

Porada

k bezpečnosti letů

za 1. čtvrtletí 2011

Program

- **Rozbor bezpečnosti za 1. čtvrtletí roku 2011**
- **Informace**
- **Diskuze**
- **Závěr**

Přehled hlášených událostí 1. čtvrtletí 2011

Kategorie letadla (podle MTOM)	Počet událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno *
Nad 5 700 kg	0	0	30	33	4
2 250 - 5 700 kg	0	0	1	1	3
Provoz pozemních prvků ATM	0	0	0	6	0

* Notifikace ze zahraničí a události, u kterých nedostatek informací nebo neprůkazné nebo protichůdné důkazy neumožňují stanovit závažnost události.

Kategorie letadla MTOM ≤ 2 250 kg	Počet událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno
Letoun	1	0	2	0	3
Kluzák	0	0	0	0	0
Vrtulník	0	0	0	0	0
Balón	0	0	0	0	0

Druh sportovního létajícího zařízení	Počet událostí podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost				
	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno
ULL	0	0	2	0	1
UK	0	0	0	0	0
ULH a ULV	0	0	0	0	0
PK, MPK, MPG, PPG	1	0	0	0	0
ZK, MZK,	0	0	0	0	0
Sportovní padák	0	0	0	0	0

Celkový počet událostí v 1. čtvrtletí

Období	Letecká nehoda	Vážný incident	Incident	Bez vlivu na bezpečnost
1Q 2008 – 2010*	3	0	52	32
1Q 2011	2	0	35	40
Trend	Pokles	---	Pokles	Vzestup

* Střední hodnota počtu leteckých nehod a dalších událostí v průběhu 1 čtvrtletí za období tří let (2008 – 2010).

Kategorie letadla	Události související s ATM podle závažnosti jejich vlivu na provozní bezpečnost					
	Letecká nehoda <i>Accident</i>	Vážný incident <i>Serious Incident</i>	Velký incident <i>Major Incident</i>	Významný incident <i>Significant Incident</i>	Bez vlivu na bezpečnost	Není určeno
MTOM > 5 700 kg	0	0	0	1	0	0
MTOM > 2 250 kg ≤ 5 700 kg	0	0	0	0	0	0
MTOM ≤ 2 250 kg	0	0	0	2	0	0
SLZ	0	0	0	0	0	0
Jiné události	0	0	0	0	6	0

Přehled vybraných událostí letadel s MTOM nad 2250 kg

Incident

Datum: 4. 1. 2011
Typ: A320-200
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LIMC (Milano)

- Při nakládání letounu českého leteckého dopravce došlo k poškození „Bulk cargo door“ a spodní části potahu trupu v prostoru mezi podélníky STRG 39RH a STRG 40LH a přepážkami FR 60 až FR 62.
- Poškození způsobil řidič pásového dopravníku (MMP), který při jeho přistavování k letounu nezvládl proces manipulace s MMP a najel zábradlím do letounu.

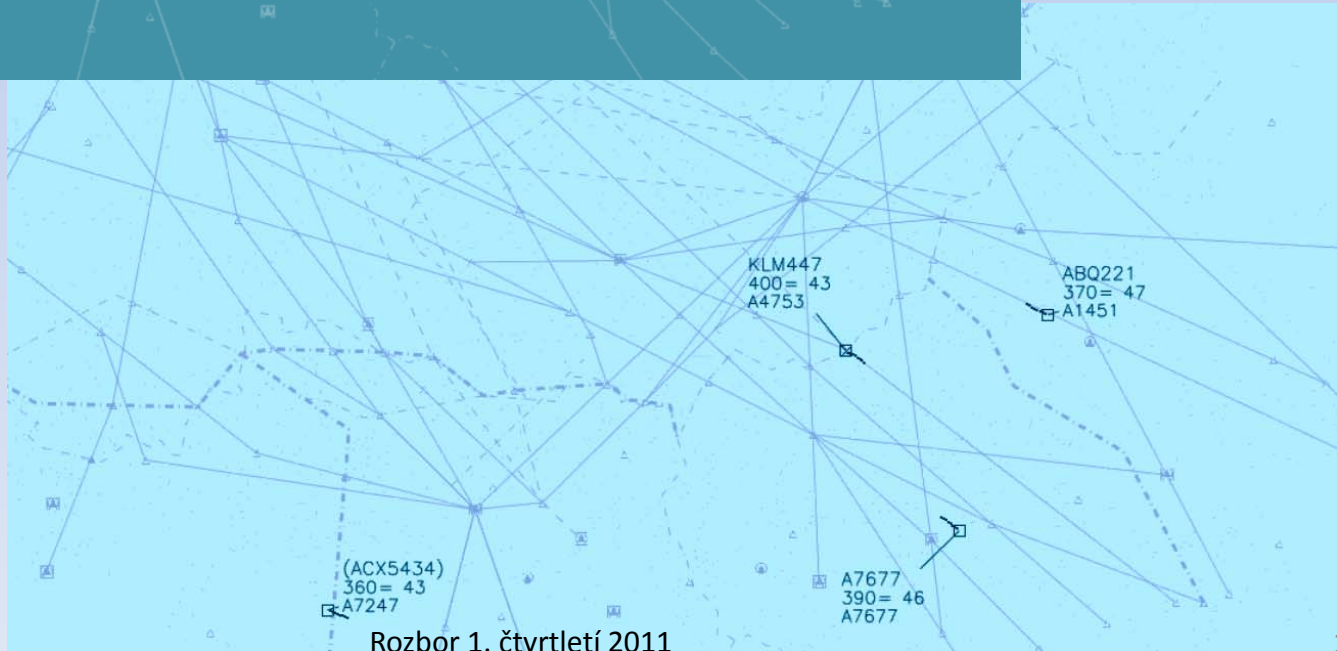
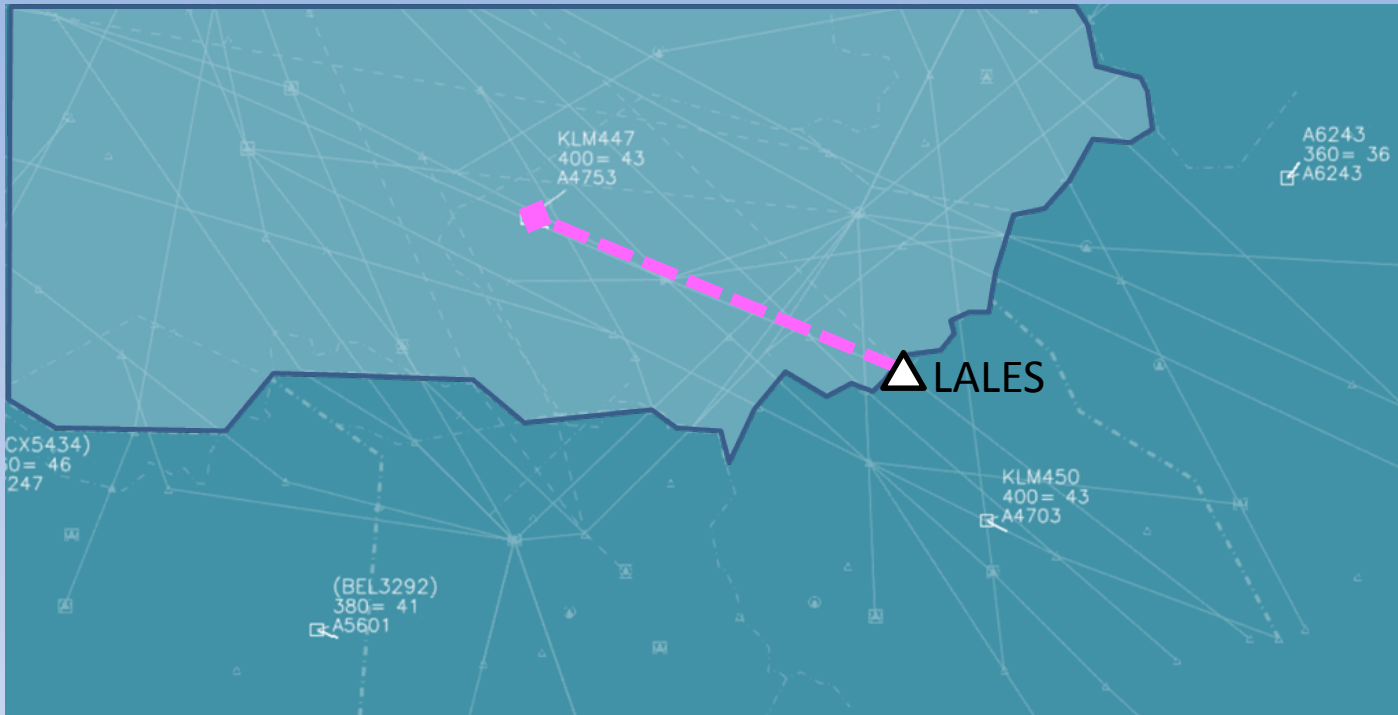


- Linka do Prahy byla zrušena.
- Do Milána byli vysláni technici leteckého dopravce, letoun byl uvolněn k přeletu do Prahy (ferry flight) na základě „Repair Design Approval Sheet“.
- Oprava letounu byla ukončena 14. 2. 2011.

Bez vlivu na bezpečnost

Datum: 10. 1. 2011
Typ: A330-200
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LALES

- Posádka letounu v čase 02:47 UTC vstoupila do FIR Praha ve FL400 nad bodem LALES a nenavázala spojení s ATC.
- Spojení bylo navázáno až v 02:56 UTC, kdy pilot sám zavolal. Jako důvod uvedl, že buď měl nastavený špatný kmitočet, nebo ztišený odposlech radia.



Bez vlivu na bezpečnost

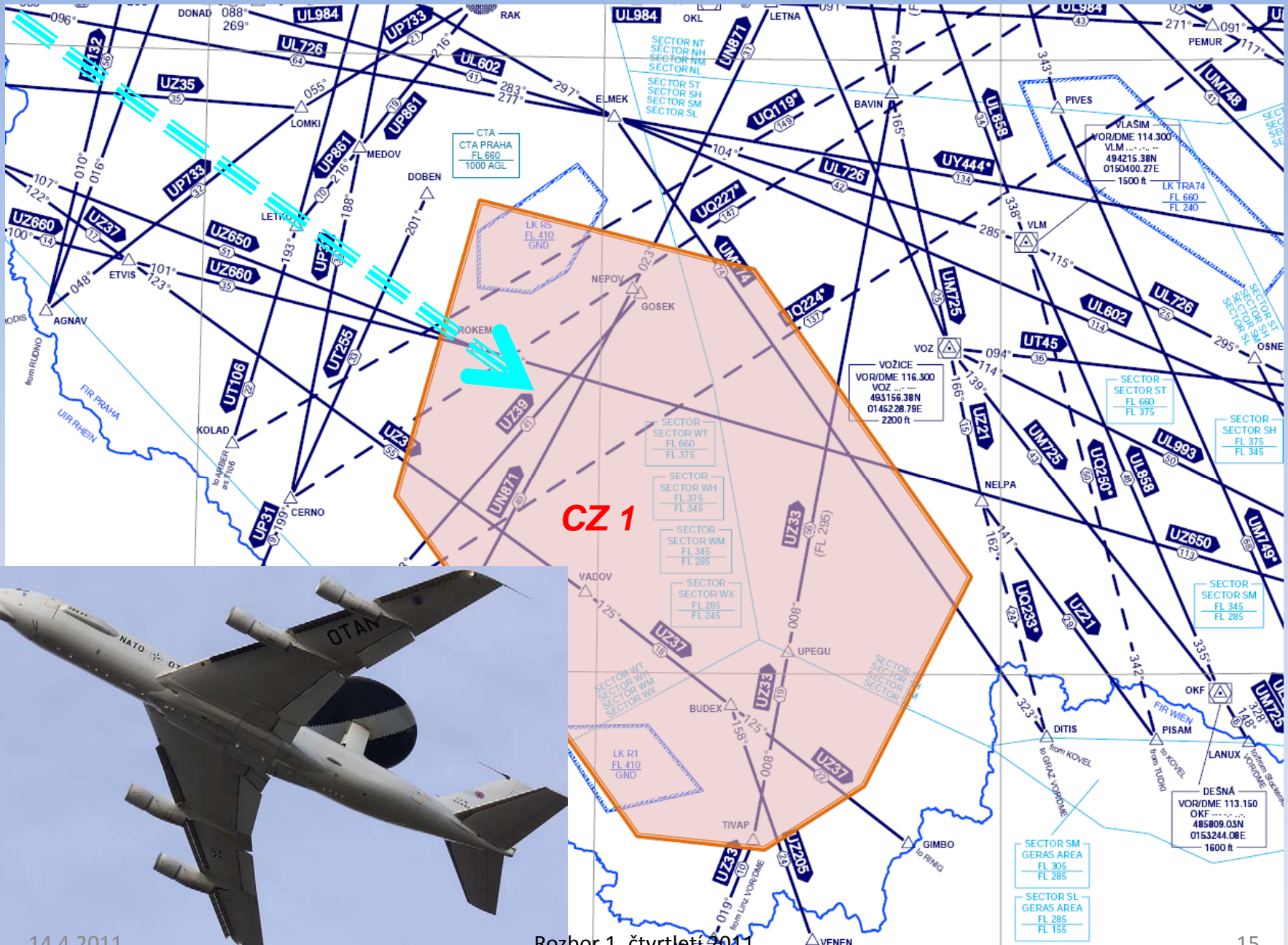
Datum: 7. 1. 2011
Typ: B737-300
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKMT

- Při vektorování letadla na trať konečného přiblížení na letišti Ostrava / Mošnov došlo k výpadku radarové informace.
- Posádka byla ATC dotázaná na funkci odpovídače SSR a na skutečnost, zda je schopna dokončit přiblížení ILS-DME RWY22 vlastní navigací.
- Po kladné odpovědi posádka provedla přiblížení a přistála na RWY22 v 07:05 UTC.
- Příčinou výpadku radarové informace byla závada na pozemním radarovém zobrazení.

Významný incident

Datum: 7. 1. 2011
Typ: E3TF (AWACS)
Kategorie: NATO
Místo: CZ 1 FIR Praha

- Orgány NATO nedodržely postup pro aktivaci prostoru CZ1 dle platné směrnice „Postupy pro provádění letů NATO Airborne Early Warning System and Control Force v prostoru CZ-1“.
- Let NATO 05 z ETNG (Geilenkirchen) zahájil činnost v CZ1 v 07:52 UTC, ve FL310. Činnost NATO 05 nebyla předem plánována, prostor nebyl uveden v AUP. Sektor ACC Praha byl informován ACC München jen chvíli před přeletem hranice FIR Praha. Informace byla předána MACC, která o činnosti v CZ1 také neměla žádnou informaci. ACC Vienna dostala informaci až na dotaz v cca 08:05 UTC od MPC a následně SC.
- Pro činnost v CZ1 měl být vydán NOTAM na plánovanou aktivaci CZ1.



14.4.2011

Rozbor 1. čtvrtletí 2011

Incident

Datum: 11. 1. 2011
Typ: A320-200
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR

- Při vykládání letounu českého leteckého dopravce na stojance č. 4 došlo při přistavování kontejnerového nakladače typu Treppel (MMP) k dveřím „Bulk prostoru“ k poškození potahu trupu zábradlím nakladače. Poškození bylo v rozsahu plochy o rozměrech 55 x 45 do hlouky 3,3 mm.
- Řidič handlingové společnosti nezvládl proces manipulace s MMP při jeho přistavování k letounu.
- Letoun byl stažen z provozu a byl opraven dle SRM 53-00-11.



Incident

Datum: 13. 1. 2011
Typ: ATR 42-320
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: FIR Praha

- Po vzletu letounu českého leteckého dopravce na lince Praha – Hannover došlo k závadě systému AFCS (automatic flight control system). Posádka pokračovala v letu do Hannoveru v ručním režimu.
- V další fázi letu došlo k zhoršení meteorologické situace na letišti v Hannoveru. Posádka se proto rozhodla pro návrat do Prahy.
- Technickou kontrolou systému AFCS nebylo zjištěno chybové hlášení systému, bylo provedeno přezkoušení autopilota a letoun byl uvolněn do provozu.
- Incident šetřil v souladu s pověřením letecký dopravce.



Bez vlivu na bezpečnost

Datum: 14. 1. 2011
Typ: A320-200
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: FIR Praha TUSIN

- Letadlo na lince z Moskvy do Bologna vstoupilo v 16:58 UTC nad bodem TUSIN do FIR Praha ve FL 360 a nenavázalo spojení s příslušným sektorem ACC Praha.
- Veškeré pokusy o navázání spojení s posádkou letadla byly po celou dobu průletu až do bodu MIKOV marné. Byl proto proveden zásah hotovostních letounů NATINADS.
- V čase 17:13 UTC nad bodem MIKOV se pilot přihlásil na FREQ 121,5 MHz a byl přeladěn na ACC Vienna.

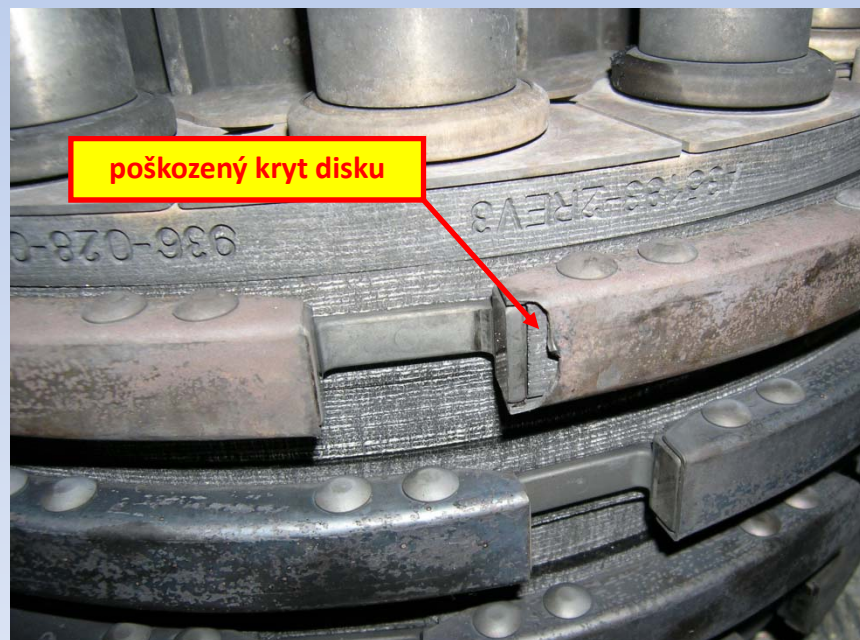


Incident

Datum: 15. 1. 2011
Typ: A321-200
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: EIDW (Dublin)

- Při zajištění letounu českého leteckého dopravce na stojánku č. 126 na letišti Dublin zaznamenal pracovník pozemní obsluhy proud jisker, který vycházel z prostoru brzdové soupravy a ventilátoru kola č. 4 (pravého hlavního podvozku). Pracovník použil na kolo práškový hasící přístroj, přivolal požární asistenci a na situaci upozornil posádku letadla.
- Na palubě nebyla posádkou zaznamenána žádná indikace požáru a indikace teploty brzdy na kole č. 4 byla přibližně 400 °C.
- Po zastavení na stojánce cestující opustili letadlo standardním způsobem, ke zranění posádky ani cestujících nedošlo.

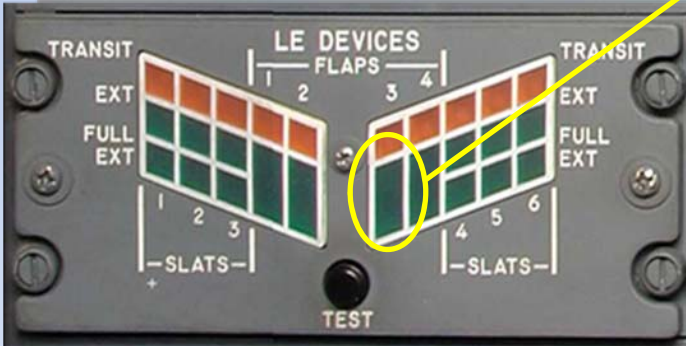
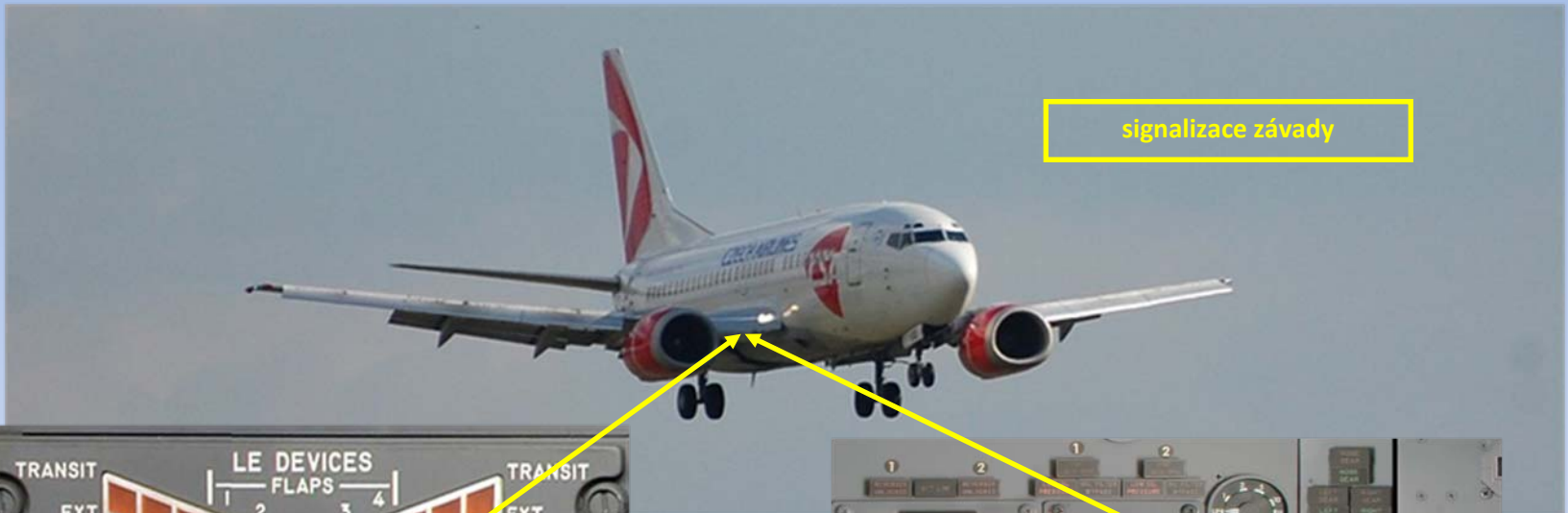
- Příčinou události byla technická závada. Po provedení prohlídky brzdy a ventilátoru místním technikem a očištění od prášku hasicího přístroje se letadlo vrátilo zpět do Prahy.
- Vzhledem k tomu, že k té samé události došlo 2. 1. 2011 na letišti Karlovy Vary byla provedena detailní vizuální prohlídka kola a brzdy, při které bylo nalezeno drobné poškození krytu disku. Části tohoto krytu pravděpodobně způsobovaly jiskření při průchodu ventilátorem.
- Incident šetřil v souladu s pověřením letecký dopravce.
- Zatím nebyla vydána závěrečná zpráva.



Incident

Datum: 18. 1. 2011
Typ: B737-500
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LBSF – LHBP

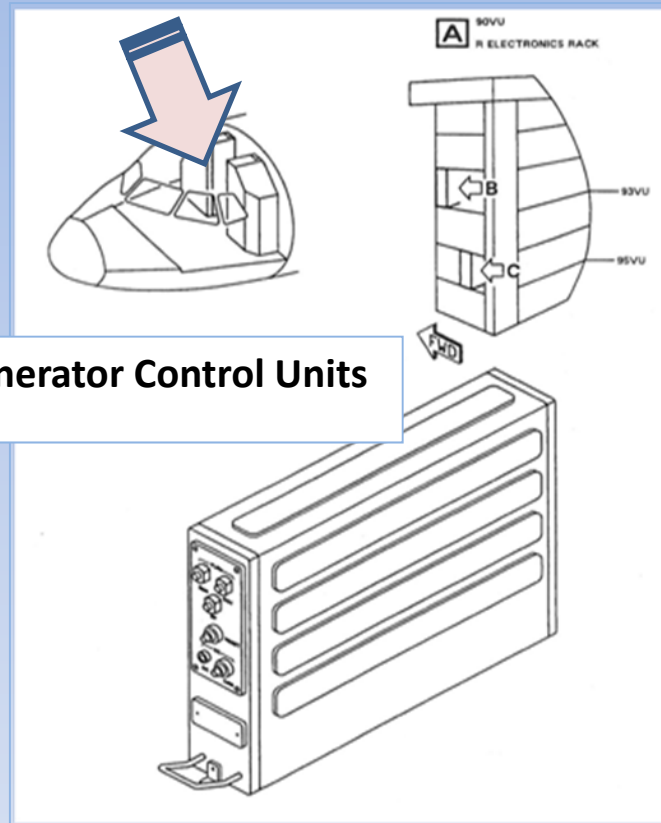
- Po vzletu letounu českého leteckého dopravce ze Sofie a zasunutí klapek zaznamenala posádka po zasunutí klapek signalizaci „LE FLAPS TRANSIT“ a rozsvícení zeleného tabla FLAP č.3 na „Leading Edge Device Annunciator Panel“. Posádka provedla předepsané postupy a pokračovala v letu ve FL200 s omezením rychlosti do 230 kt.
- Z důvodu zvýšené spotřeby paliva a stavu počasí na okolních letištích se velitel letadla rozhodl přistát v Budapešti. K rozhodnutí kapitána přispěl i fakt, že letadlo startovalo s položkou MEL týkající se indikace paliva.
- Příčinou události byla technická závada. V Budapešti byl místními techniky vyměněn Extended Sensor S173.
- Incident šetřil v souladu s pověřením letecký dopravce.



Incident

Datum: 26. 1. 2011
Typ: ATR 72-200
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR

- Pilot letounu českého leteckého dopravce po vzletu do Budapešti oznámil ATC závadu „ACW GEN 2 FAULT“. V pilotní kabině posádka zaznamenala zápach spálené elektroinstalace. Po resetu systému závada přetrvávala. Byl proto proveden návrat zpět do Prahy.
- Po návratu letadla do Prahy byla provedena výměna Generator Control Unit a preventivně rovněž ACW (Alternating Current Wild) generátoru motoru číslo 2.
- Incident šetřil v souladu s pověřením letecký dopravce.



ACW Generator Control Units

Bez vlivu na bezpečnost

Datum: 27. 1. 2011
Typ: A320 a B738
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKTB

- V 19:10 UTC, v okamžiku vydání povolení ke vstupu na RWY 28 pro A320 - WZZ873R byl upozorován nad THR RWY10 výskyt značného množství létajících lampionů vypouštěných od hangáru Aeroklubu AERO HERBST. WZZ873R musel vzhledem k situaci pro vzlet použít RWY10.
- Následný odlet B738 - RYR8404 z RWY10 byl opět doprovázen obavami pilota dotazem, je-li vzlet bezpečný, protože bylo vidět ještě několik lampionů. Vzhledem k jejich poloze a směru větru byl nakonec vzlet bezpečně proveden.
- Vypouštění lampionů bylo organizátorem akce sice předem domluveno s TWR Tuřany, ale až v době po odletu WZZ873R a RYR8404.



Bez vlivu na bezpečnost

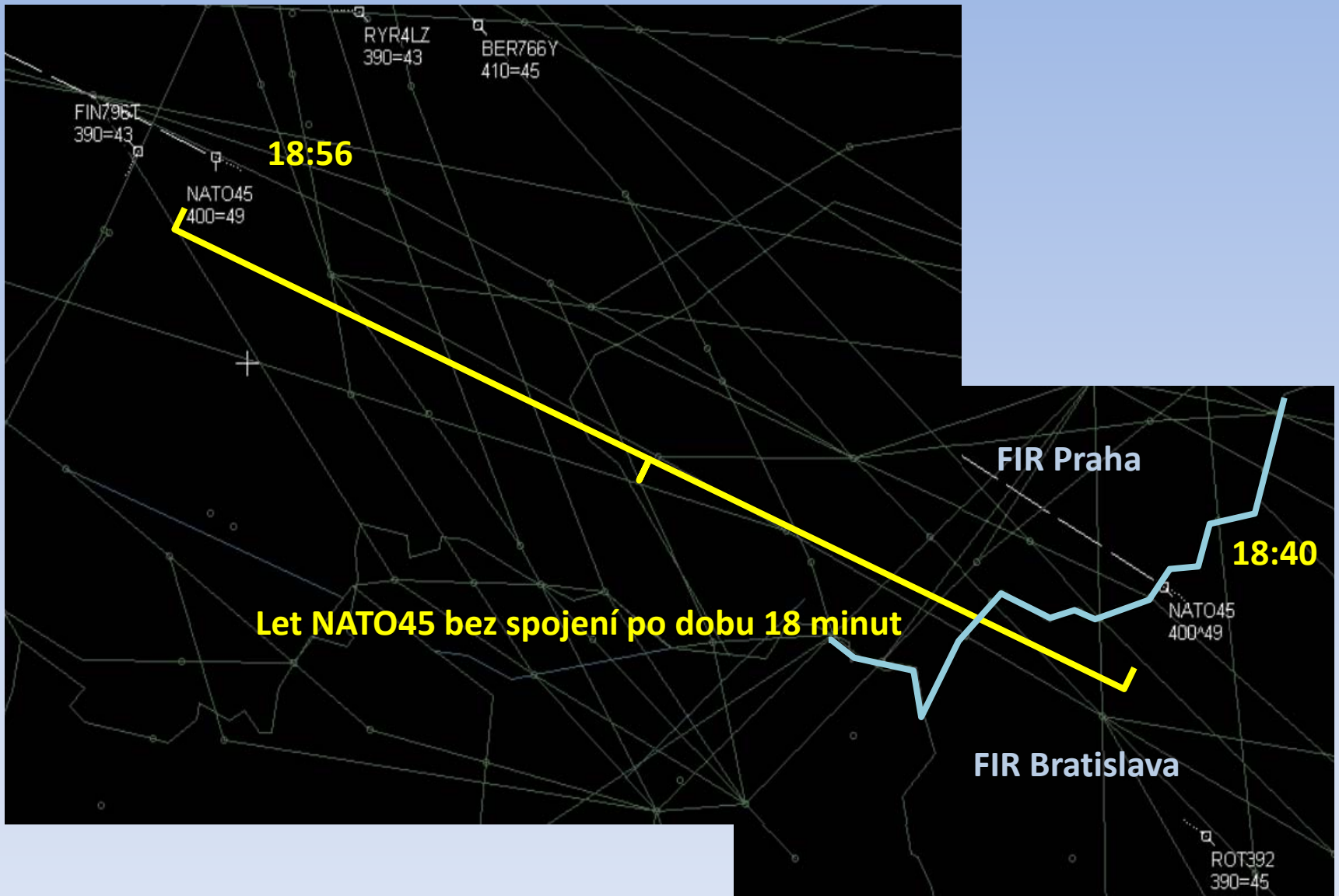
Datum: 28. 1. 2011

Typ: B707-300

Kategorie: NATO

Místo: FIR Praha

- Příslušný EC sektoru ACC Bratislava chtěl přibližně v 18:40 UTC přeladit let NATO45 na sektor ACC Praha.
- Posádka nereagovala, poslední spojení bylo při navázání spojení na hranici s Maďarskem (FIR Budapest – FIR Bratislava).
- EC sektoru ACC Bratislava se pokusil navázat spojení, ale marně. Let NATO45 pokračoval po trati FPL a posádka navázala spojení s ACC Bratislava v 18:58 UTC. Následně byl let přeladěn na sektor ACC Praha. MACC Praha byla informována.



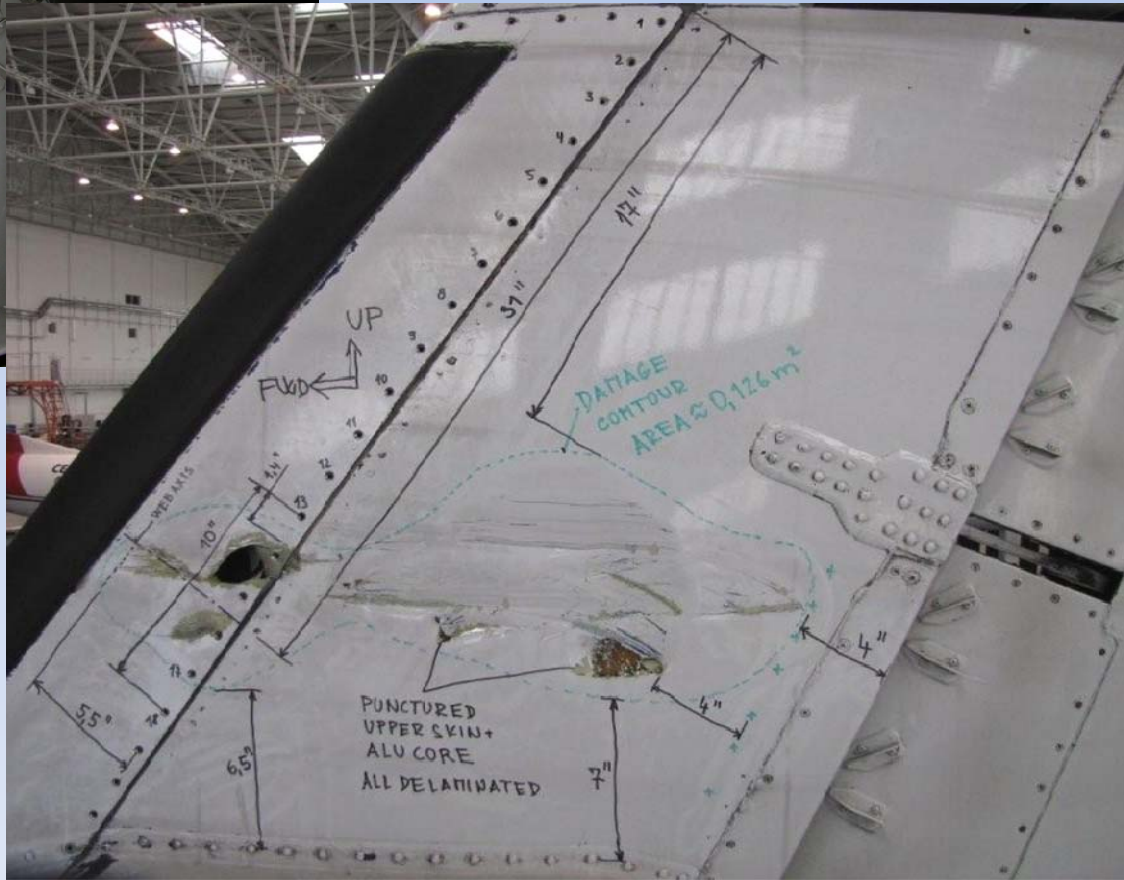
Incident

Datum: 10. 2. 2011
Typ: Saab 340
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKMT

- Během přetahu letounu českého leteckého dopravce pracovníky údržby do hangáru došlo ke styku ocasní části letounu s otvorem pro ocasní část ve dveřích hangáru. Vybočení způsobilo vysunutí levé strany vlečné tyče ze středu osy předového podvozku.
- Byla poškozena kýlová plocha letounu.
- Letoun byl stažen z provozu, fotodokumentace byla odeslána výrobcí letadla s žádostí o dodání doporučení způsobu odstranění závady.
- Současně byla provedena rekonstrukce spojení vlečné tyče a kola. Pracovníkům údržbové organizace byly znovu zdůrazněny pravidla vlečení oje uvedená v postupu 2.22.2 MOE údržbové organizace.



14.4.2011



Rozbor 1. čtvrtletí 2011

Zahraniční letecká nehoda

Datum: 14.2.2011
Typ: L- 410UVP-E20
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: Cerro de Hula, Honduras

- Při letu ze San Pedro Sula do, v průběhu přesného přístrojového přiblížení na letišti Tegucigalpa (MHTG/TGU), došlo ve 12 hodin místního času v hornatém terénu za špatné viditelnosti k nárazu letounu L- 410UVP-E20 pozn. značky HR-AUQ do země ve výšce 2000 ft nad úrovní letiště.
- Při letecké nehodě zahynuli 2 členové posádky a 14 cestujících. Letoun byl zničen.
- LN šetří komise DGAS Honduras.



- Jednalo se o posádku, ve které CPT měl nalétáno více než 10 000 a FO více než 5 000 letových hodin .
- Pohonné jednotky pracovaly až do nárazu letounu do země.
- Vyhodnocení FDR bylo provedeno ve firmě LET Kunovice za přítomnosti operačního inspektora DGAC Honduras a zplnomocněného představitele - inspektora ÚZPLN.
- Pravděpodobnou příčinou nehody je nedodržení stanovených postupů posádkou pro přiblížení na letiště.

Charakter terénu v místě LN a stav troskek L-410 UVP-E20



Incident

Datum: 22. 2. 2011
Typ: Bae 146-200
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: FIR Praha

- Velitel letadla zahraničního provozovatele letícího z Erfurtu do Katowic oznámil v prostoru 20 NM západně od bodu PADKA nouzové klesání bez udání důvodu.
- Po přistání byla přijata zpráva od APP letiště Krakow, že důvodem klesání byla indikace otevřených dveří.



Incident

Datum: 23. 2. 2011
Typ: CL 601-3A
Kategorie: MIL
Místo: Praha-Kbely

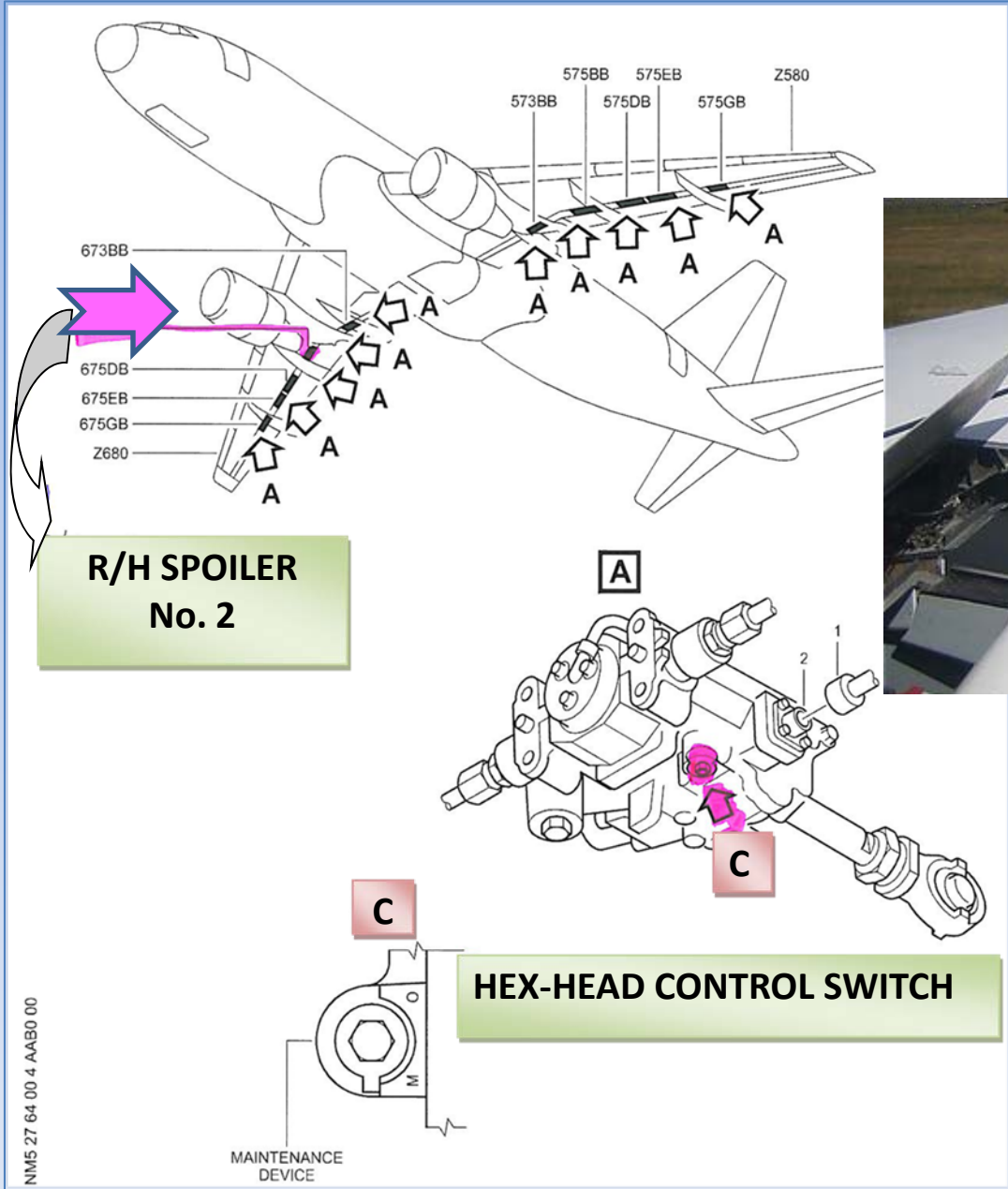
- Letoun AČR se s delegací vracel z Abú Zabí ve Spojených arabských emirátech. V průběhu přiblížení letounu na letišti Praha-Kbely posádka zaznamenala nevysunutí přistávacích klapek.
- Posádka vyhlásila nouzi a rozhodla se pro přistání na delší dráze na letišti Praha-Ruzyně. Přednostní přistání bylo provedeno na RWY06. Přistání proběhlo bez problémů.
- Příčinou byla pravděpodobně technická závada, kterou výrobce dosud nepotvrdil.



Incident

Datum: 23. 2. 2011
Typ: A321
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR

- Po zahájení pojiždění na vzlet a kontrole ručního řízení byla posádkou letounu českého leteckého dopravce na ECAM zaznamenána indikace - F/CTL SPLR FAUL. Posádka provedla C/L, reset systému byl neúspěšný a letounu následoval návrat na stojánku.
- Při určení příčiny signalizace F/CTL SPLR FAUL bylo zjištěno, že na R/H spoileru č.2 nebyl aktivován aktuátor do polohy „Operations“. Aktuátor byl z údržby ponechán v nesprávné poloze „Maintenance“. Po aktivaci R/H spoileru č.2 do polohy „Operations“ a přezkoušení následoval odlet letounu do plánované destinace.



Incident

Datum: 28. 2. 2011
Typ: A320
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: UUEE (Moskva - Sheremetyevo)

- Na letu českého leteckého dopravce z letiště Praha-Ruzyně během ILS APP RWY 07L na letišti Moskva-Sheremetyevo došlo po přesunutí páky vysouvání klapek do polohy 2 na ECAM k indikaci „F/CTL FLAPS LOCKED+WING TIP BRK ON“.
- Posádka letounu informovala příslušné ATS, provedla postup nezdařeného přiblížení a příslušné C/L a následně přistála bez závad.



- Jednalo se o technickou závadu na letounu. Na letišti přistání byli z Prahy vysláni technici CSAT, kteří provedli práce dle TSM 27-51-00 „Flaps System Asymmetry Fault“ a manuální seřízení R/H APPU (Asymmetry Position Pick-off Unit).
- Po přezkoušení funkčnosti vysouvání a zasouvání klapek byl letoun uvolněn k letu do Prahy bez cestujících.

Incident

Datum: 28. 2. 2011
Typ: ATR-42
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR

- Posádka letadla českého leteckého dopravce zaznamenala v průběhu pojíždění na vzlet na letišti Praha-Ruzyně signalizaci AILERON LOCK. Následně byl proveden návrat z pojíždění zpět na stojánku. Poté bylo letadlo uvolněno techniky v souladu s příslušnou položkou MEL.
- Příčinou události byla technická závada. Po návratu letadla zpět do Prahy byl vyměněn levý aktuátor a položka MEL byla zrušena.

Incident

Datum: 1. 3. 2011
Typ: A320
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKPR

- Pilot letounu českého leteckého dopravce oznámil během přiblížení na přistání RWY 06 problémy s klapkami. Po přesunutí páky vysouvání klapek z polohy 3 do polohy FULL došlo na ECAM k indikaci „F/CTL FLAPS LOCKED + WING TIP BRK ON“.
- Posádka při komunikaci s ATC žádala vyčkávat do vyřešení problému. Přibližně po pěti minutách oznámil PIC vyřešení problému, požádal o další přiblížení a místní pohotovost. Přistání proběhlo bez závad.

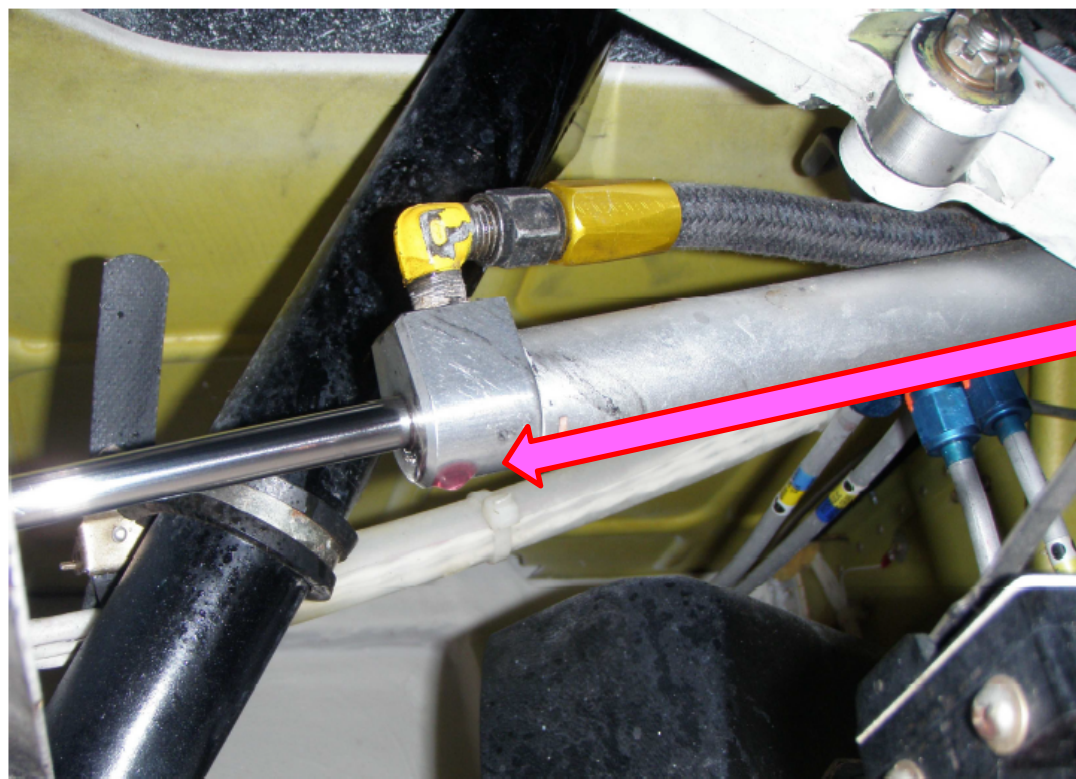
Incident

Datum: 7. 3. 2011
Typ: Pa34-220T
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKHK

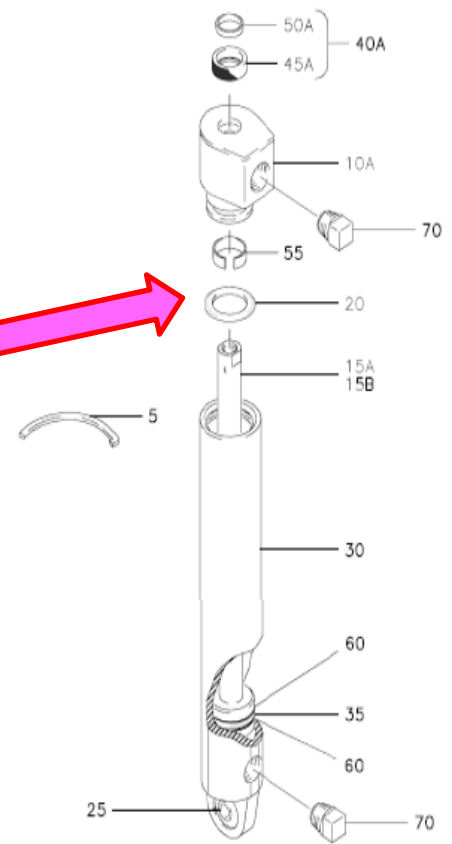
- Při nácviku postupů pro obnovu kvalifikace MEP nedošlo při přiblížení na letišti Pardubice k vysunutí podvozku letounu.
- Posádka si vyžádala průlet nad TWR Pardubice k vizuálnímu ověření skutečného stavu polohy podvozku. Pozorování ze země potvrdilo zasunutou polohu podvozku.
- Posádka se rozhodla pro přistání na mateřském letišti v Hradci Králové.

- V prostoru letiště Hradec Králové, posádka provedla nouzové postupy a vysunutí podvozku náhradním způsobem. Přistání proběhlo bez problémů.
- Technickou prohlídkou byl zjištěn úplný únik hydraulické kapaliny ze systému vysouvání podvozku. Příčinou bylo provozní poškození těsnění pracovního válce vysouvání přední podvozkové nohy.
- Incident šetří v souladu s pověřením provozovatel letounu.

Obrázek č.1 - únik hydraulické kapaliny



Obrázek č.2 – hydr. válec SFA232-5



Bez vlivu na bezpečnost

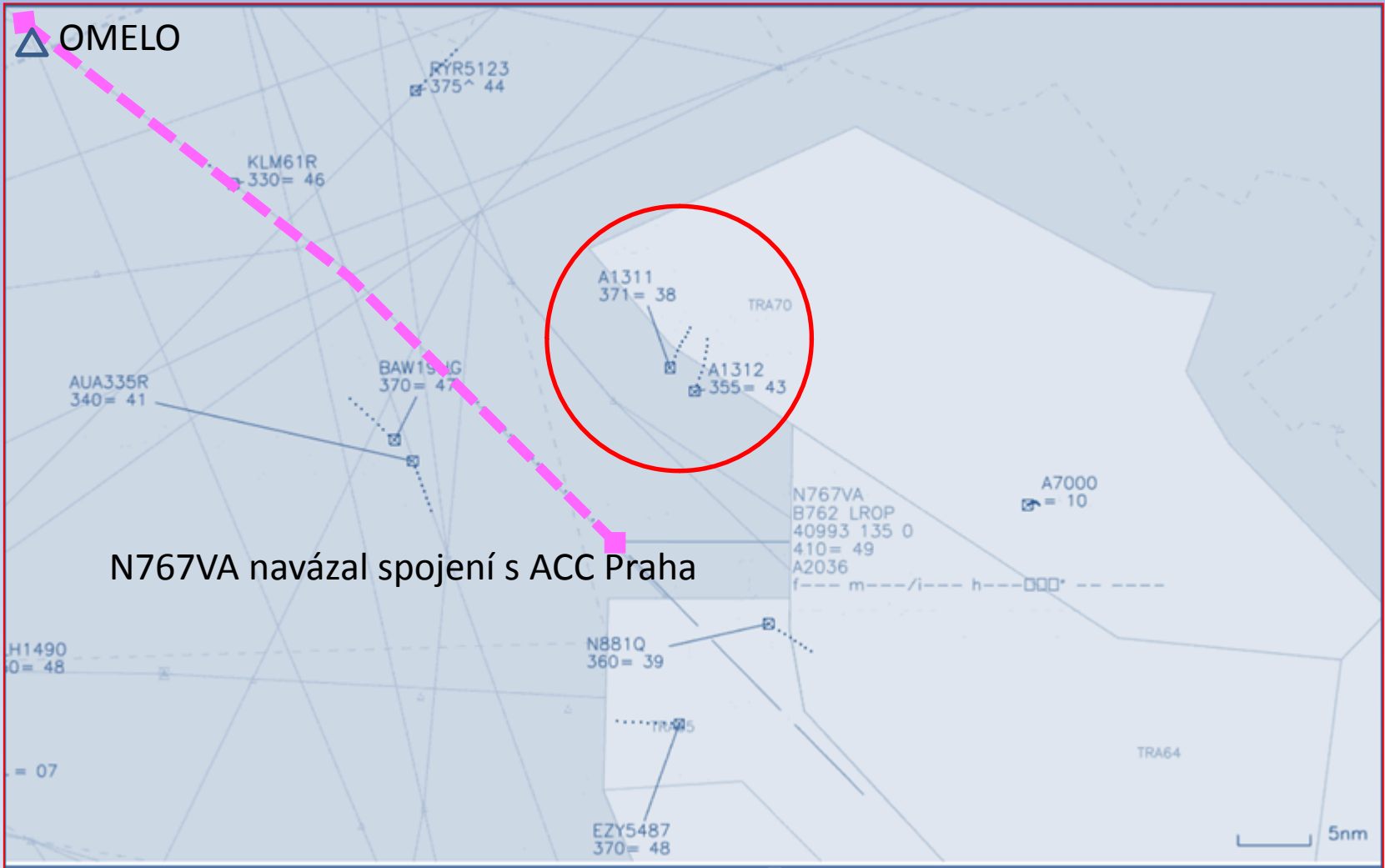
Datum: 5. 2. 2011
Typ: B737-800
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: FIR LECB Barcelona

- Při letu letounu českého leteckého dopravce z letiště Praha-Ruzyně na letiště Las Palmas/Gran Canaria, v cestovní hladině 350 obdržela posádka od ATC pokyn „Right Hdg South“. Během zatáčky obdržela informaci TCAS RA s příkazem „Climb“. Posádka RA ohlásila ATC.
- Po dostoupaní FL355 obdržela posádka hlášení TCAS „Clear of Conflict“. Následně posádka dostala pokyn od ATC „Cleared FL350 and DCT BCN VOR“.

Bez vlivu na bezpečnost

Datum: 20. 2. 2011
Typ: B767
Kategorie: Jiný
Místo: OMELO - FIR Praha

- ACC Praha obdržela zprávu z ACC Rhein, že letoun N767VA letí již několik minut bez spojení a vstoupí do FIR Praha nad bodem OMELO.
- V 10:02 UTC MACC oznámila, že na tento let bez spojení je zahájeno zakročování stíhacími letouny z TRA 70.
- V 10:04 UTC se posádka letounu přihlásila sektoru ACC Praha na kmitočtu 132,805 MHz a proto byl zásah přerušen.



Incident

Datum: 8. 3. 2011
Typ: B737-400
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: Dubrovník

- Při letu letounu českého leteckého dopravce z LIPZ (Venezia/Tessera) do LGIR (Iraklion/Nikos) letoun v FL350 vletl v oblasti Dubrovníku do silně turbulentního prostředí.
- Nedošlo ke zranění cestujících ani posádky letounu. Nebylo překročeno provozní omezení letounu 2g.
- Letoun byl po kontrole technickou údržbou uvolněn do provozu.

Incident

Datum: 10. 3. 2011
Typ: A319
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LSBF (Sofie)

- Po vzletu letounu českého leteckého dopravce ze Sofie ve výšce 550 ft došlo k aktivaci výstražného systému blízkosti země (GPWS) „DONT SINK“ („Neklesat“).
- Příčinou aktivace výstražné signalizace byla chyba v databázi FMS a nesprávná technika pilotáže v průběhu vzletu, kdy došlo k letu mimo FD (Flight Director) v okamžiku připojení autopilota.

Incident

Datum: 11. 3. 2011
Typ: Cessna C – 525 Citation Jet
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LKMH

- Posádka podala letový plán pro kombinovaný let VFR/IFR z letiště Mnichovo Hradiště do Frankfurtu. Při placení letištních poplatků byla posádka letounu upozorněna na nutnost aktivace podaného FPL a na povinnost přejít na FIC Praha, po opuštění ATZ LKMH, kde dostane další instrukce pro přechod na IFR let.
- Posádka letounu nedodržela publikované ATM postupy. Odstartovala z LKMH bez letového povolení, během korespondence si aktivaci FPL nevyžádala.

- V ATZ LKMH byl v danou dobu tento let jako jediný známý provoz, ale dispečer AFIS nepředal posádce letounu po vzletu informaci, že má pro další přejít na 126,1 MHz.



- I přes jednoznačné pochybení posádky letounu je doporučen tento postup:
 - vždy po vzletu letadla předat posádce informaci, že musí po opuštění ATZ LKMH přejít na FIC Praha kvůli aktivaci letového plánu,
 - tuto frázi v nejbližším vhodném termínu vložit do AIP ČR na stránku AD 4-LKMH-3.

Incident

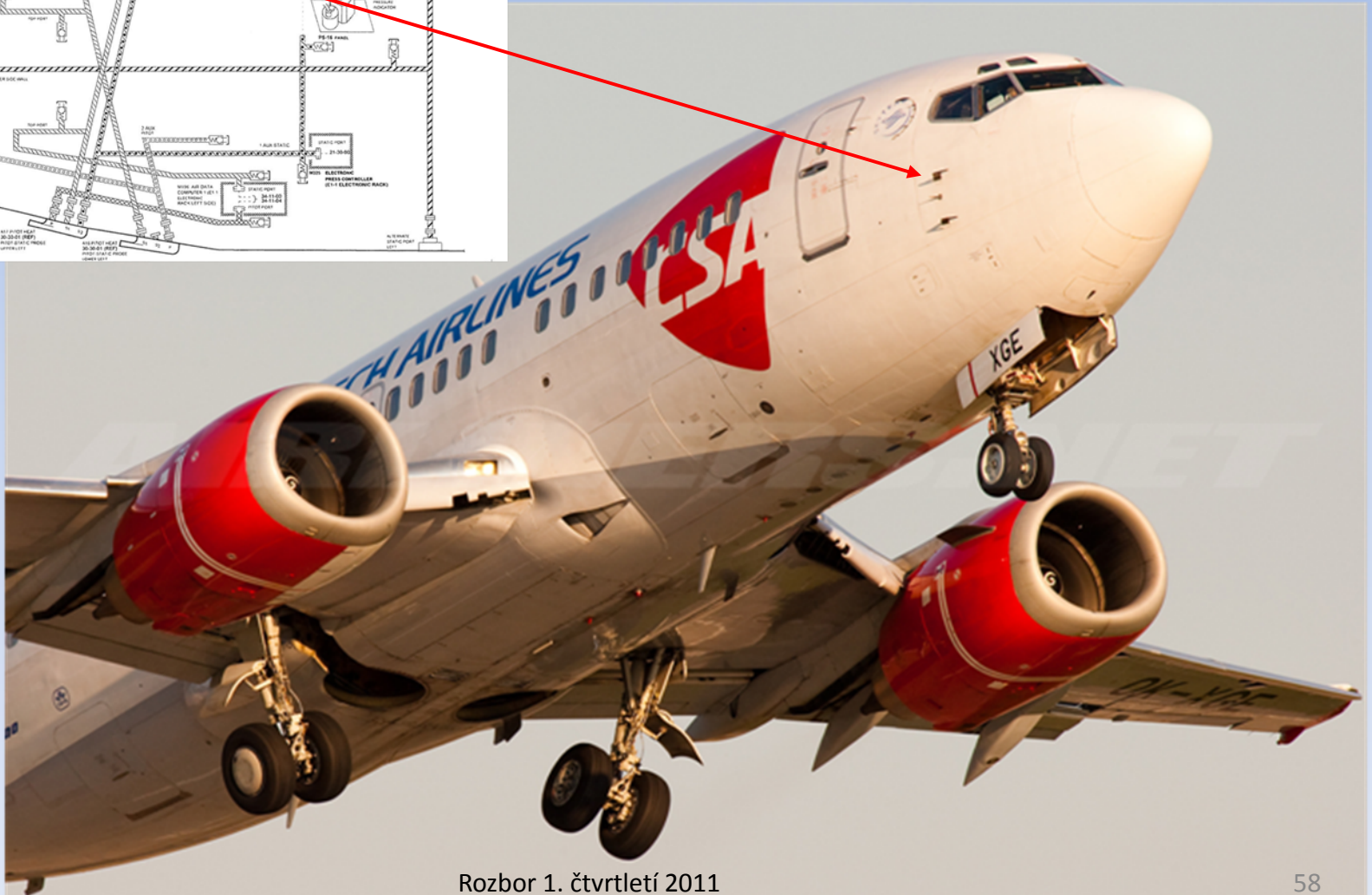
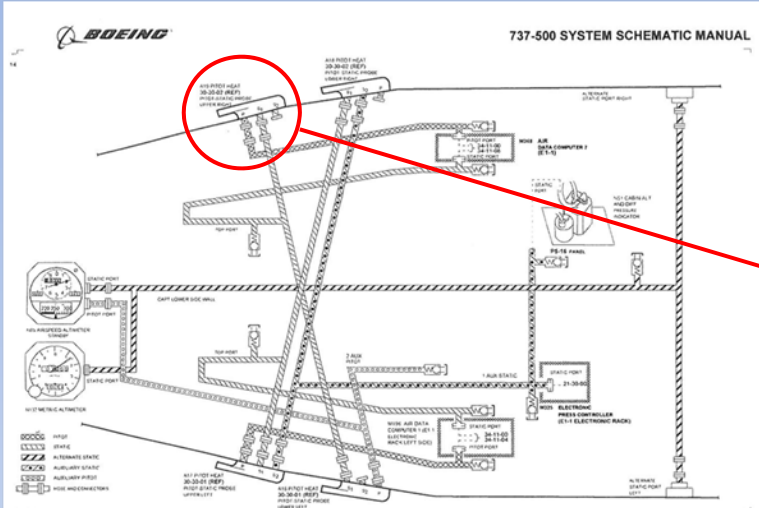
Datum: 10. 3. 2011
Typ: B737-800
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: LPLA (Laje Terceira Isle)

- Při letu letounu českého leteckého dopravce z letiště Varšava na letiště Lajes na Azorech, v průběhu přistání na zúženou a posunutou RWY, posádka zavadila levými koly o náhradní mobilní dráhové osvětlení. Došlo k poškození pneumatik, které musely být vyměněny.
- Incident šetří v souladu s pověřením letecký dopravce.

Incident

Datum: 10. 3. 2011
Typ: B737-500
Kategorie: Obchodní letecká doprava
Místo: EDDH

- Po vzletu letounu českého leteckého dopravce z Hamburgu došlo k signalizaci závady ohřevu Pitotovy hubice. Posádka pokračovala v letu do Prahy. Let probíhal v prostoru bez námrazy. Během přiblížení na letiště Praha-Ruzyně posádka dostala instrukci vyčkávat cca 12 min v oblasti s možným výskytem námrazy.
- Vzhledem k závadě posádka vyžádala přednostní přistání bez požadavku jakéhokoliv stupně pohotovosti. Let byl dokončen bez potíží.
- Incident šetřil v souladu s pověřením letecký dopravce. Příčinou byla technická závada. Provedena výměna pravé horní Pitotovy hubice.



V průběhu prvního čtvrtletí roku 2011 bylo Ústavem evidováno:

- **celkem 5 hlášení o ozáření letadel laserovým paprskem ze země,**
- **celkem 7 hlášení střetů letadel s ptáky.**

Přehled vybraných událostí letadel s MTOM 2250 kg a méně

Letecká nehoda

Datum: 2. 1. 2011
Typ: PG - Axis Vega 2
Kategorie: SLZ
Místo: Raná

- Pilot PG při svahování přebrzdil padákový kluzák, který po následné deformaci vrchlíku a rotaci narazil do svahu u obce Raná. Pilot utrpěl těžké zranění. PG nebyl poškozen.
- Příčinou LN bylo, že pilot v náročných meteorologických podmínkách, po dlouhé přestávce v létání během svahování přebrzdil padákový kluzák.



Letecká nehoda

Datum: 3. 2. 2011
Typ: C 150L
Kategorie: Všeobecné letectví -výcvik PPL/SEP
Místo: LKBU

- Při samostatném letu pilota-žáka po okruhu došlo k odskoku letounu po přistání s následným dopadem na předový a potom na hlavní podvozek.
- Nárazem byl poškozen předový podvozek, motorové lože a vrtule, Pilot nebyl zraněn.
- Pravděpodobnou příčinou LN bylo nedodržení směru a úhlu na přistání spolu se ztíženým odhadem výšky na zasněžené ploše letiště Bubovice.
- Příčiny šetří komise ÚZPLN.

Situace na místě LN C 150L – RWY 28 LKBU



Významný incident

Datum: 1. 3. 2011
Typ: C 182K
Kategorie: Všeobecné letectví
Místo: TMA II Praha

- Pilot letounu Cessna 182K, českého provozovatele, s pozn. značkou N2448Q ve 12:06 UTC narušil bez povolení TMA II Praha v altitudo 5000 ft asi 3 NM severně letiště Slaný.
- Letoun po vykřížování osy RWY 13 Praha-Ruzyně pokračoval v letu západním směrem a v 12:11 UTC opustil TMA II Praha.



Incident

Datum: 1. 3. 2011
Typ: Star TL96
Kategorie: Všeobecné letectví - SLZ
Místo: LKMB

- Pilot prováděl let po okruhu letiště Mladá Boleslav. Při přistání na RWY 16 došlo k odskoku UL letounu na terénní vlně, pak odskočil ještě jednou. Pilot chtěl zabránit dalšímu odskočení, proto potlačil řídicí páku a po dosednutí začal intenzivně brzdit. Přitom vyšlápnul nožní řízení.
- Při dojezdu se UL letoun začal stáčet vlevo a vlivem velké rychlosti se dostal do bočního smyku vpravo. Tím byla hodně zatížena pravá podvozková noha a vytočené předové kolo, které se ohnulo.

- Vlivem smyku UL letounu pak došlo k ulomení pravé podvozkové nohy v místě nad aerodynamickým krytem kola.
- Při dalším dotyku ulomené podvozkové nohy se zemí, došlo k nadzvednutí celého UL letounu nad zem a jeho otočení do protisměru pohybu a pak k ulomení pravé podvozkové nohy v místě vetknutí do trupu.
- Příčiny šetřila v souladu s pověřením komise LAA ČR. Příčinou bylo nezvládnutí pilotáže při odskoku po přistání UL letounu vyšší rychlostí.



Incident

Datum: 5. 3. 2011
Typ: VL-3 Sprint
Kategorie: Všeobecné letectví - SLZ
Místo: LKPN

- Pilot, s další osobou na palubě, prováděl po navigačním letu přistání na letišti Podhořany. Při doteku se zemí vjel předřový podvozek do příčné terénní nerovnosti na RWY07 hluboké 10 – 15 cm. Došlo k vyřazení aretace předřového podvozku v otevřené poloze a zároveň se ohnutí vidlice předřového kola.
- Následoval odskok, po kterém UL letoun přistál na hlavní podvozek, ale po dotyku poškozeného předřového podvozku se zemí došlo k jeho zavření a zachycení vrtule o zem s následným poškozením.
- Příčiny šetřila v souladu s pověřením komise LAA ČR. Příčinou bylo najetí do hluboké příčné nerovnosti po přistání na vyšší rychlosti.



Významný incident

Datum: 13. 3. 2011
Typ: Z 43
Kategorie: Všeobecné letectví
Místo: CTR Ruzyně

- Neznámý VFR provoz neoprávněně narušil CTR Ruzyně a v altitudo 3000 ft na vzdálenosti 6 NM křížoval osu RWY06. Z módu S odpovídající SSR (A 7000) bylo zjištěno, že se jednalo o letoun Z-43, pozn. značky OK-WOI, který prováděl let VFR po trati a bez letového povolení narušil řízený prostor třídy D.
- Ve stejnou dobu bylo letadlo RJ85, společnosti BRUSSELS AIRLINES ve fázi konečného přiblížení na RWY06. Bylo mu zastaveno klesání v altitudo 4000 ft a předána informace o neznámém konfliktním provozu ve vzdálenosti 2,6 NM.



Letecká nehoda

Datum: 2. 3. 2011
Typ: EC-135T2
Kategorie: Letecká služba Policie ČR
Místo: LKSN

- Posádka policejního vrtulníku prováděla v průběhu výcvikového letu nácvik nouzových situací za letu – vysazení motoru, závada FADEC a vysazení NVG. Při tvrdém přistání na letišti Slaný došlo k destrukci podvozku a vylomení ocasního nosníku z trupu.
- Pilot instruktor v určitých fázích letu přebíral řízení za účelem předvedení řešení nouzové situace při vzletu, letu po okruhu a při přistání s tím, že simulace závady NVG provedl jeho vypnutím.



- Leteckou nehodu šetří komise jmenována MV ČR. V komisi pracují dva inspektoři ÚZPLN a k technické expertize byli přizváni vyšetřovatelé leteckých nehod od výrobce vrtulníku.
- Dosavadním šetřením bylo potvrzeno, že příčinou LN nebyla technická závada vrtulníku a NVG typu ANVIS ITT F 4949 bylo zcela funkční.
- O uvolnění dalších informací spojených s leteckou nehodou rozhoduje předseda vyšetřovací komise.

Informace

Personální změny u ÚZPLN:

- Dnem 1. 1. 2011 nastoupil do funkce inspektora letového oddělení Ing. Josef Bejdák.
- Dnem 1. 4. 2011 nastoupil do funkce zástupce ředitele - vedoucího administrativního oddělení Ing. Josef Veselý.
- Dnem 1. 4. 2011 ukončil pracovní poměr u ÚZPLN Ing. Karel Mařík.

Informace

Aktuální informace o šetření příčin letecké nehody ULH CH 7 Kompres dne 14. 11. 2010:

- Doposud provedené úkony šetření
- Opatření ze strany výrobce a LAA ČR
- Další postup ke stanovení příčin



Informace

Termín další porady k bezpečnosti letů, která se bude konat v prostorách v prostorách Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu v Praze 9 – Letňanech:

14. července 2011.

- Začátek v 9.30 hod.
- Případné změny budou uveřejněny na těchto stránkách a v AIC.

Hlášení letecké nehody a incidentu

Povinnost oznamovat letecké nehody a incidenty vyplývá z čl. 9 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES, z §55e odst. 1 zákona o civilním letectví a z předpisu L 13.

Pohotovost ÚZPLN H 24


+420 724 300 800

Hlášení letecké nehody a incidentu

E-mail: info@uzpln.cz

FAX: +420 266 199 234

Online: <http://www.uzpln.cz/lnai/lnain.htm>

- Tlačítko 
- Formuláře pro doplnění údajů



Kontaktní adresa

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Beranových 130

199 01 PRAHA 99 - Letňany

E-mail: info@uzpln.cz

TEL: +420 266 199 231

FAX: +420 266 199 234