

Porada

k bezpečnosti letů

za 3.čtvrtletí 2008

9. 10. 2008

2008 / Q3



Program porady

- 1 Rozbor LN a I za 3. čtvrtletí 2008
- 2 LN Kyjev 2007 – výběr ze ZZ
- 3 VI – vysazení motoru A 310
- 4 Informace
- 5 Diskuse
- 6 Závěr

Rozbor období červenec – září 2008

Letoun MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	0	1	82	32
2 250 – 5 700 kg	0	0	5	1
do 2 250 kg	7	0	8	7

Rozbor období červenec – září 2008

SLZ	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
SLZ – ULLa	10 (3+)	0	3	0
SLZ – ULLt	0	0	0	0
SLZ – ULH+UW	0	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	9	0	0	0

Rozbor období červenec – září 2008

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	15 (2 +)	25	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Nespecifikované / Not determined		Σ	17	

Rozbor období červenec – září 2008

CELKEM UDÁLOSTÍ - 222

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
41	26	98	40	17

Vybrané události

červenec 2008

Letecká nehoda 6.7.

Pilot letounu SKYLARK OK-MUA 01 polské národnosti prováděl na letišti Zábřeh u Hlučína let pro svoji přítelkyni.

Okamžitě po odlepení došlo ke klonění letadla, které pilot nezvládl.

Při plném výkonu motoru došlo k pádu z cca 10 m. Oba členové posádky byli lehce zraněni.

Letecká nehoda 6.7.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Letecká nehoda 13.7.

Při nácviku přerušení tahu lana na navijáku
na letišti Polička
došlo k podlétnutí padáčku
a zachycení lana kluzákem.

Kluzák byl poškozen, posádka nezraněna.

Letecká nehoda 13.7.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Letecká nehoda 16.7.

Při neoprávněném letu s prototypem ULLa
typu TL 3000 „SIRIUS“
u letiště Hradec Králové
pilot nezvládl pilotáž v malé výšce
a přešel do nezvládnutého pádu,
při kterém narazil do země.

Ihned po nárazu letadlo začalo hořet,
pilot zahynul.

Letecká nehoda 16.7.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Letecká nehoda 16.7.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Letecká nehoda 27.7.

V závěrečné fázi přistání na letišti Hořice
s kluzákem JANUS
pilot způsobil hrubou pilotáží
několik odskoků kluzáku
a pak narazil přídílí do země.

Toto způsobilo zaražení přistávacího kolečka
do trupu a následné zničení šachty
pod přední palubní deskou.

Letecká nehoda 27.7.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Letecká nehoda 27.7.



Poškození pravé strany kabiny

9. 10. 2008

2008 / Q3

Bez vlivu na bezpečnost 30.7.

ATC Warszawa povolil lince DLH 3239
urychlené stoupání

bez předešlé koordinace s ATC Praha.

Trajektorii letu DLH křižovala trajektorie letu SXS 325.

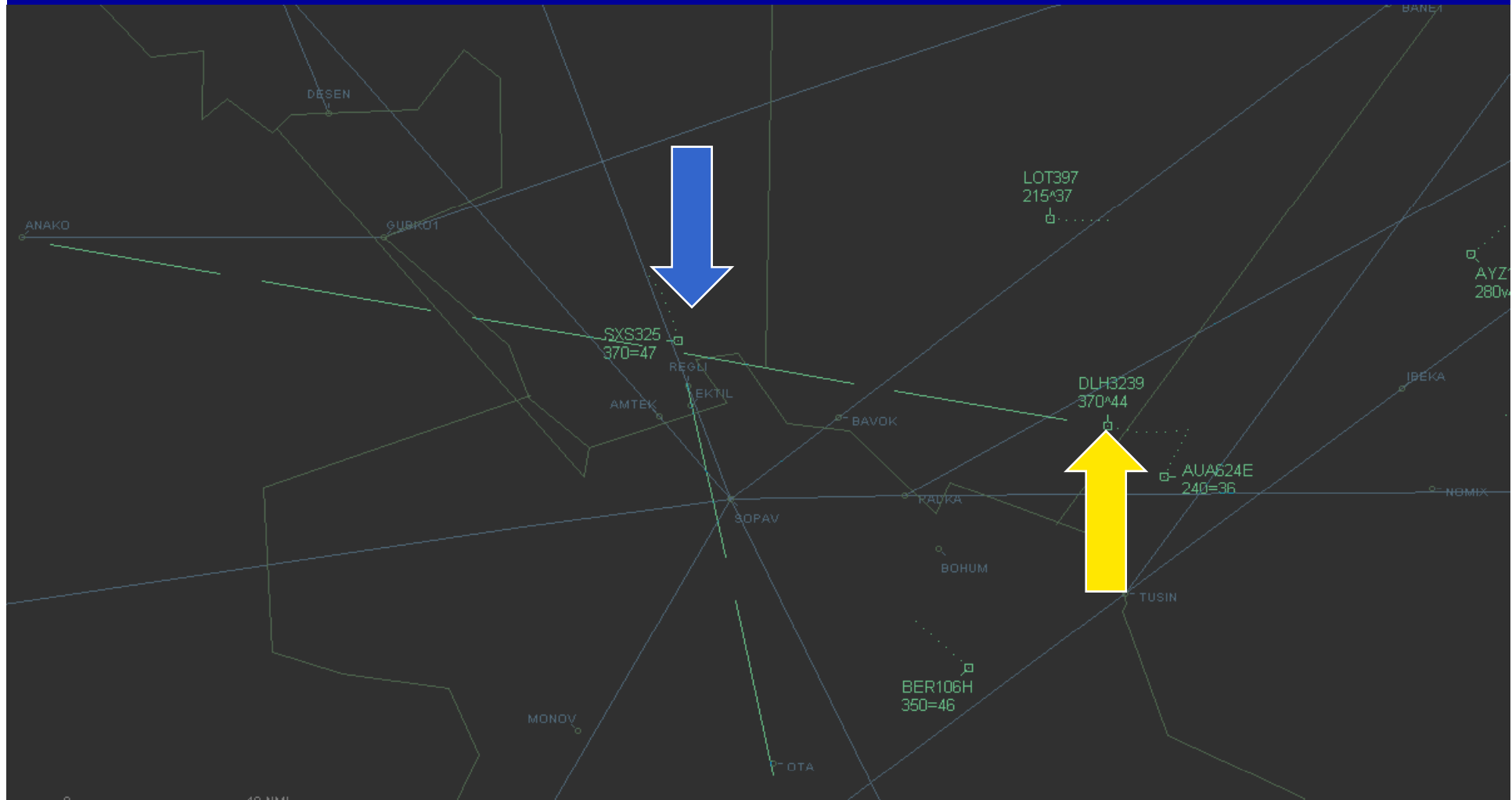
ATC Praha nařídil oběma linkám
okamžité točení doprava.

Incident se odehrál ve složitých meteo podmínkách

– oblétování výrazné oblačnosti.

Ke snížení rozstupu nedošlo.

Bez vlivu na bezpečnost 30.7.



9. 10. 2008

2008 / Q3



Incident 31.7.

Před přistáním letadla B-737 v Amsterdamu po vysunutí podvozku svítilo červené tablo indikující nesprávnou polohu levého hlavního podvozku.

Posádka opakovala vysunutí podvozku a signalizace se nezměnila.

Poté vyhlásila MAYDAY a provedla přípravu na nouzové přistání.

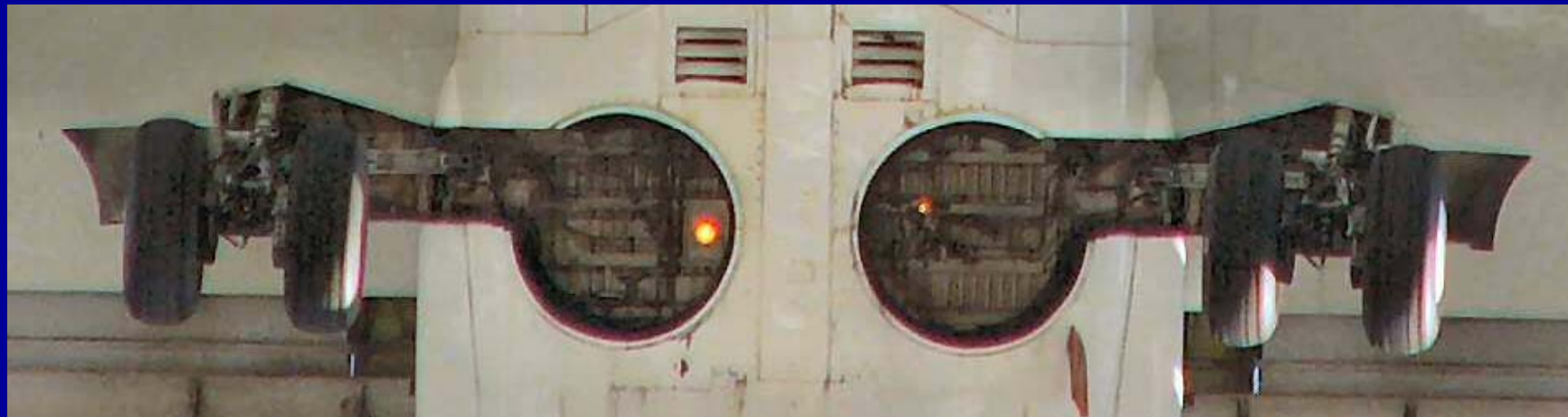
Následovalo bezpečné přistání na letišti.

Příčinou technické závady nesprávné signalizace byl vadný snímač

(MAIN GEAR DOWN LOCK SENSOR).

Incident 31.7.

Pohled na otevřený hlavní podvozek



9. 10. 2008

2008 / Q3

Vážný incident 31.7.

Posádka letounu A 310 zaznamenala cca 1 min po vzletu z letiště JFK New York do Prahy, že na motoru č. 2 došlo k nárůstu vibrací a teplot.

Posádka se rozhodla zastavit chod motoru a provedla návrat zpět na letiště JFK.

Událost je vzhledem k poškození na motoru hodnocena jako „Vážný incident“.

Další informace v samostatném vystoupení.

Vážný incident 31.7.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Vybrané události

srpen 2008

Letecká nehoda 1.8.

Pojíždějící letoun Z-226 MS
narazil
do kluzáku VSO-10
stojícího na ploše letiště Zbraslavice.

Obě letadla byla poškozena,
pilot Z-226 MS nezraněn.

Letecká nehoda 1.8.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Letecká nehoda 1.8.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Letecká nehoda 1.8.

K LN kluzáku typu SZD-51-1 Junior
došlo u obce Strážné.

Pilotka německé národnosti podcenila podmínky létání
v horském terénu. Průběh letu byl zaznamenán na
zařízení Logger a potvrdil chyby v pilotáži kluzáku.
Pilotka se rozhodla přistát do terénu – tento manévr
však nezvládla a pokus o přistání skončil na stromě.

Po cca 30 min. záchranných prací se kluzák
samovolně uvolnil z větví

a propadl korunou stromu na zem.

Při dopadu se kluzák zničil a pilotka byla těžce zraněna.

Pilotce bylo 19 let a měla nálet 75 h za 5 let.

Letecká nehoda 1.8.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Letecká nehoda 1.8.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Letecká nehoda 2.8.

Na letišti Zbraslavice došlo při přistání letounu Pa 38-112 k tvrdému přistání v důsledku samovolného zasunutí přistávacích klapek.

V důsledku působení sil bylo deformováno uchycení přední podvozkové nohy a motorového lože.

Nedošlo ke zranění posádky.

Letecká nehoda 2.8.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Incident 5.8.

Během letu letounu A310 z KJFK do LKPR došlo dvě hodiny před přistáním v Praze k signalizaci nízké hladiny v reservoáru zelené větve hydraulického systému. Před přistáním v PRG vyžádána LOCAL STBY a letoun byl z dráhy odtažen. K dalšímu poškození letounu ani zranění cestujících nedošlo. Byla zjištěna netěsnost hydraulické větve způsobená proklepáním potrubí.

Incident 5.8.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Letecká nehoda 7.8.

Při vzletu letounu Z-326 z letiště Jindřichův Hradec málo zkušený pilot pravděpodobně podcenil teplotu vzduchu.

Snížený výkon motoru a nezkušenost pilota s daným typem letounu způsobily, že se pilot opožděně rozhodl pro přerušování vzletu. Letoun zničen, posádka nezraněna.

Příčiny zatím nebyly určeny s konečnou platností.

Letecká nehoda 7.8.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Letecká nehoda 7.8.

Z-326 v původním stavu



9. 10. 2008

2008 / Q3

Incident 8.8.

Při letu letadla ATR 72 ve FL 200 došlo k signalizaci nízkého tlaku hydrauliky v zelené větvi.

Posádka provedla předepsané úkony a bezpečně přistála na letišti LKPR.

Na zemi byl potvrzen únik hydrauliky.

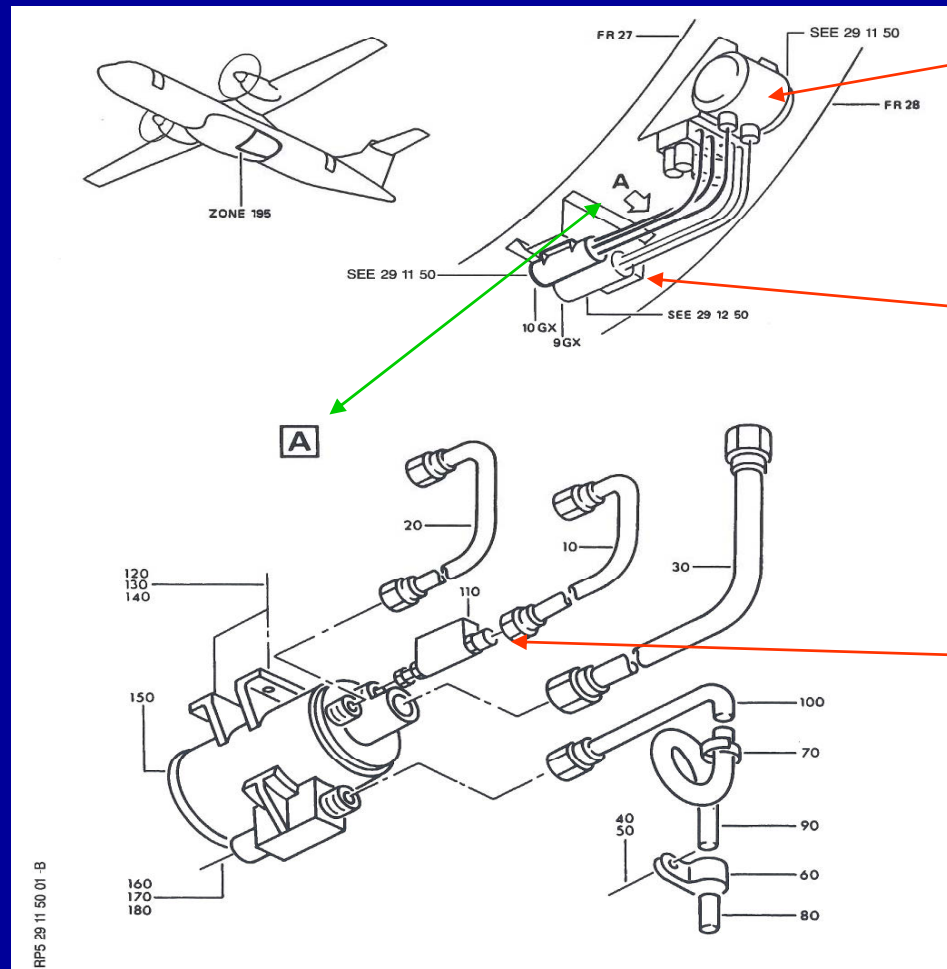
Příčinou technické závady úniku hydrauliky byl poškozený spoj (FITTING UNION)

mezi akustickým filtrem a hadicí

k čerpadlu zelené větve hydraulického systému.

Závěrečná zpráva není doposud uzavřena.

Incident 8.8.



Hydraulic reservoir

Electric pump GREEN

Poškozený spoj (FITTING UNION)

Letecká nehoda 10.8.

Pilot SLZ Fascination D4BK prováděl let z LKCS do prostoru s další osobou na palubě.

Při vzletu uvedl při komunikaci s dispečerem AFIS, že se jedná o seznamovací let a letěl do prostoru v blízkosti Velešína - LKVELE.

Svědci popsali, že ve velmi malé výšce nad zemí v prostoru obce Prostřední Svince pilot provedl akrobatické letové obraty, nejprve asi 3 ostré zatáčky o 360° a potom uskutečnil vertikální akrobatický obrat, při němž uvedl letadlo nejprve do strmého stoupání a na jeho vrcholu do polohy na záda s následujícím strmým klesáním.

Letecká nehoda 10.8.

Sestupná fáze obratu skončila nárazem letadla do země
v prostoru sklizeného pole.

Posádka při nárazu a následné destrukci letadla
utrpěla smrtelná zranění.

Letadlo bylo nárazem a následným požárem zcela zničeno.
Okolnosti dostatečně ukazují, že se jednalo o nepřípustné letové
obraty z hlediska pravidel pro provoz SLZ.

Pilot nepoužil záchranný systém, kterým bylo letadlo vybaveno.

Na místě letecké nehody nebyly při prozkoumání trosk zjištěny
žádné důkazy o tom,

že před nárazem do země došlo k poruše letadla.

Letecká nehoda 10.8.

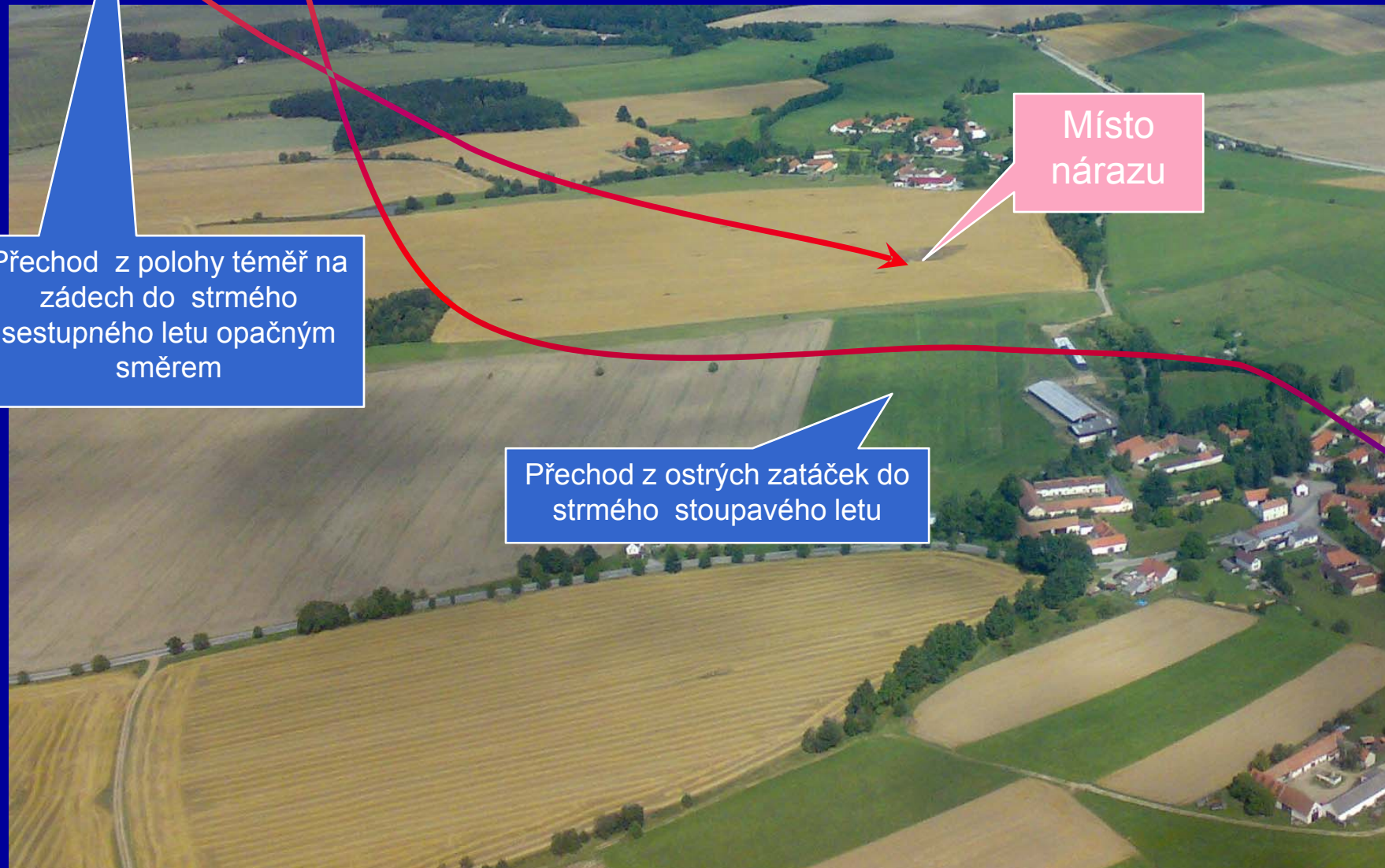


9. 10. 2008

2008 / Q3

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Pravděpodobný průběh posledního obratu



Letecká nehoda 10.8.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Incident 15.8.

V průběhu stoupání do letové hladiny došlo
u letounu ATR 72 – 200
k signalizaci závady odmrazování obou vrtulí
- PROP ANTI ICING 1 a 2 FAULT.
Po resetování přetrvávala závada
odmrazování vrtule č. 2.
Vzhledem k počasí byl proveden návrat
z letu zpět do PRG.

Incident 15.8.



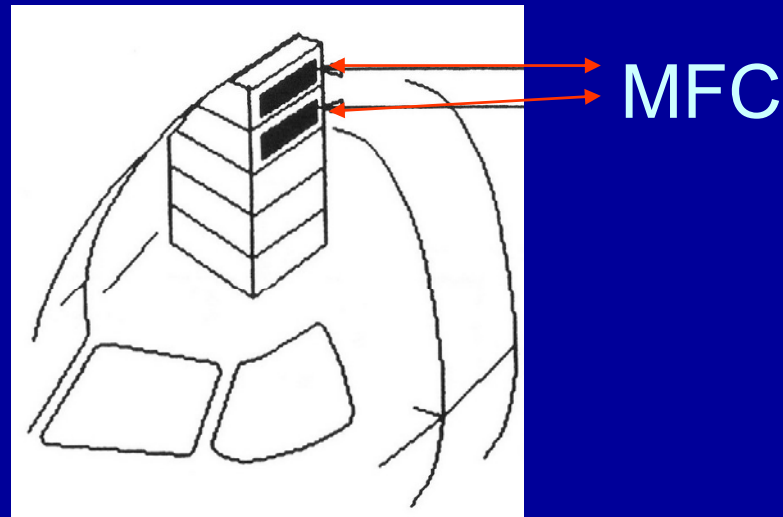
9. 10. 2008

2008 / Q3

Incident 15.8.

Jednalo se o technickou závadu v bloku MFC
(Multi Function Computer).

Byla provedena výměna MFC 2
a kontrola sběrných kartáčků obou motorů.



9. 10. 2008

2008 / Q3

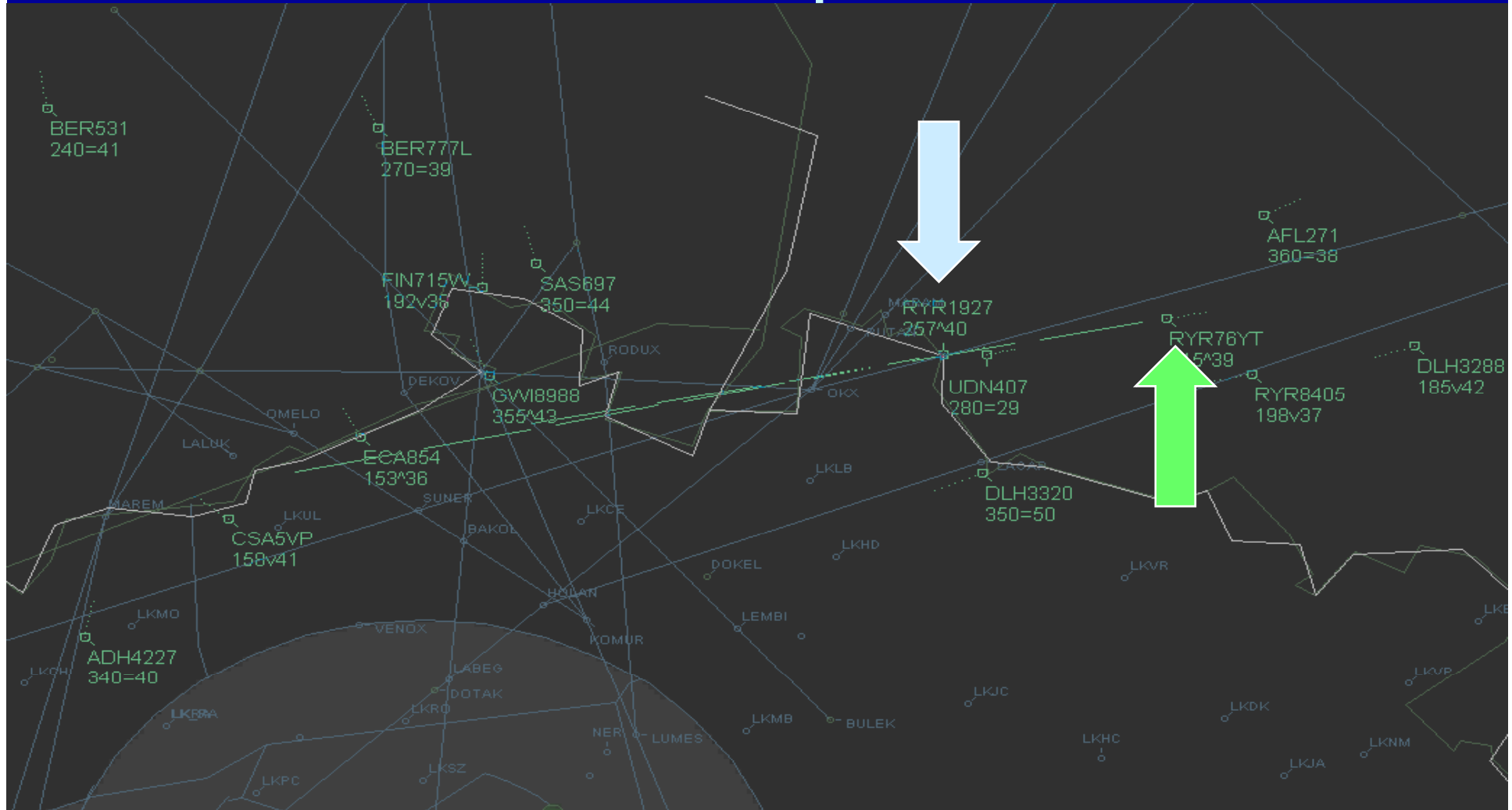
Bez vlivu na bezpečnost 22.8.

Letounům 2 linek společnosti RYANAIR
odlétajícím z letiště Wrocław
do Dublin a do Prestwic
byly přiděleny opačné kódy
než bylo uvedeno ve zprávě ACT.

To způsobilo, že letouny reagovaly na instrukce opačně.
Záměna kódů byla zjištěna v LKAA i v EDUU.

Ke snížení rozstupu nedošlo.

Bez vlivu na bezpečnost 22.8.



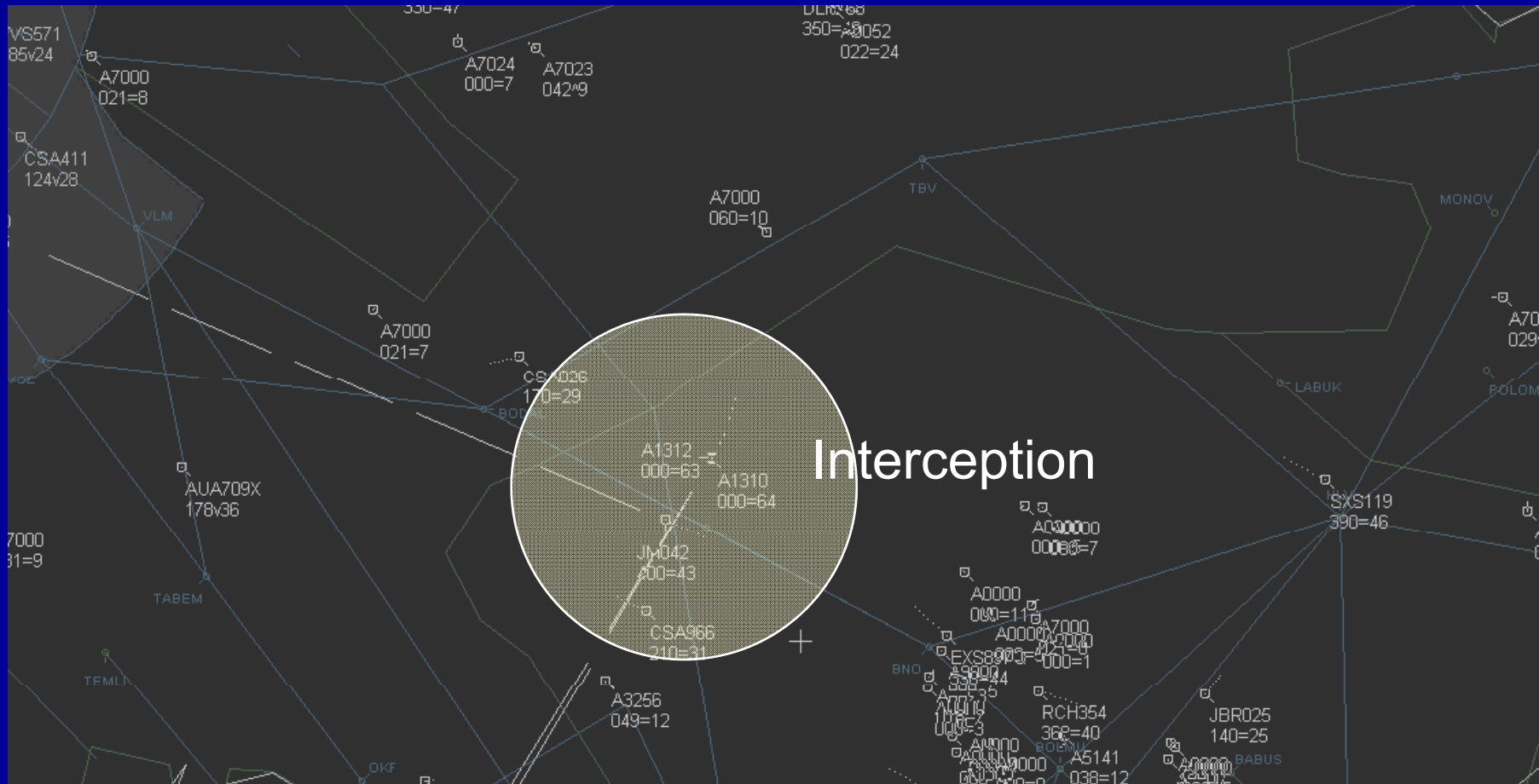
Bez vlivu na bezpečnost 25.8.

Letadlo JM042P, B 737 s vojenskou registrací, při průletu FIR Praha po trati LALES – ELMEK – OKG, FL 400, nebylo na spojení s EC příslušného sektoru ACC Praha.

Letadlo neodpovídalo na zprávy na tísňovém kmitočtu 121,5 MHz. Před přeletem státní hranice ČR nebylo na spojení s ACC Bratislava.

V 15:19 UTC bylo zahájeno zakročování, v 15:36 NW ELMEK (LKHV) zakročující letadlo navázalo spojení a následně v 15:38 ACC Praha.

Bez vlivu na bezpečnost 25.8.



9. 10. 2008

2008 / Q3



Vybrané události

září 2008

Incident 5.9.

Na příletu z LFPG do LKPR byly dva lety Air France -AFR2482 (A320) a za ním, asi 13 NM, AFR2582 (A 318).

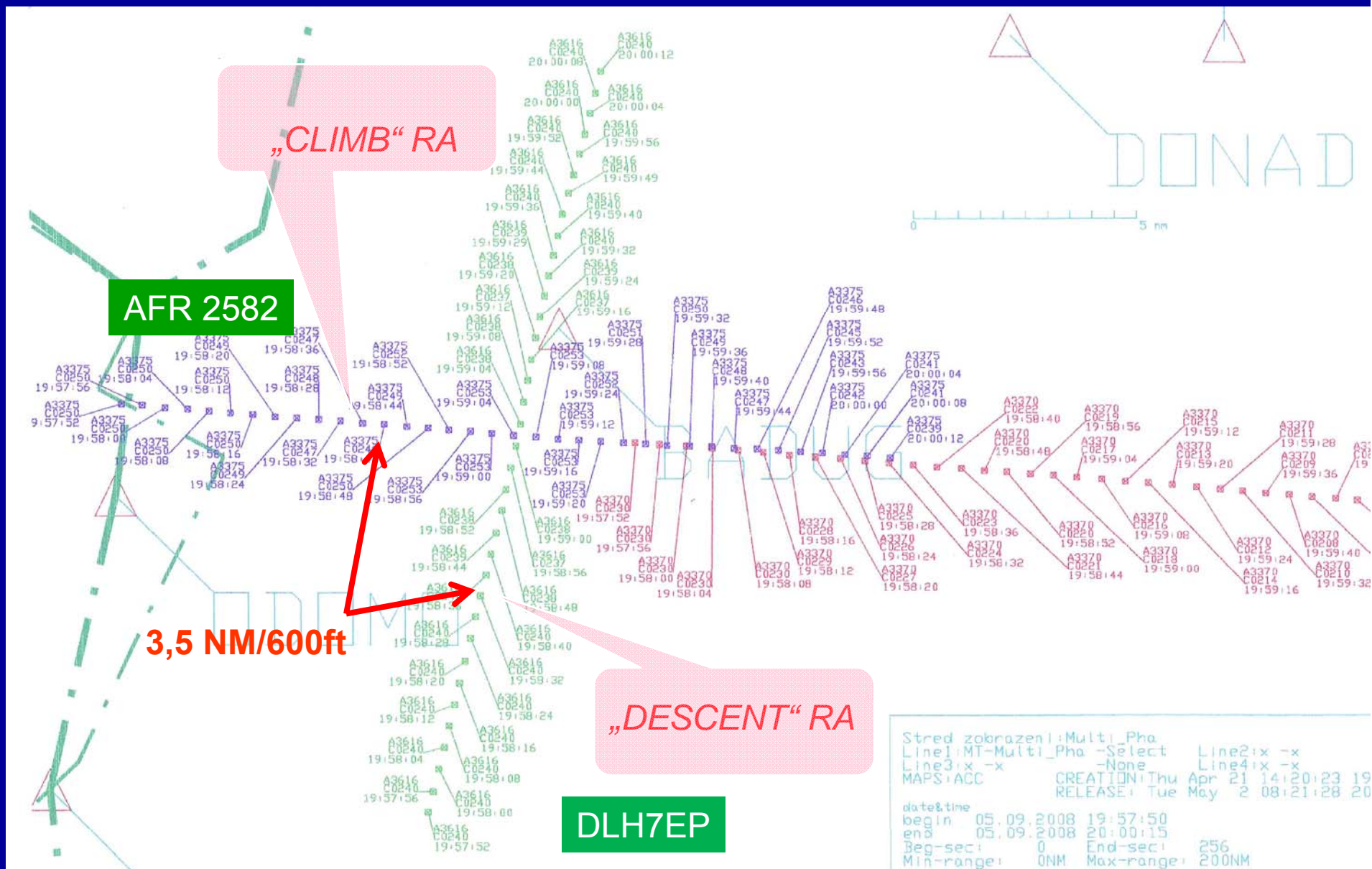
EC ACC/WL vydal letu AFR2482 povolení klesat do FL150 a vzápětí vydal nesprávný příkaz ke klesání AFR2582 z FL250 do FL150.

DLH7EP (CRJ9) letěl na křižující trati z EDDM do EDDC ve FL240.

V prostoru 10 NM E ODOMO došlo v 19:59 ke sblížení letů DLH7EP a AFR2582 (dle analýzy radarového zákresu 3,75NM / 600ft).

Oba piloti reagovali na koordinované TCAS RA, pilot AFR2582 ohlásil „Climb“ RA a stoupal do FL 253, DLH7EP klesal, TCAS RA nehlásil.

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod



9. 10. 2008

2008 / Q3

ÚZPLN

Incident 5.9.

Vzniklý konflikt byl vyřešen piloty zúčastněných letů na základě TCAS RA. ATCO reagoval na průběh TCAS RA a indikaci STCA (časově blízkou indikaci TCAS).

Podíl ŘLP ČR, s.p na události je přímý - nesprávný příkaz EC ACC/WL ke klesání pro AFR2582 v důsledku krátkodobého snížení koncentrace na řešení provozní situace.

Vzhledem k situaci závažnost hodnocena jako
„Major incident“

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod



9. 10. 2008

2008 / Q3



ÚZPLN

Bez vlivu na bezpečnost 7.9.

Při přeletu Z-43 z Olsztyn do Czestochowa zahlásil PIC zdravotní problémy cestujícího

se žádostí o přistání na nejbližším letišti.

PIC akceptoval letiště Lublinek navržené FIS.

Po 15 min TWR tohoto letiště informuje FIS, že posádka ztratila orientaci.

Zapnula SQUAWK IDENT a byla vektorována na MILITARY BASE Leczyca.

Událost řeší polská SCAA s naší kooperací.

Bez vlivu na bezpečnost 7.9.



9. 10. 2008

2008 / Q3



Letecká nehoda 28.9.

Při vzletu v aerovleku vznikla oscilace kluzáku Ka-6 pozn. D-8400,

kteřou se pilotovi nepodařilo stabilizovat.

Ve výšce cca 80 m se kluzák uvolnil z vleku.

Při přistání do pole (cca 2 km W LKBE) vyšší rychlostí kluzák po doteku se zemí odskočil, vyplaval a následně zachytil pravou polovinou křídla o zem.

Kluzák značně poškozen, pilot nezraněn.

Letecká nehoda 28.9.



9. 10. 2008

2008 / Q3



Letecká nehoda 28.9.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Nespecifikováno 2.9.

Jihokorejský úřad oznámil incident letounu L-410,
který při výcvikovém letu,
přiblížení a přistání s jedním motorem,
vyjel mimo RWY.

Instruktor zareagoval na vzniklou chybu žáka opožděně.
Letoun nepoškozen, posádka nezraněna.

Oznámení bylo provedeno státu výroby a konstrukce.
ÚZPLN byl požádán o pomoc při vyhodnocení FDR.

Nespecifikováno 23.8.

NTSB oznámil LN letounu
BEECH 100A KING AIR,
při které zahynuli pilot a 9 cestujících.
Na letounu byly instalovány motory M-601E-11A
a vrtule AVIA V-510/90 A/B.
NTSB žádá stát výroby a konstrukce
motorů a vrtulí o pomoc
při stanovení funkce pohonných jednotek.

Nespecifikováno 23.8.



9010722008

2008 / Q20081.02 - 1. pololetí

Nespecifikováno 23.8.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Letecká nehoda

Výběr závěrů Závěrečné zprávy

Kiev - ZHULIANY INTL

UKKK

Beechcraft C 90 B

D – IBDH

9. prosince 2007

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

VÁŽNÝ INCIDENT – A310

Ing. Stříhavka – informace
o průběhu odborného zjišťování příčin.



9. 10. 2008

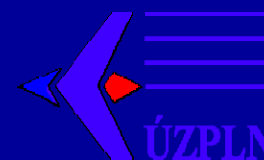
2008 / Q3



Informace

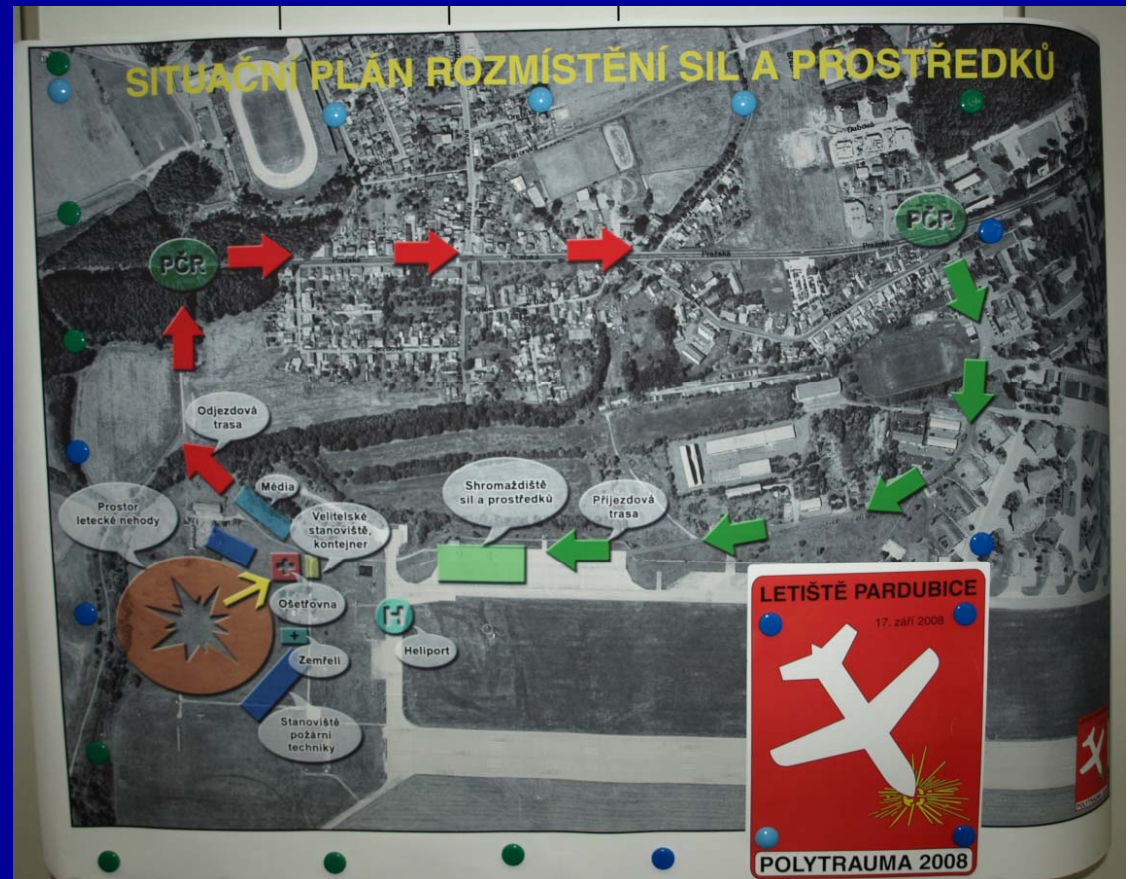
9. 10. 2008

2008 / Q3



Polytrauma 2008 17.9.

Cvičení se ÚZPLN
zúčastnil v roli
pozorovatele jako
složka IZS
na letišti Pardubice.



9. 10. 2008

2008 / Q3



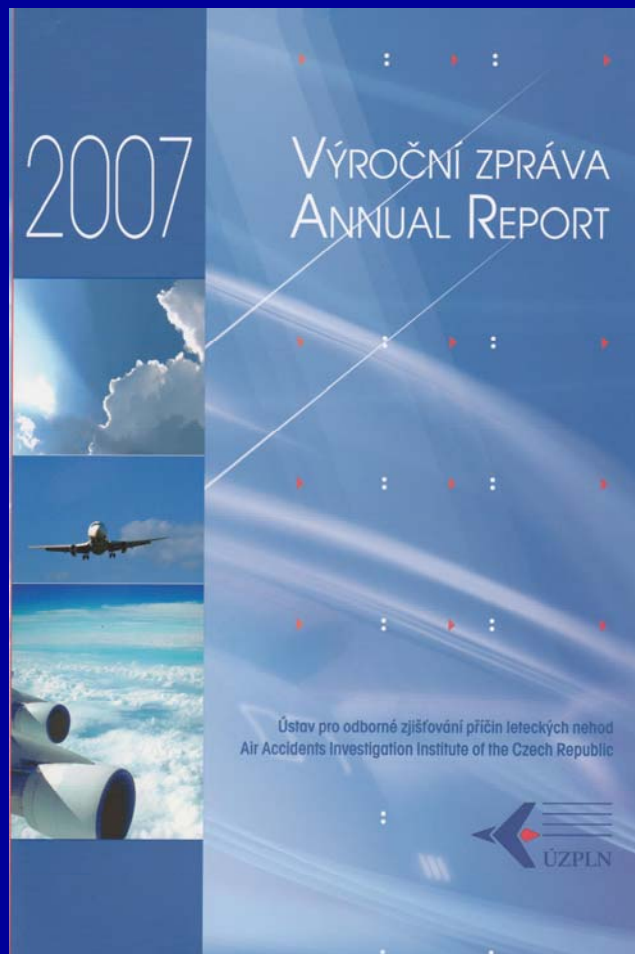
Polytrauma 2008 17.9.



9. 10. 2008

2008 / Q3

Výroční zpráva 2007



Přijala vláda k informaci
na schůzi konané
dne 10. září 2008
(č.j.1363/08)

9. 10. 2008

2008 / Q3



Seminář ISASI

Ve dnech 8. – 11. září se zúčastnil ředitel Ústavu
39. semináře,
Halifax, Canada.



Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Polsko-Slovensko-ČR, září 2008



9. 10. 2008

2008 / Q3



Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Polsko-Slovensko-ČR, září 2008



9. 10. 2008

2008 / Q3



Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Polsko-Slovensko-ČR, září 2008



9. 10. 2008

2008 / Q3



Diskuse

9. 10. 2008

2008 / Q3



Závěr

Děkuji za pozornost a upozorňuji na termín
příští porady k bezpečnosti letů,
která se bude konat
v hotelu DUO

dne 22. ledna 2009.

Případné změny budou zveřejněny
prostřednictvím Letecké informační služby
a našich webových stránek.

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Hotovost ÚZPLN - 24 hodin

724 300 800

fax 266 199 234

formulář oznámení LN+I
na www.uzpln.cz

LN a I

9. 10. 2008

2008 / Q3



www.uzpln.cz



Porada k bezpečnosti letů se bude konat dne 5. dubna v prostorách VZLÚ.

- english
- O nás
- Legislativa
- Statut
- Jmenování
- Organizace
- Prezentace
- Výroční zprávy
- Info
- Záv. zprávy
- Činnost
- Kontakty
- Spojení
- Historie

Vítáme vás na našich stránkách



Adresa - kontakty

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Beranových 130

199 01 PRAHA 99 - Letňany

(areál Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu)

Tel. : 266 199 231

Fax : 266 199 234

E-mail : info@uzpln.cz