

Porada

k bezpečnosti letů

za 2. čtvrtletí

a

1. pololetí 2009

Program porady

- ① Rozbor LN a I za 2. čtvrtletí a 1. pololetí 2009
- ② Informace
- ③ Diskuse
- ④ Závěr

Rozbor období duben – červen 2009

Letoun/MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	0	1	69	41
2 250 – 5 700 kg	1	0	3	1
do 2 250 kg	10	1	14	1

16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Rozbor období duben – červen 2009

SLZ	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
SLZ – ULLa	7	0	2	1
SLZ – ULLt	1	0	0	0
SLZ – ULH+UW	0	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	5	0	1	0

Rozbor období duben – červen 2009

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	12	19	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	1	0
Nespecifikované / Not determined	Σ	14		

Rozbor období duben – červen 2009

CELKEM UDÁLOSTÍ - 205

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
36	21	90	44	14

16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Vybrané události

Duben 2009

Letecká nehoda 10.4.

Pilot motorové padákové tříkolky odstartoval ve Vlašimi cca ze 3/4 RWY 13 ve směru cca 70° proti větru. Bezprostředně po vzletu sklesal do výšky asi 1 m nad terén a následně zahájil stoupání pod strmým úhlem a současně provedl levou ostrou zatáčku ve výšce cca 10 m.

Trajektorie zatáčky vedla nad chatkami a v závětrí aleje stromů vysokých cca 15 m ve vzdálenosti 50 m od nich a směřovala nad hangáry aeroklubu.

Letecká nehoda 10.4.

Během ní se dostal do závětrí stromů a začal klesat. To se snažil zřejmě eliminovat plným výkonem motoru, přes to však klesal dále až do nárazu do střechy hangáru aeroklubu těsně před jejím hřebenem. Při nárazu došlo k destrukci konstrukce střechy, prolomení eternitové krytiny, prkenného záklopu a zlomení střešních vazníků.

Tříkolka zůstala zaklíněná ve vzniklém otvoru, přičemž pilot, hlavní kola a motor zůstaly vně střechy.

Letecká nehoda 10.4.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 10.4.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 11.4.

Při přeletu vrtulníku R 22 z Roudnice do Brna
jižně letiště Podhořany

pilot zaznamenal poruchu motoru,
kterou vyhodnotil jako poruchu
automatické regulace motoru.

Pilot přešel na ruční ovládání motoru a rozhodl se
provést přistání do terénu pomocí
autorotačního režimu.

Letecká nehoda 11.4.

Těsně nad zemí se pilot snažil změnou podélného sklonu odbrzdit vrtulník.

Při tomto manévru došlo k nárazu do země a vrtulník se převrátil na pravý bok.

Vrtulník byl zničen,
ke zranění posádky nedošlo.

Příčiny události zjišťuje komise ÚZPLN.

Letecká nehoda 11.4.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 13.4.

Při vzletu letounu Cessna C 421 na letišti Benešov
těsně po rozjezdu došlo
k vylomení přední nohy podvozku
a následnému poškození krytů šachty podvozku
a obou vrtulí.

Analýza lomové plochy čepu uchycení podvozkové
nohy není ukončena.

Incident 13.4.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 13.4.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 17.4.

Pilot letounu C-152 nepřerušil včas vzlet z RWY 05 letiště Letňany.

Při doběhu vyjel do předpolí,
kde se letoun převrátil na záda.

Komise Ústavu zjistila, že se pilot snažil provést vzlet s větrem v zádech na mokré trávě RWY.

Pilot ani cestující nebyli zraněni.

Letecká nehoda 17.4.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 17.4.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 24.4.

Při přistání horkovzdušného balonu BB 26 nezaznamenal pilot včas elektrické vedení nízkého napětí.

Náraz spojovacích ocelových lanek vyvolal zkrat, kterým došlo k přerušení el. vedení a spojovacích lanek.

Při tažení balonu po trávě se roztrhl obal.

Pilot i cestující bez zranění.

Služba ČEZ opravila el. vedení do 2 hod. od přerušení.

Incident 24.4.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 24.4.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 26.4.

Při přistání letounu An-2 proti směru větru, který vanul napříč RWY 10 letiště Zábřeh, vyjel letoun po cca 100 m do uvláčeného pole, kde došlo ke zbrzdění a postavení na motor a levé poloviny křídél. Byly poškozeny koncové oblouky křídél a vrtule. LN bez zranění.

Letecká nehoda 26.4.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 30. 4.

Pilot SLZ -YETTI J-03 prováděl přelet z LKBU na plochu SLZ Trutnov. Po vzletu z LKBU, ve výšce asi 50 m nad zemí, došlo k poklesu výkonu motoru. Protože již nebylo možné přistát na RWY 28, pilot pokračoval levou zatáčkou malým okruhem s úmyslem provést bezpečnostní přistání.

Následné obnovení výkonu motoru umožnilo stoupání asi do 70 m nad zemí.

V poloze „Po větru“ pilot vyhodnotil, že zorané pole a pole s řepkou před ním nejsou vhodná pro přistání a rozhodl se přistát na letišti vzletu.

Letecká nehoda 30. 4.

Mezi 3. a 4. zatáčkou malého okruhu, ve výšce asi 50 – 70 m nad zemí, došlo k vysazení motoru.

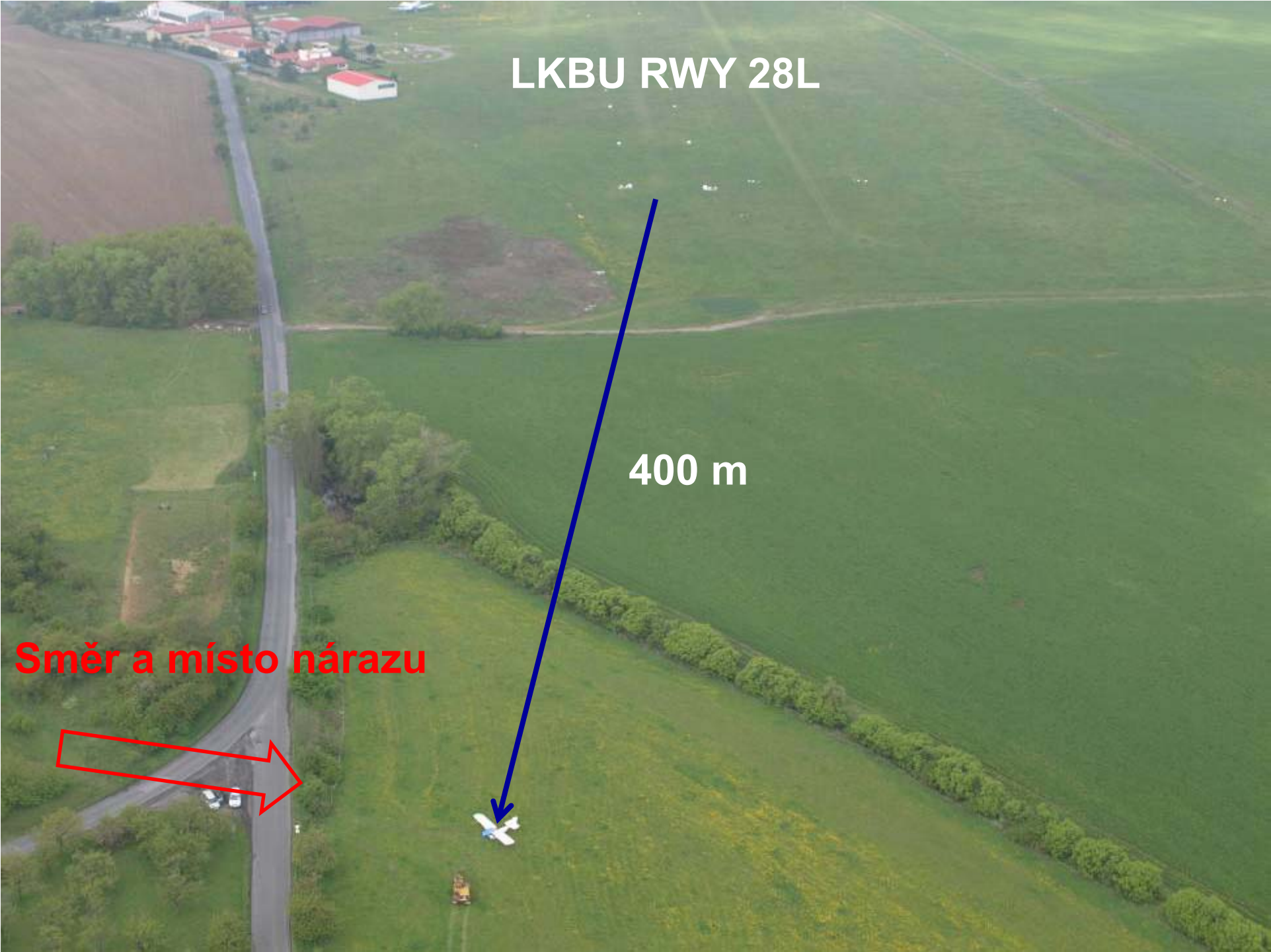
Pilot se snažil udržet rychlost klouzání a přeletět nad prostorem se vzrostlými stromy. Vzhledem k rychlé ztrátě výšky přistávací manévr na vyhlédnutou plochu před sebou nedokončil. Letadlo narazilo do křovin na okraji mírně se svažující louky ve vzdálenosti asi 400 m od prahu dráhy RWY 28L a z výšky asi 5 m dopadlo na zem.

Pilot nebyl zraněn, SLZ bylo vážně poškozeno.

LKBU RWY 28L

400 m

Směr a místo nárazu





16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Vybrané události

Květen 2009

Incident 1.5.

Pilot letounu Falcon 2000, přelétávající území našeho státu, oznamuje problém s kouřem v kokpitu a nefunkčnost pravé zobrazovací jednotky na palubní desce.

Je schopen nadále bez problémů kontrolovat letoun pomocí levého primárního displeje.

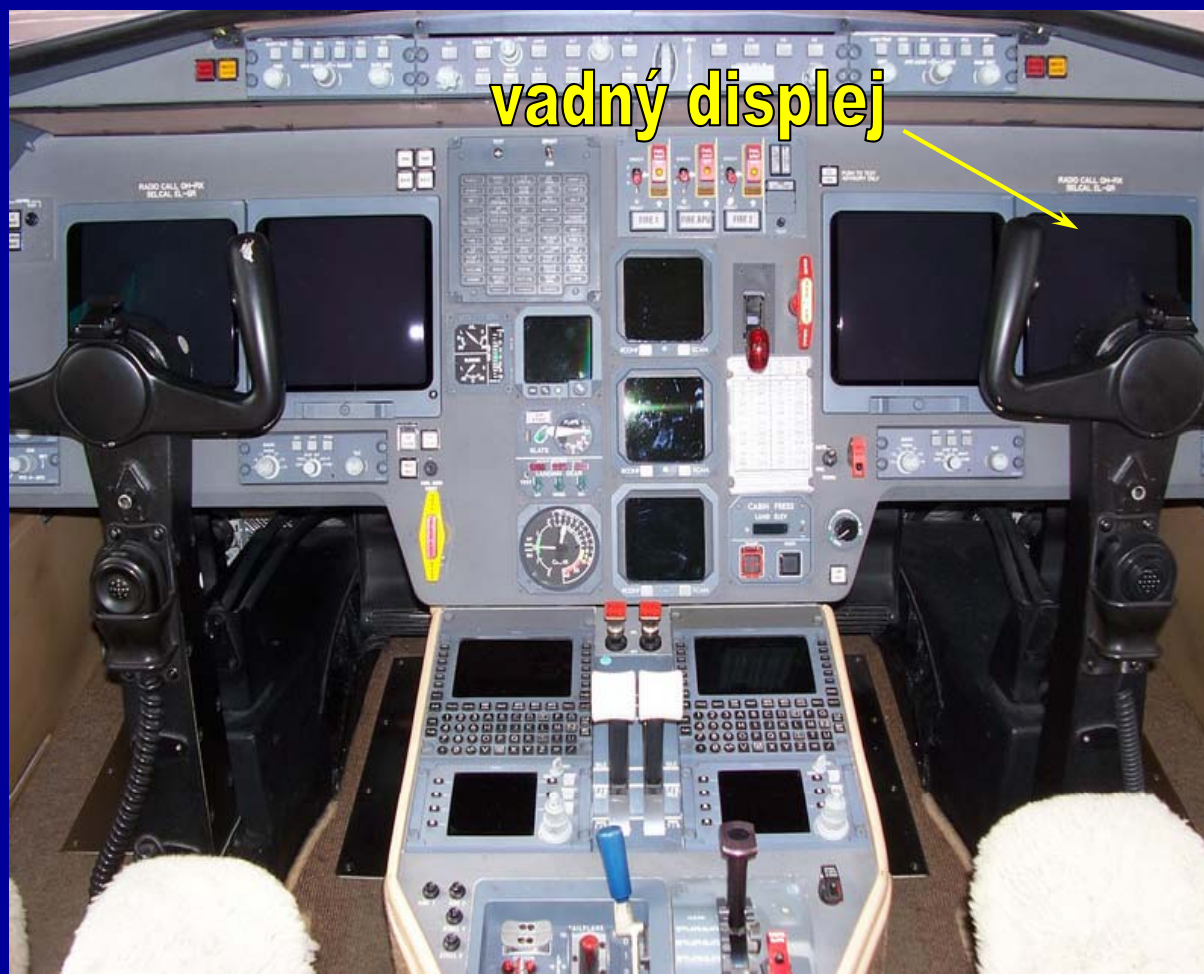
Žádá okamžitou diverzi na ruzyňské letiště a přednostní přistání.

Mezitím správně vyhodnotil závadu a vypnutím jističů napájení části zobrazovacích jednotek na stropním panelu tak eliminoval vzniklý problém.

Přistání v LKPR proběhlo bez závad.

Mechaniky provozovatele byla provedena výměna vadného displeje.

Incident 1.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 1.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 2.5.

Po vzletu ULLa SAMBA z RWY 09 plochy SLZ Nymburk odpadlo kolo předového podvozku včetně části podvozkové nohy.

Služba AFIS upozornila posádku SLZ na tuto skutečnost a dohodli se na nouzovém přistání zpět na místo vzletu. HZS po příjezdu postříkala asfaltový povrch RWY pěnou. Přistání proběhlo bez zranění posádky a dalšího poškození SLZ.

(Článek - bulletin PILOT č. 6 – str.17)

Letecká nehoda 2.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 2.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

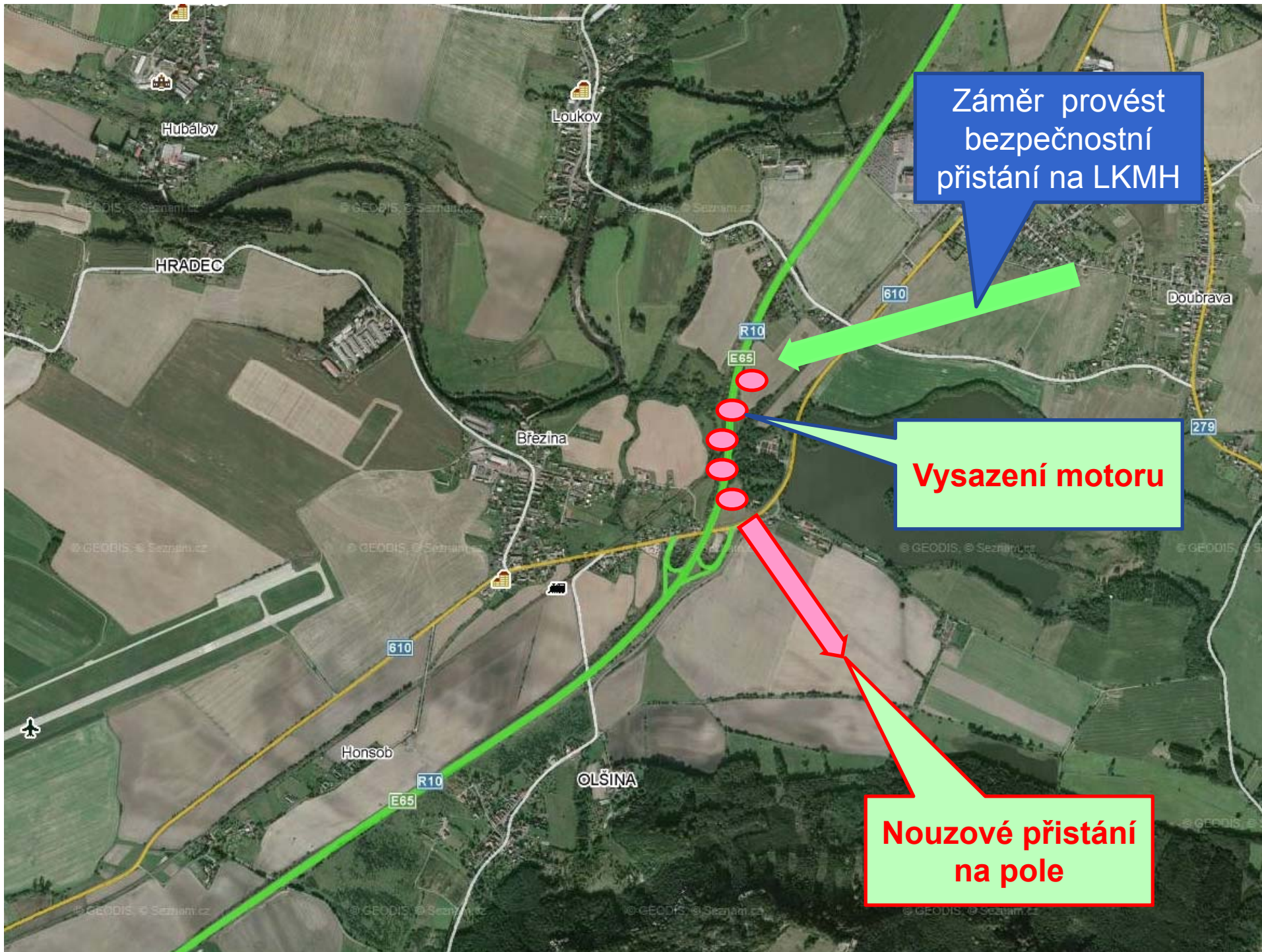
Incident 3.5.

Pilot Z 43 prováděl let z Hodkovic do prostoru Českého ráje se 3 osobami na palubě.

Asi po 2 min letu došlo k samovolnému zvýšení otáček a vibracím motoru. Tlak oleje klesl.

Pilot zamýšlel bezpečnostní přistání na plochu SLZ Všeň, ale vzhledem k její délce a váze letounu se rozhodl pokračovat k Mnichovu Hradišti.

Motor vysadil asi 2 km od RWY 25 LKMH. Protože vzhledem k malé výšce nad terénem nemohl doklouzat na LKMH, pilot provedl nouzové přistání na pole bez poškození letounu. Nikdo nebyl zraněn.



Záměr provést bezpečnostní přistání na LKMH

Vysazení motoru

Nouzové přistání na pole

Incident 3.5.

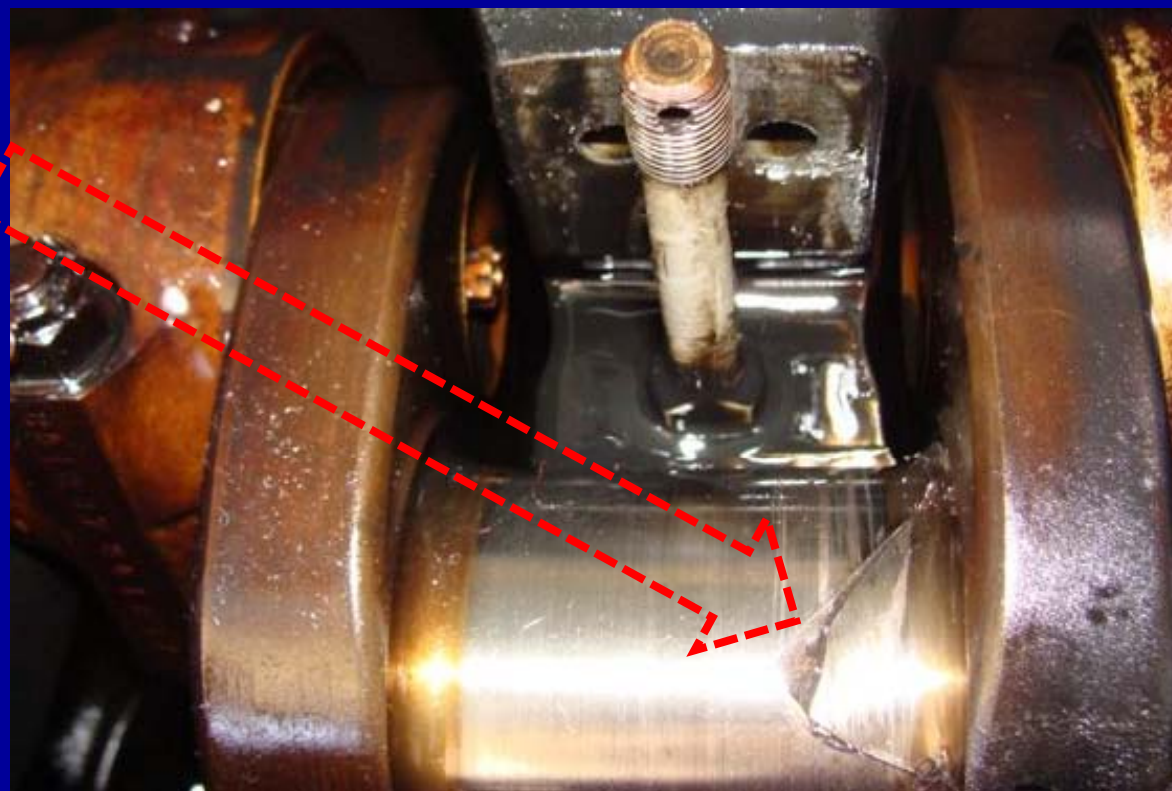


16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 3.5.

Příčinou vysazení motoru M 337AK bylo ucpání filtru oleje kovovými částmi v důsledku poruchy způsobené prasknutím klikové hřídele a poškozením přepážek v motorové skříni.



16.7.2009

Significant incident 4.5.

Opakovaný neoprávněný vstup do vzdušného prostoru třídy C

Zpráva z tisku:

Majorky ve zteči

V cílové ploše střelnice Čermná se zvedne oblak prachu a vzápětí se ozve ohlušující rána. Pilotka tornada, poté co odhodila bombu na „nepřátelský“ konvoj vozidel, „tahá“ tornado prudce nahoru, aby uvolnila místo dalšímu bojovému letounu ke zteči.

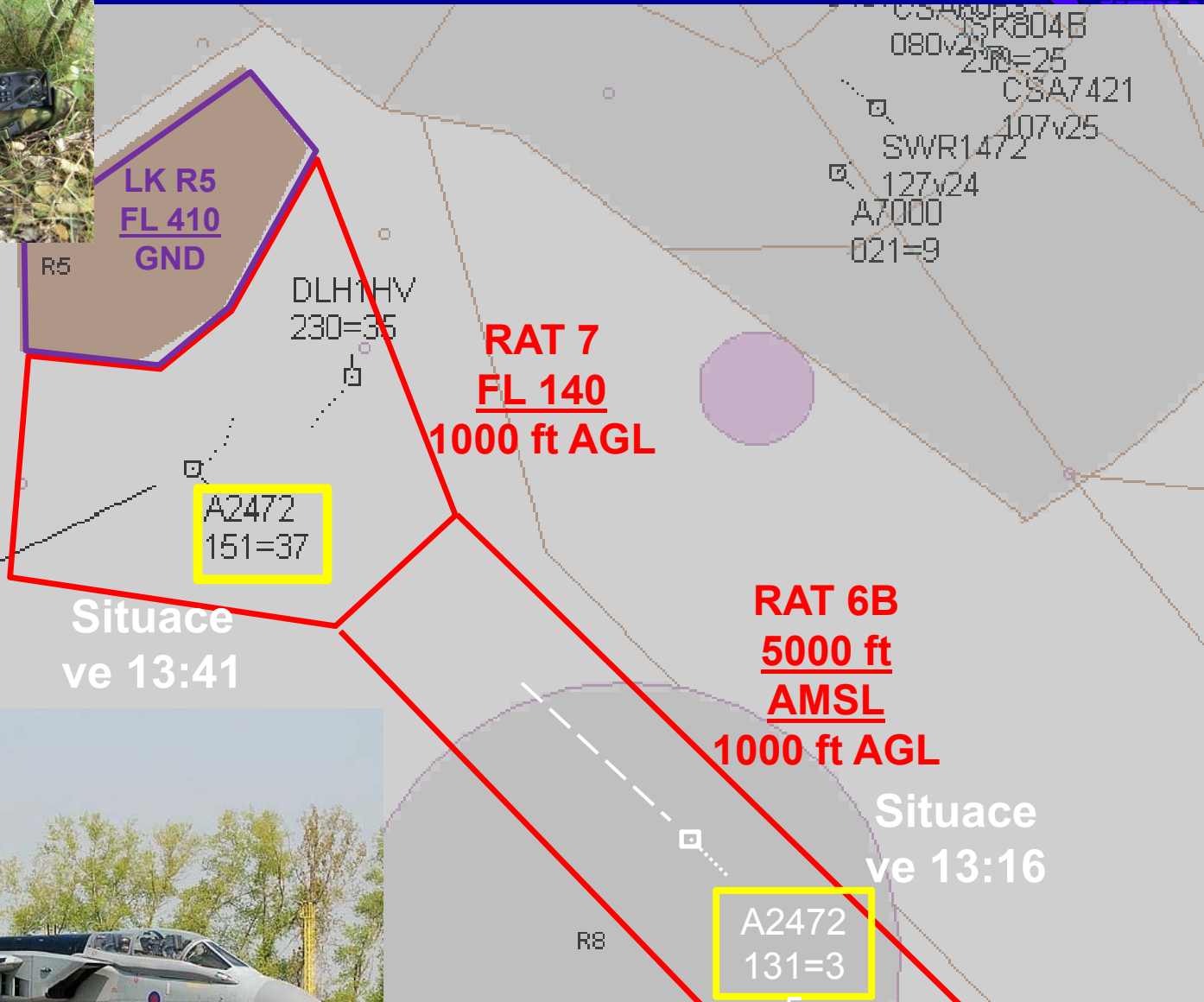
Dělám další zářez do pažby za úspěšné navedení na cíl,“ směje se sympatický důstojník a pohledem se loučí s britskou ženskou osádkou stroje Tornado GR-4.

Significant incident 4.5.

V průběhu cvičení „Flying Rhino“ letoun Tornado GR-4 při letu do LK R5 nedodržel opakovaně vertikální hranice prostorů RAT 6B a následně RAT 7. SC ACC Praha cestou MACC a ŘLP Náměšť žádal nápravu bezvýsledně.

Letoun byl na spojení s FAC a cestou operátora velitelského stanoviště Náměšť se podařilo předat pokyny až při zpátečním letu z LK R5.

Průběžné zjišťování příčin leteckých nehod



2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 9.5.

Při aerovleku s letounem Z-226M na letišti Vyškov došlo k vysazení motoru za letu.

Letoun nouzově přistál zpět na letišti AK Vyškov bez poškození a zranění.

Letoun by vybaven motorem M 137.

Technickou rozebírkou motoru byla zjištěna příčina vysazení motoru v přerušení náhonu vačkového hřídele, palivového čerpadla a odsávacího olejového čerpadla.

Incident 9.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 9.5.

Následnou demontáží
olejového čerpadla
bylo zjištěno
rozlomené ozubené
kolo v čerpací části
čerpadla.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 9.5.

Při vzletu letounu Z-142 z RWY 06 letiště LKBE

v rychlosti cca 80 km/h

se letoun střetl se zajícem.

Posádka přerušila vzlet a odstavila letoun

na konci RWY.

Následnou prohlídkou bylo zjištěno poškození

náběžné hrany levé poloviny křídla.

Incident 9.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 12.5.

V katastru obce Horní Lysečiny se těžce zranil pilot padákového kluzáku, který odstartoval v terénu naprosto nevhodnému pro provozování paraglidingu. Navíc, přestože foukal severovýchodní vítr o rychlosti 4-6 m/s, odstartoval v rotoru jihozápadním směrem.

V rotoru padákový kluzák nejprve vystoupal, ale následně se prosedl a pilot narazil do vodičů elektrického napětí, na kterých zůstal viset.

Pilot byl letecky transportován na popáleninové centrum.

Padákový kluzák a sedačka byly silně poškozeny.

Pilot vlastní pilotní průkaz kategorie PL A od roku 2005.

Letecká nehoda 12.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 12.5.

Video záznam

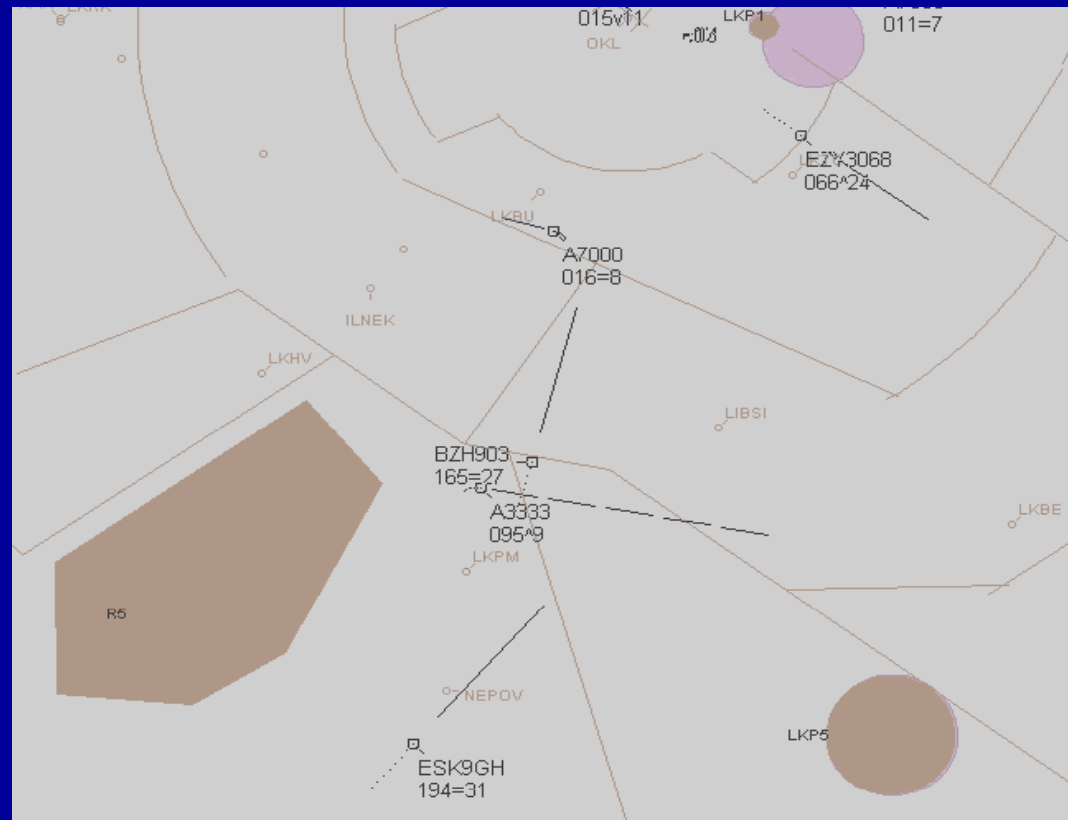
Hasičů

HORNÍ MARŠOV

www.stream.cz/video/299274-hasici-horni-marsov-12-5-09-zachrana-paraglidisty-z-dratu-vn-horni-alberice-horni-marsov/0

Significant incident 13.5.

Indikace nesprávné hladiny kódovacím výškoměrem SSR
na An-2, výsadky nad LKPM



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Significant incident 13.5.

Při telefonické koordinaci výsadek nad LKPM a v povolení ATC bylo výslovně zakázáno stoupat nad FL 95. Podle odpovědi SSR výsadekový letoun stoupal bez povolení APP Praha, koordinace s FIC Praha nebo MACC až do FL 120 při silném provozu a vyčkávání letadel do LKPR.

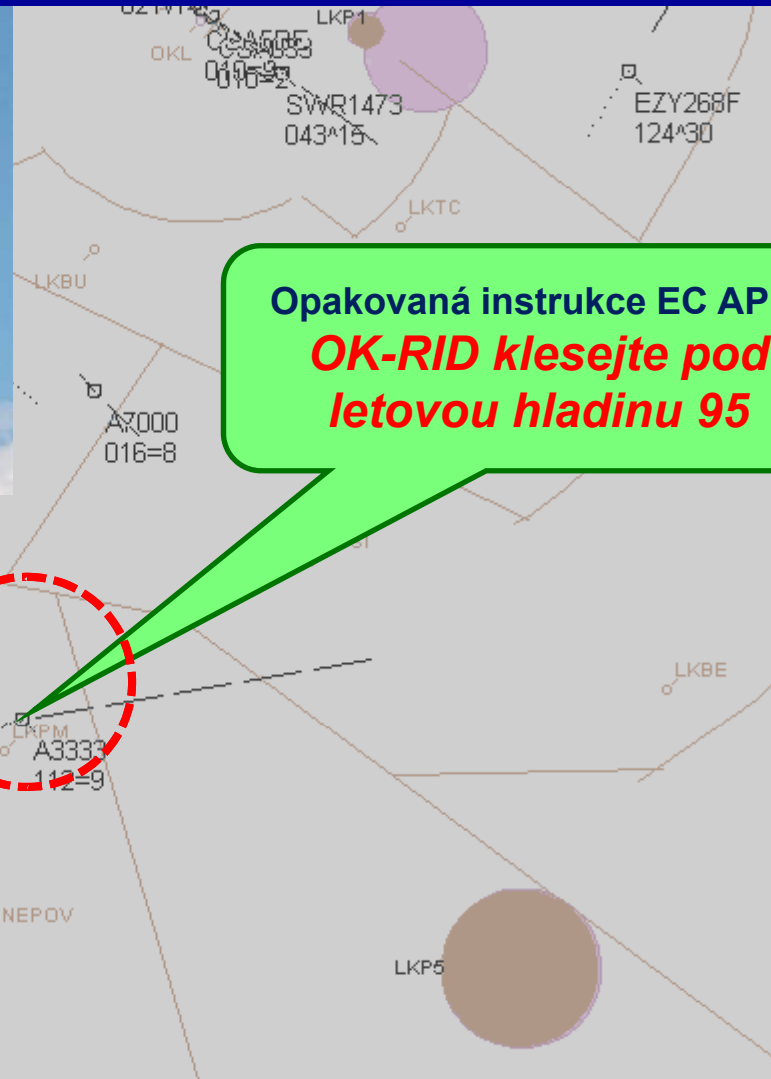
Pilot si podle kontroly výškoměrů nebyl vědom překročení povolené FL 95.

Ostatní provoz byl usměrněn s ohledem na vzniklou situaci.

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod



Přesnost informace o hladině odvozené z tlakové nadmořské výšky a zobrazené řídicímu v odpovědi SSR nemohla být ověřena stanovištěm ATC současným porovnáním informace o hladině odečtené z výškoměru letadla a hlášené tímž letadlem radiotelefonicky. Pilot letadla již nebyl na spojení s APP Praha.



16.7.20

letí

Significant incident 13.5.

Příčiny:

- nesprávná činnost kodéru výšky na palubě An-2 - nepřesnost 1600 ft, potvrzená servisní organizací a analýzou záznamů ATS ze zdrojů informace nezávislých na odpovědi SSR,
- nevhodný způsob oznámení zahájení výsadek ze strany provozovatele

Letecká nehoda 15.5.

Pilotní žák ve výcviku PPL(H) prováděl let s vrtulníkem R 22 po okruhu letiště LKSK.

Před leteckou nehodou uskutečnil nejdříve 3 lety s instruktorem a 3 samostatné lety po okruhu bez problémů.

V průběhu přistání po dosednutí pilot nesnížil výkon kolektivem, došlo znovu k odpoutání vrtulníku od země, následnému rozkolíbání a převrácení na pravý bok. Nárazem listů nosného rotoru do země se zastavil motor.

Letecká nehoda 15.5.

Po převrácení vrtulníku pilot-žák otevřel dveře na levé straně a opustil vrtulník.

Pilot byl lehce zraněn, vrtulník byl vážně poškozen.

Příčinou byla chyba pilotního žáka při dosednutí vrtulníku v průběhu čtvrtého přistání.

Letecká nehoda 15.5.



16.7.2009



2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 16.5.

Pilot Airbusu A321 aerolinií ONURAIR oznamuje prasklé okénko a žádá klesat z FL360 na FL320.

Poté oznamuje PAN PAN, žádá další klesání a diverzi do LKPR.

Událost klasifikována jako incident.
Zjišťování příčin ještě nebylo uzavřeno.

Incident 16.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 17.5.

Pilot letadla Canadair CL-600 společnosti LUFTHANSA
během letu z Düsseldorfu do Budapešti
hlásil ve FIR Praha signalizaci kouře
v zavazadlovém prostoru.

PIC vyhlásil MAYDAY a vyžádal přistání na letišti LKPR.
Po úspěšném přistání následovala evakuace
cestujících
a prohlídka letadla technikem EUROWINGS.

Požár ani kouř v zavazadlovém prostoru nebyl potvrzen.

Incident 17.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 17.5.

Po 3 zatáčce letištního okruhu v Ústí n/O
vlétl kluzák L-13 do oblasti zvýšeného klesání,
což mu nedovolilo bezpečně doklouzat na letišti.
Po přistání do pole se zvýšeným porostem obilí
byly poškozeny ocasní plochy,
centroplán a potah křídla.

Pilot nezraněn.

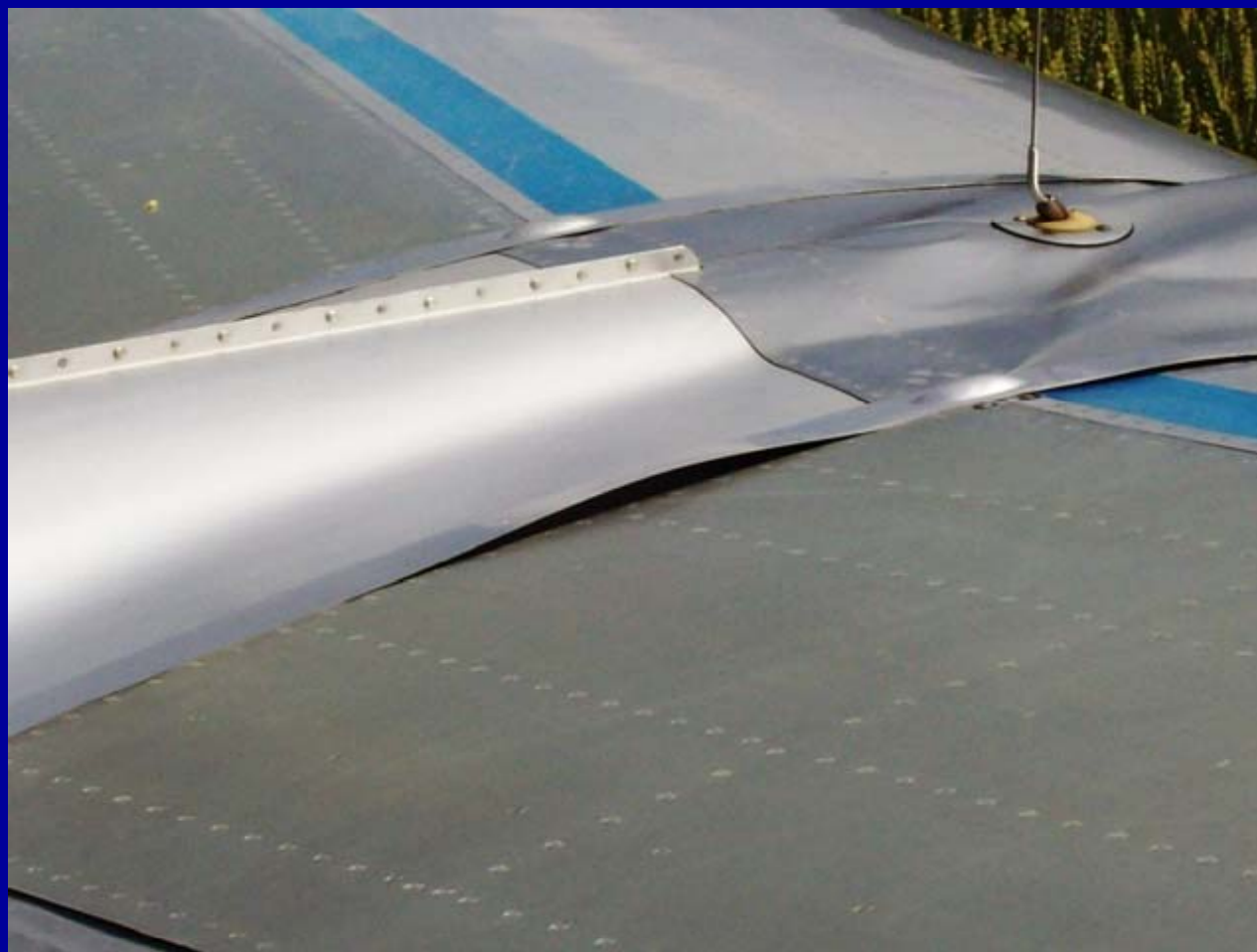
Letecká nehoda 17.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 17.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 24.5.

Partnerská portugalská organizace GPIAA oznámila LN letounu Z-142 na letišti Madeira.

Po ukončení akrobacie nezvládl pilot přistání, letoun vyjel z RWY a ulomil se podvozek.

Letoun začal hořet.

Oba členové posádky utrpěli vážná zranění, Jeden na následky zemřel. Letoun zničen.

Spoluúčast akreditovaného představitele ČR nebyla požadována.

Letecká nehoda 24.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 24.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 24.5.

Před přistáním letounu Saab 340B na letišti v Ljubljana po odpojení autopilota byly signalizovány závady podvozku (CONFIGURATION a TOO LOW GEAR). Byl aplikován postup nezdařeného přistání, druhé přistání bez závad.

Příčinou varovné signalizace byl vadný senzor systému signalizace polohy podvozku.

Incident 24.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Bez vlivu na bezpečnost 25.5.

Posádka vrtulníku Mi-17 AČR plnila let k výsadbkům
v TMA LKNA.

Pilot obdržel od TWR LKNA povolení stoupat
do FL 125, které potvrdil,
ale povolenou a zkoordinovanou hladinu
přestoupal až do FL 130.

Teprve na upozornění ze strany ACC Praha
reagoval sklesáním.

Bez vlivu na bezpečnost 25.5.

Nepovolený vstup do vzdušného prostoru třídy C.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 25.5.

Na letadle ATR 42-500 na letišti Mnichov došlo při pozemním odbavení k nárazu kabiny vysokozdvižného vozíku do radarového krytu, přičemž byl poškozen kryt a jeho uchycení, anténa WX radaru a anténa GLIDE SLOPE.

K poškození přetlakové části letadla nedošlo.

Incident 25.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 26.5.

Při klesání na přistání v Zürichu došlo na lince ČSA u letounu Boeing 737 ve FL 280 k signalizaci překročení kabinové výšky.

Letová posádka použila kyslíkové masky.

Při komunikaci s řízením letového provozu vyslala signál MAY DAY. Bylo povoleno klesání do FL 100.

Kyslíkové masky v kabině pro cestující nebyly použity.

Po sklesání byl let dokončen bez potíží.

Ke zranění cestujících ani posádky nedošlo.

Jednalo se o technickou závadu na jednom z ventilů odsávajících kondenzovanou vlhkost z letounu.

Incident 26.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 29.5.

Pilot letadla A-319 po vzletu zaznamenal kolísání indikovaných otáček N1 na obou motorech a rozhodl se pro návrat na letiště Helsinky.

Po změně vzletového režimu kmitání N1 neustálo a vzápětí zaznamenala posádka ránu.

Situaci vyhodnotila jako pumpáž motoru č.2.

Boroskopií motoru č.2 bylo vyloučeno jeho poškození. Příčinou byla vadná HMU (hydro mechanická jednotka) motoru č.2.

Incident 29.5.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí



Vybrané události

Červen 2009

Letecká nehoda 4.6.

Při mezipřistání letounu Champion 7 GCBC s německou poznávací značkou a maďarskou posádkou na letišti Č. Budějovice vyjel letoun chybou pilotáže z RWY 27. V průběhu pohybu se letoun otočil do protisměru a při vyjíždění ze zpevněné RWY byla vylomena pravá podvozková noha a poškozena pravá polovina křídla. Posádka nezraněna.

Letecká nehoda 4.6.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 4.6.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 4.6.

Po přistání letounu MAULE na letišti Moravská Třebová došlo k utržení levé nohy hlavního podvozku.

Letoun poškozen.

Pilot nezraněn.

Zjišťování příčin není uzavřeno,
je zde předpoklad technické příčiny.

Letecká nehoda 4.6.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 4.6.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Vážný incident 5.6.

Při letu z Hurghady do Prahy ve FL 380 ve vzdušném prostoru Srbska byl signalizován poklesu tlaku v kabině letounu A-310. Posádka se rozhodla pro nouzové klesání do FL 100, při dosažení FL 280 se aktivovaly kyslíkové masky v kabině cestujících. Po dosažení FL 100 letová posádka vyhodnotila situaci jako uspokojivou a rozhodla se pokračovat do cílové destinace. Přistání v Praze proběhlo bez závad. K poškození letounu a zranění cestujících nedošlo.

Vážný incident 5.6.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Vážný incident 5.6.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Incident 5.6.

Při provozu letounu Z-142 v blízkosti letiště Vrchlabí pilot zaznamenal zvyšující se vibrace motoru až do zastavení motoru za letu.

Letoun přistál na obilném poli bez poškození a zranění posádky.

Po demontáži víka motoru bylo zjištěno poškození dna pístu válce č.3, motor byl odeslán do LOM.

Incident 5.6.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Vážný incident 17. 6.

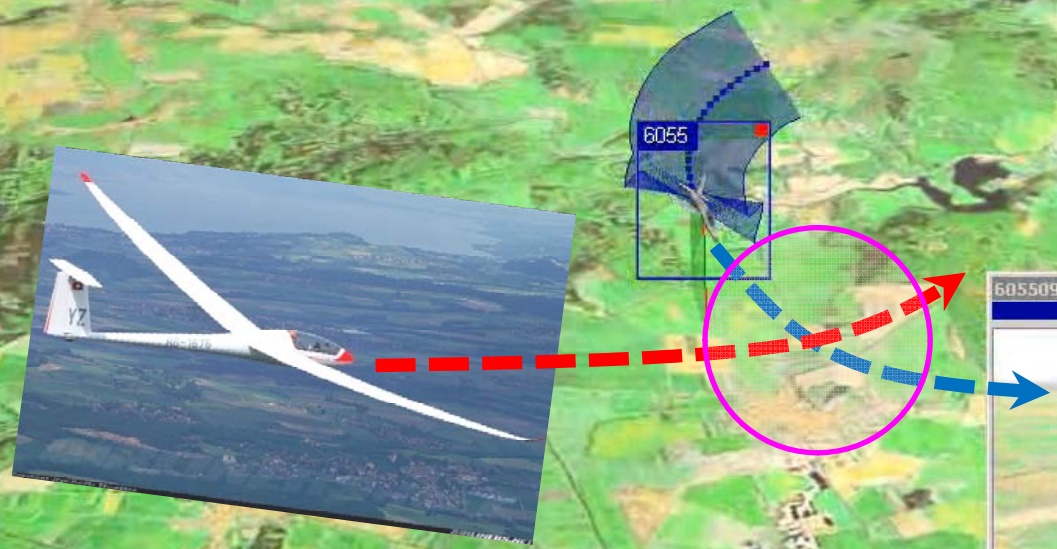
Pilot L-159 při plnění úkolu přímé vzdušné podpory
ve spolupráci s předsunutým leteckým návodčím

v TRA 54/84

minul v bezprostřední blízkosti neznámý kluzák
letící ve stejné hladině – 5200 ft AMSL,
který bez povolení ATC vstoupil do TRA.

NUMBER:	60550906171112101B
LAT:	48° 54' 44.884"
LONG:	16° 03' 29.638"
ALT:	1578.0 m
HTASL:	292 m
HAT:	1286 m
PITCH:	5.68°
ROLL:	-44.49°
HEAD:	173.81°

Videozáznam nebezpečí srážky L-159 s kluzákem



60550906171112101B

Čas :	11:52:29/01	Alt :	1578.25 m	Pitch :	5.68°
Lat. :	48° 54' 45.483"	HTASL :	292 m	Roll :	-44.49°
Long. :	16° 03' 29.531"	HAT :	1286 m	Head :	174.58°

HPB	[ft]	□ 1 z 2	4970.5	NH	[%]	□ 1 z 1	94
VI	[knt]	□ 1 z 1	254.9	RALT	[ft]	□ 1 z 2	0
NZ	[]	■ 3 z 16	1.76	MACHN	[mach]	□ 1 z 1	0.4
TADA	[deg]	□ 1 z 4	5.2				



Vážný incident 17. 6.

Pilot nebezpečnou situaci ohlásil APP LKNA
a provedl manévr k identifikaci.

Poznávací značku z bezpečné vzdálenosti
ale nemohl přečíst.

Kluzák, který neoprávněně narušil dočasně
rezervovaný prostor TRA vyhlášený NOTAM a AUP,
uvedený prostor opustil směrem na jih.

Letecká nehoda 20.6.

Na letišti Chrudim došlo k pádu letounu L60S,
pilot byl smrtelně zraněn,

letoun byl zničen nárazem a následným požárem.

V den události byly s letounem prováděny výsadky.

Na palubě letounu byli ještě další tři výsadkáři,
kteří postupně stačili letoun opustit.

Na základě ohledání trosk byla vydána předběžná zpráva –
s doporučením provést kontrolu lana řízení směrového kormidla.

Zjišťování příčin události není doposud uzavřeno.

Letecká nehoda 20.6.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Letecká nehoda 20.6.



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Parašutistická nehoda 21.6.

Pilot tandemového padáku s pasažérem prováděl seskok z výšky 3200 m. Při otevírání hlavního padáku došlo k závadě - levý volný konec nosného postroje byl protažen mezi spodní a horní chlopní obalového dílce hlavního padáku vpravo. Tím došlo ke zkrácení levé části vrchlíku hlavního padáku a jeho rotaci vlevo.

Pilot tandemového padáku vyhodnotil závadu a provedl odhoz hlavního padáku. Volné konce se bez závad oddělily, ale levý volný konec nosného postroje se zachytil ve spojení uzavírání oddělení pro hlavní padák.

Parašutistická nehoda 21.6.

Po zjištění, že volný konec nejde odpoutat a rotace vzrůstá, se pilot tandemového padáku rozhodl otevřít záložní padák. Záložní padák se nemohl vlivem vzniklé situace správně otevřít, zamotal se do vlajícího hlavního padáku a tím byla jeho funkce znemožněna.

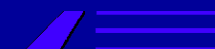
Pilot tandemového padáku s pasažérem dopadli ve vzdálenosti asi 1000 m od ARP letiště LKMB. Při nárazu do země oba utrpěli smrtelná zranění.

Vznik závady na hlavním padáku

Na hadici se navléklo uzavírací očko a zabránilo rozpojení chlopní obalového dílce

Vysunutí hadice pro vedení uvolňovače z upevňovacího těmnu

Provlečené šňůry a levý volný konec zachycený v obalovém dílci



Zachycení očka za
konec hadice a
blokování chlopni
obalového dílce

Provlečené šňůry a
levý volný konec
zachycený v
obalovém dílci

Parašutistická nehoda 21.6.

Okamžitě bylo zastaveno používání nosných postrojů s obalovým dílcem typu STRONG na území ČR.

O nálezu poruchy byl informován výrobce s upozorněním, že se tato situace bez provedení úprav konstrukce může kdekoliv a u kohokoliv, kdo používá tento díl, opakovat.

Rozbor období leden – červen 2009

Letoun/MTOM	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
přes 5 700kg	0	2	113	71
2 250 – 5 700 kg	1	0	3	3
do 2 250 kg	10 (1+)	1	19	1

16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Rozbor období leden – červen 2009

SLZ	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
SLZ – ULLa	8	0	3	3
SLZ – ULLt	1	0	0	0
SLZ – ULH+UW	0	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	5 (1+)	0	1	0

Rozbor období leden – červen 2009

	LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost
Para	13 (3+)	19	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	1	0
Nespecifikované / Not determined	Σ	17		

Rozbor období leden – červen 2009

CELKEM UDÁLOSTÍ - 295

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
38	22	140	78	17

16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Rozbor období leden – červen 2008 / 2009

C E L K E M U D Á L O S T Í - 3 2 3 / 2 9 5

LN	VI	I	Bez vlivu na bezpečnost	Nespecifikované
34/38	28/22	148/140	78/78	35/17

16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí



Informace

16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Sdělení MD /výňatek/

S účinností od 4. června 2009 jsou lety VFR prováděné ve vzdušných prostorech třídy G a E, při nichž je překračována státní hranice České republiky do/z států schengenského prostoru, osvobozeny od povinnosti FPL.

Tímto sdělením nejsou dotčeny povinnosti týkající se podávání letových plánů, které jsou platné v ostatních státech schengenského prostoru.

Riga

Ve dnech 21. a 22.5.2009 ředitel Ústavu,
na základě Českého předsednictví EU,
řídil jednání CEASIA
(Council of European Aviation Safety Investigation
Authorities) .

Dále se v uvedených dnech zúčastnil
s vedoucím letového oddělení
31. zasedání ECAC/ACC.

CEASIA



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

ACC 31



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Dubrovník

Underwater Recovery Operations
ECAC Workshop / 10. – 13. 5.

Výměna zkušeností k problematice spolupráce při pátrání po troskách letadel a letových zapisovačích a jejich vyzvednutí na vodní hladinu v různých podmínkách.

Dubrovník



16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Ing. Lubomír Stříhavka

Rozbor vad motorů

řady M 137 a M 337



Diskuse

16.7.2009

2009 / Q2 – 1. pololetí

Závěr

Děkuji za pozornost
a upozorňuji na termín
další porady k bezpečnosti letů,
která se bude konat v prostorách VZLÚ

dne 8. října 2009.

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

Hotovost ÚZPLN - 24 hodin

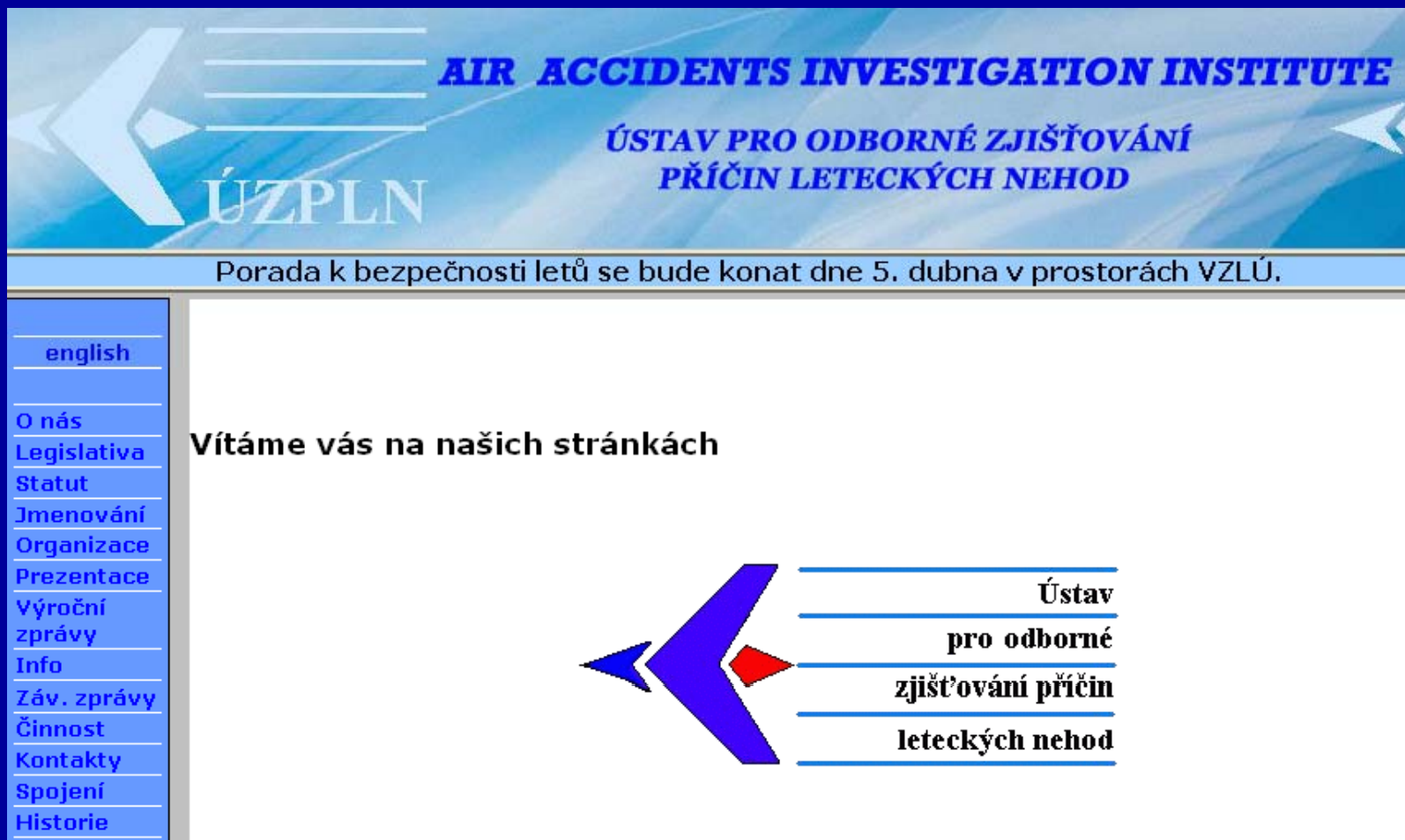
724 300 800

fax 266 199 234

formulář oznámení LN+I
na www.uzpln.cz

LN a I

www.uzpln.cz



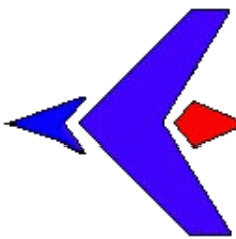
AIR ACCIDENTS INVESTIGATION INSTITUTE
**ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD**

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



Ústav
pro odborné
zjišťování příčin
leteckých nehod

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