



Porada

**k bezpečnosti letů
za 1. čtvrtletí 2006**





Program porady

- ① Rozbor LN a I za 1. čtvrtletí 2006
- ② Informace
- ③ Diskuse
- ④ Závěr



Rozbor období leden – březen 2006

Letoun / MTOM	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
přes 5 700kg	0	2	49	5
2 250 – 5 700 kg	0	0	1	0
do 2 250 kg	3	0	0	1



Rozbor období leden – březen 2006

	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
SLZ – ULLa	1	0	0	1
SLZ – ULLt	0	0	0	0
SLZ – ULH+UW	0	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	2	0	0	0



Rozbor období leden – březen 2006

	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
Para	1	0	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Oznámení	Σ 18 událostí			



Rozbor období leden – březen 2006

CELKEM UDÁLOSTÍ - 84

LN	VI	I a, b, c, d, e	PN	O
7	2	50	7	18



Srovnání 1. čtvrtletí rok 2006 / 2005

CELKEM UDÁLOSTÍ - 84 / 97

LN	VI	I a, b, c, d, e	PN	O
7 / 5	2 / 1	50 / 49	7 / 9	18 / 33



Vybrané události

leden 2006



LETECKÁ NEHODA 10.1.

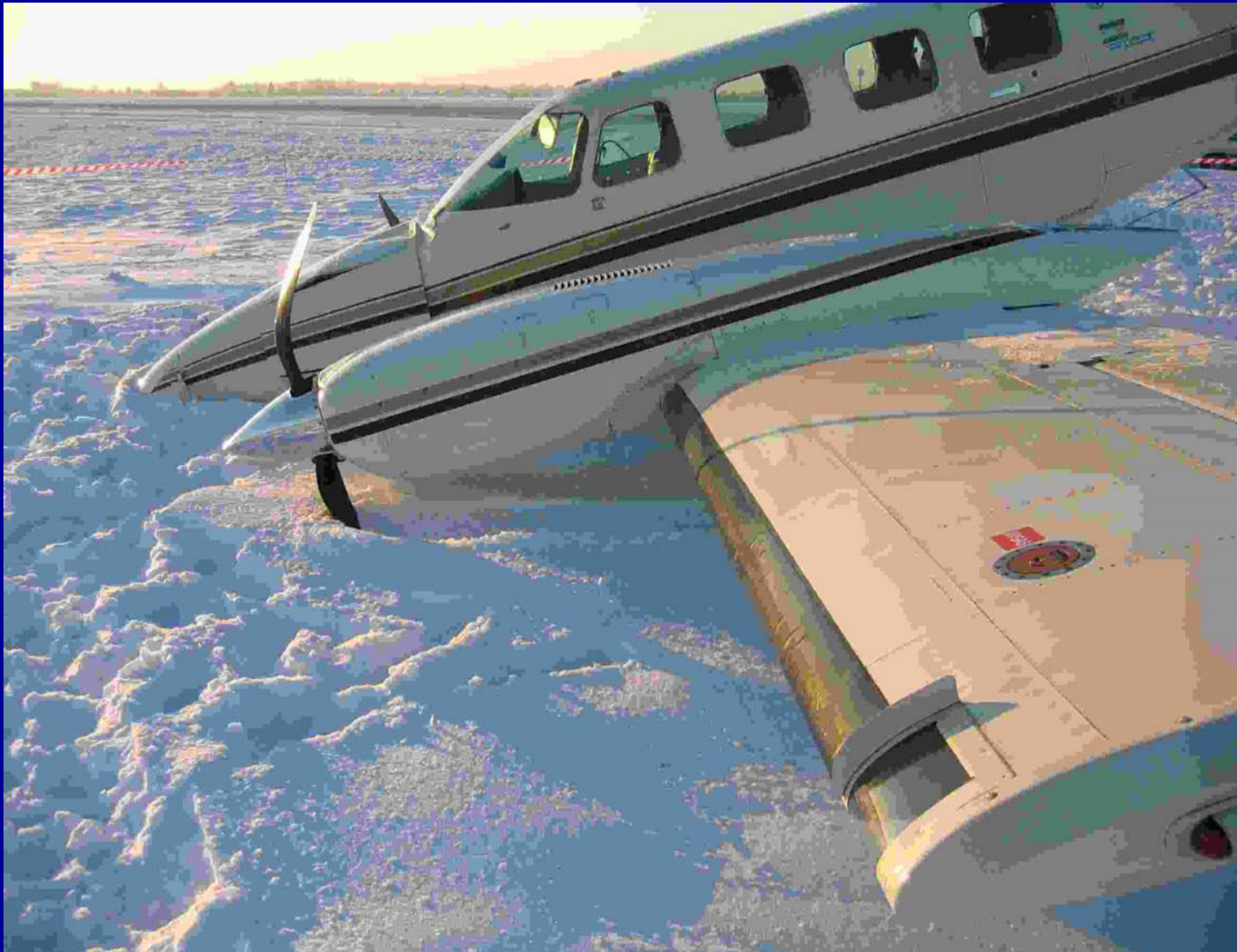
Na letišti Ostrava Mošnov došlo k vyjetí letounu Cessna T303 mimo dráhu. Událost se stala při provádění výcviku MEP ve fázi „Touch-and-Go“.

Při nehodě nebyl nikdo zraněn, letoun byl nejvíce poškozen v přední části.

Příčiny zjišťuje komise ÚZPLN-případ není uzavřen.



LETECKÁ NEHODA 10.1.



LETECKÁ NEHODA 10.1.





VÁŽNÝ INCIDENT

25.1.

K vážnému incidentu B 737 došlo, když se v kabině posádky šířil zápach hygienického přípravku.

Posádka ukončila plánovaně let v Bruselu.

Zde za pomoci handlingu byly provedeny práce, které měly závadu odstranit.

Při návratu do Prahy se zápach opakoval s vyšší intenzitou,

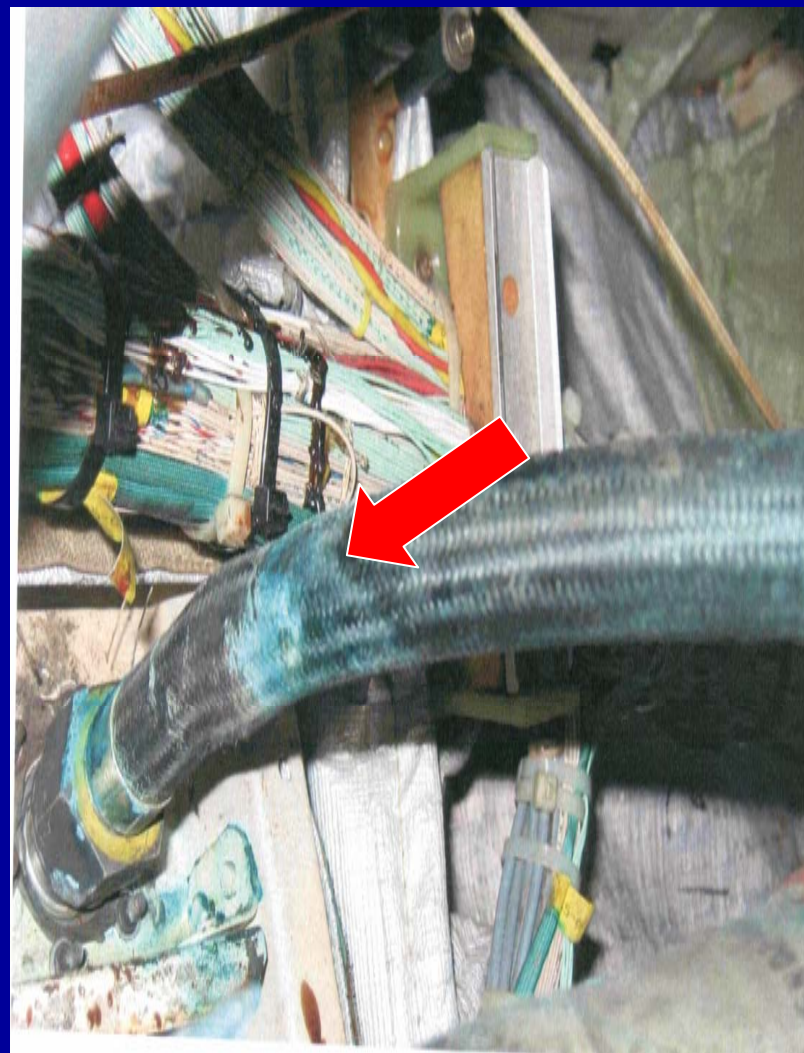
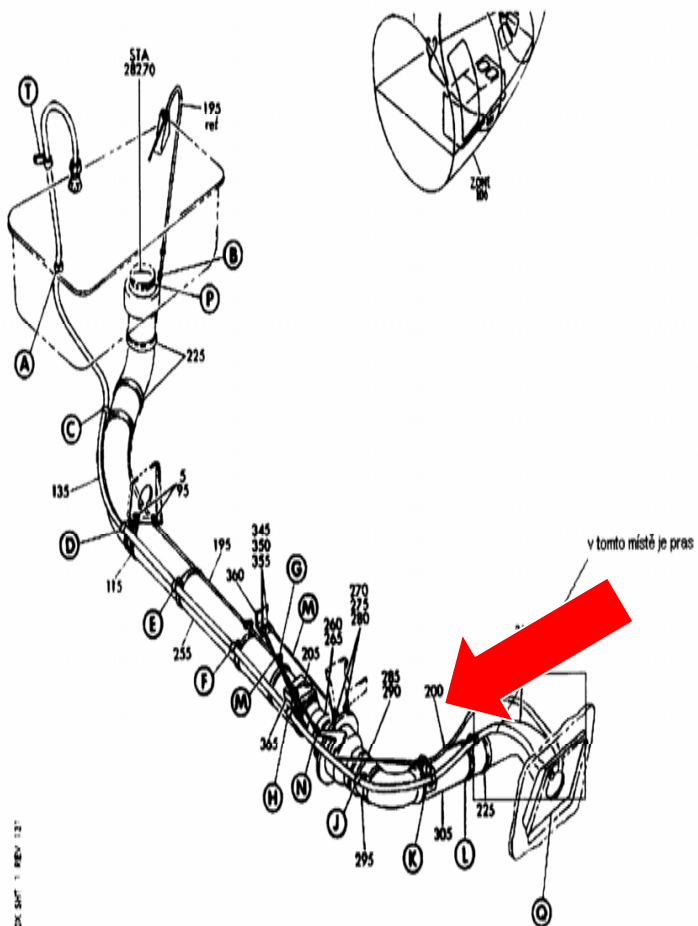
takže se posádka rozhodla použít kyslíkové masky.

Let byl bezpečně ukončen v Praze.

Událost dosud není uzavřena.

VÁŽNÝ INCIDENT 25.1.

Zjištěna prasklá hadice plnění kapaliny do předního WC-pozice 135.





INCIDENT „C“

25.1.

Dne 25.1.2006 v 1515UTC k hlášení TCAS RA které bylo generováno mezi DLH 1072 a AFR 1983.

Na instrukci k přeladění z ACC na APP Praha, které bylo určeno DLH 3272 reagovala jiná posádka DLH 1072, která následně od APP Praha obdržela instrukci ke klesání z FL 240 do FL 140.

Na přeslechnutí volacích znaků a změnu FL DLH 1072 však reagoval ATCO ACC Praha který ve spolupraci s APP Praha klesání DLH 1072 zastavil v FL 235, a zároveň změnil povolení ke stoupání AFR 1983 vzhledem k DLH 1072.



INCIDENT „C“ 25.1.

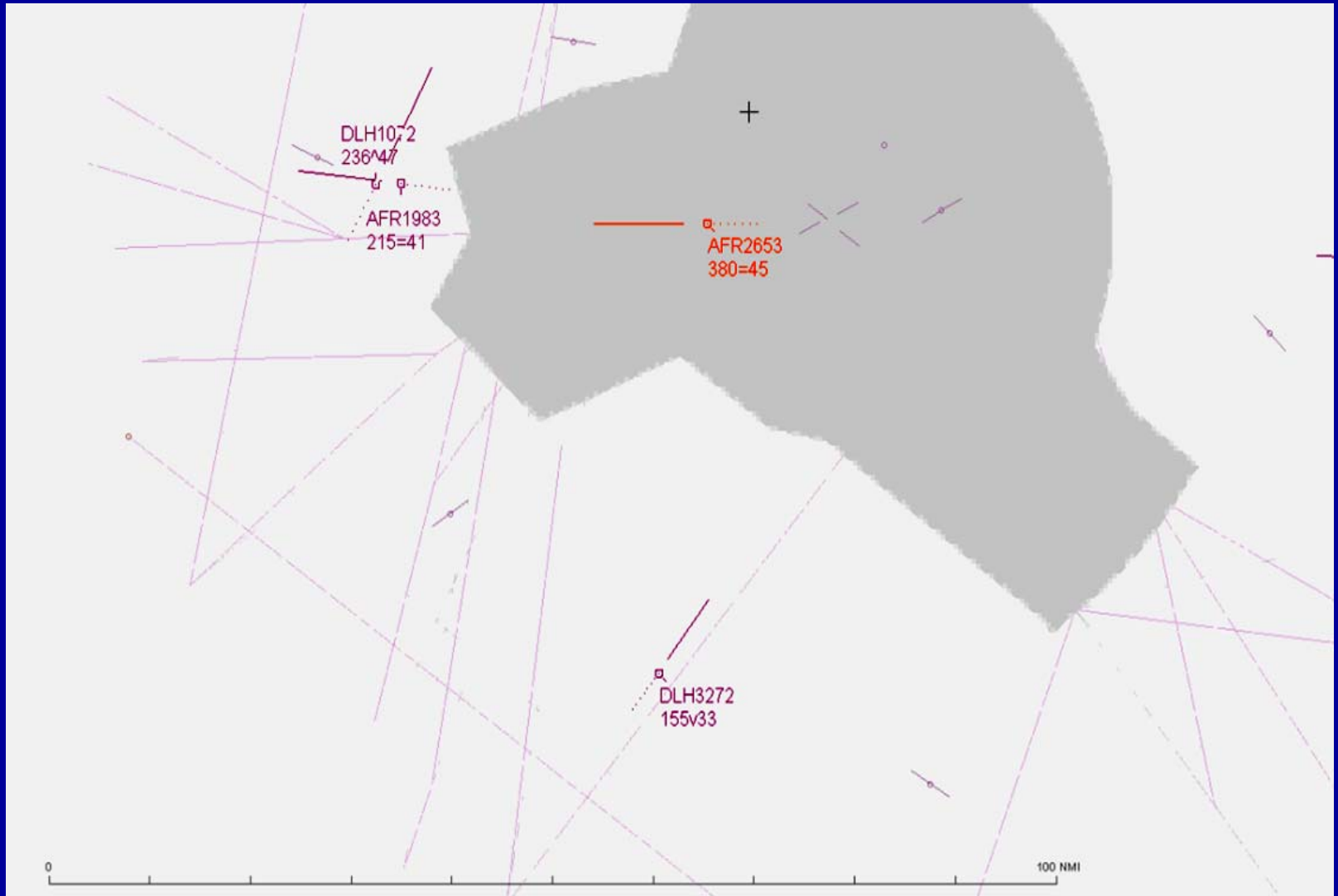
K indikaci TCAS RA u AFR 1983 a DLH 1072 došlo díky součtu vertikálních rychlostí při změnách FL u obou letů,

který systém TCAS vyhodnotil jako možnost snížení minima stanoveného rozstupu.

Stanovený výškový rozstup mezi linkami nebyl snížen a funkce STCA byla na stanovišti ACC Praha bez indikace.

INCIDENT „C“

25.1.





VÁŽNÝ INCIDENT

24.1.

Posádka ATR42 před odletem z letiště Praha Ruzyně vyžádala odmrazení letadla.

Po skončení odmrazování velitel letadla obdržel standardní hlášení.

Když letadlo pojíždělo ke vzletu, personál handlingové společnosti zjistil nesprávnou funkci zařízení.

Na ploše pro odmrazování již použitá kapalina zmrzla, teplota byla -14°C .

Prostřednictvím TWR byl velitel letadla požádán o návrat zpět k opakovanému odmrazení.

Letadlo bylo znovu 2x odmrazováno jiným zařízením a následně odletělo.



VÁŽNÝ INCIDENT

24.1.

Personál handlingové společnosti při kontrole identifikoval závadu systému řízení tvorby směsi.

Výrobce odmrazovacího zařízení při následné inspekci již tyto poruchy nezjistil a zařízení fungovalo správně.

Na základě rozboru všech variant byla pravděpodobnou příčinou dočasná porucha, kterou se již nepodařilo znovu vyvolat.

U handlingové společnosti se provádí průběžná kontrola koncentrace směsi v době odmrazování letadla a kontrola poměru podle spotřeby na ukazatelích před vydáním hlášení veliteli letadla.



VÁŽNÝ INCIDENT 24.1.





LETECKÁ NEHODA 27.1.

K letecké nehodě letounu PA 46 MALIBU rakouské registrace došlo na LKPR.

Po přistání na RWY 06 letoun vybočil doleva, projel barierou sněhu, která nebyla v rozporu s normami upravujícími způsobilost RWY a vyjel mimo dráhu na travnatý pás.

Po ujetí cca 200 m se letoun zastavil - došlo ke zničení podvozku a ke značnému poškození nosníku křídla.

Nikdo nebyl zraněn.

Příčiny LN se dále zjišťují.

LETECKÁ NEHODA 27.1.





OZNÁMENÍ

29.1.

Při přeletu z Drážďan do Neustadtu došlo na letadle DA40 CATANA rakouského majitele ke ztrátě spojení vlivem závady na el. instalaci.

Pilot si vyžádal bezpečnostní přistání
a přistál na letišti AČR LKCV.

Z důvodu nepříznivého počasí odstartoval po odstranění technické závady až dne 15.2.2006.

OZNÁMENÍ 29.1.





INCIDENT „b“ 31.1.

PIC letounu švýcarské společnosti požádal o přednostní přistání na LKPR.

Po přistání na RWY 24 opustil na TWY L. PIC dále požádal pojíždění na stání SEVER, kterému nebylo vyhověno.

PIC vypnul motory a po dobu cca 30-ti min. blokoval TWY L, poté přetaxoval na stání JIH.

Důvodem přednostního přistání byly zvýšené vibrace levého motoru,

které byly potvrzeny následnou technickou kontrolou.

INCIDENT „b“ 31.1.

Raytheon Hawker 800 XP





Vybrané události

únor 2006



INCIDENT „d“

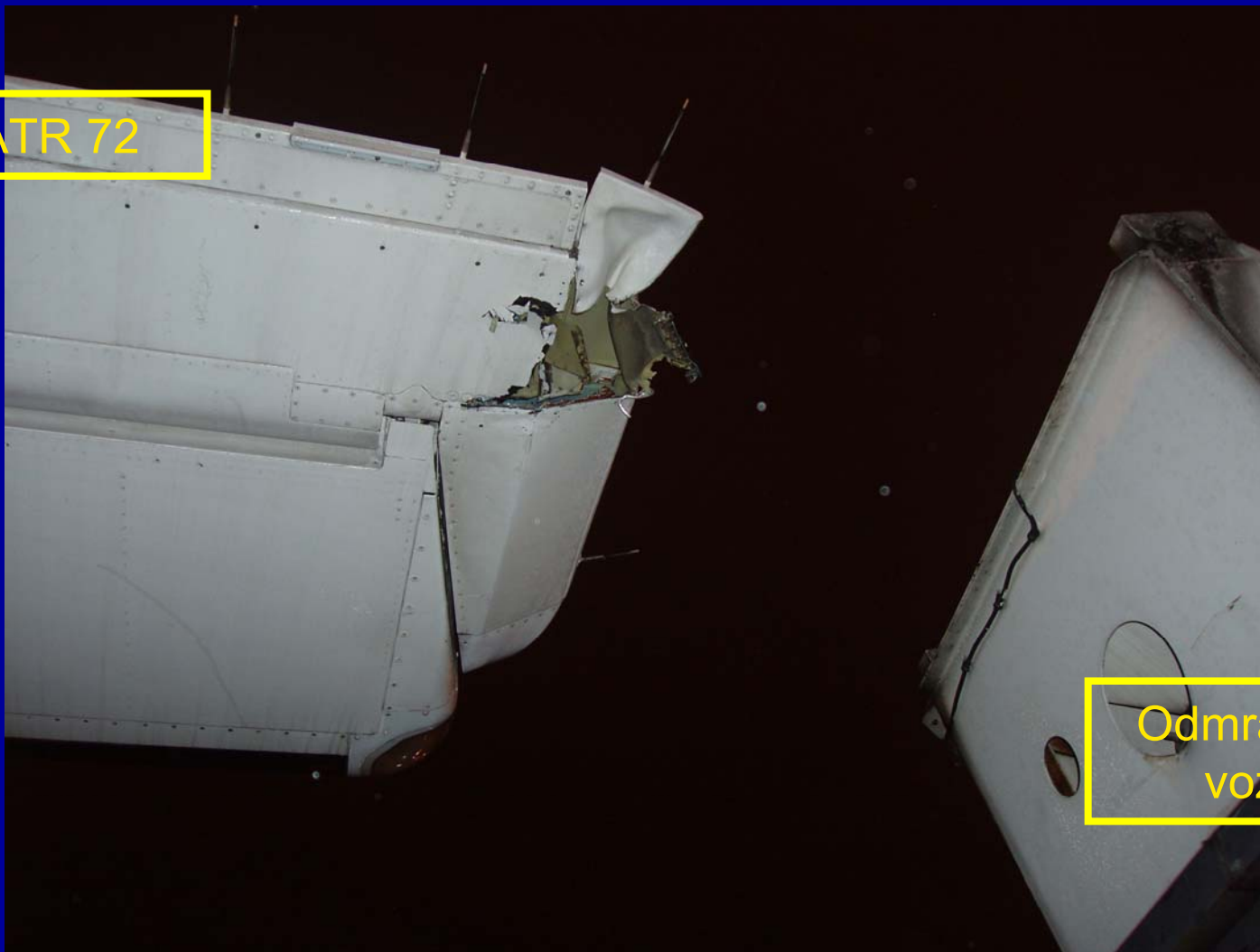
10.2.

V průběhu odmrazování letadla DASH bylo na stojánku navedeno na vedlejší stání k odmrazení letadlo ATR 72.

Řidič odmrazovacího vozidla při pohybu okolo letadla DASH narazil koncem rampy do koncového oblouku křídla ATR 72. Jednalo se o nepozornost řidiče při couvání ve stísněném prostoru stojánky v noci.

INCIDENT „d“ 10.2.

Křídlo ATR 72



Odmrazovací
vozidlo



INCIDENT „C“ 12.2.

MACC vyhlásila aktivaci TRA 70
od 1015 UTC do FL 240.

V 1045 UTC dispečerů zpozorovali
na sektorech ACC Praha,

že vojenský provoz se zapnutým
SSR kódem 2454 a 2455 využívá prostor
nad TRA 70 až do FL 330.

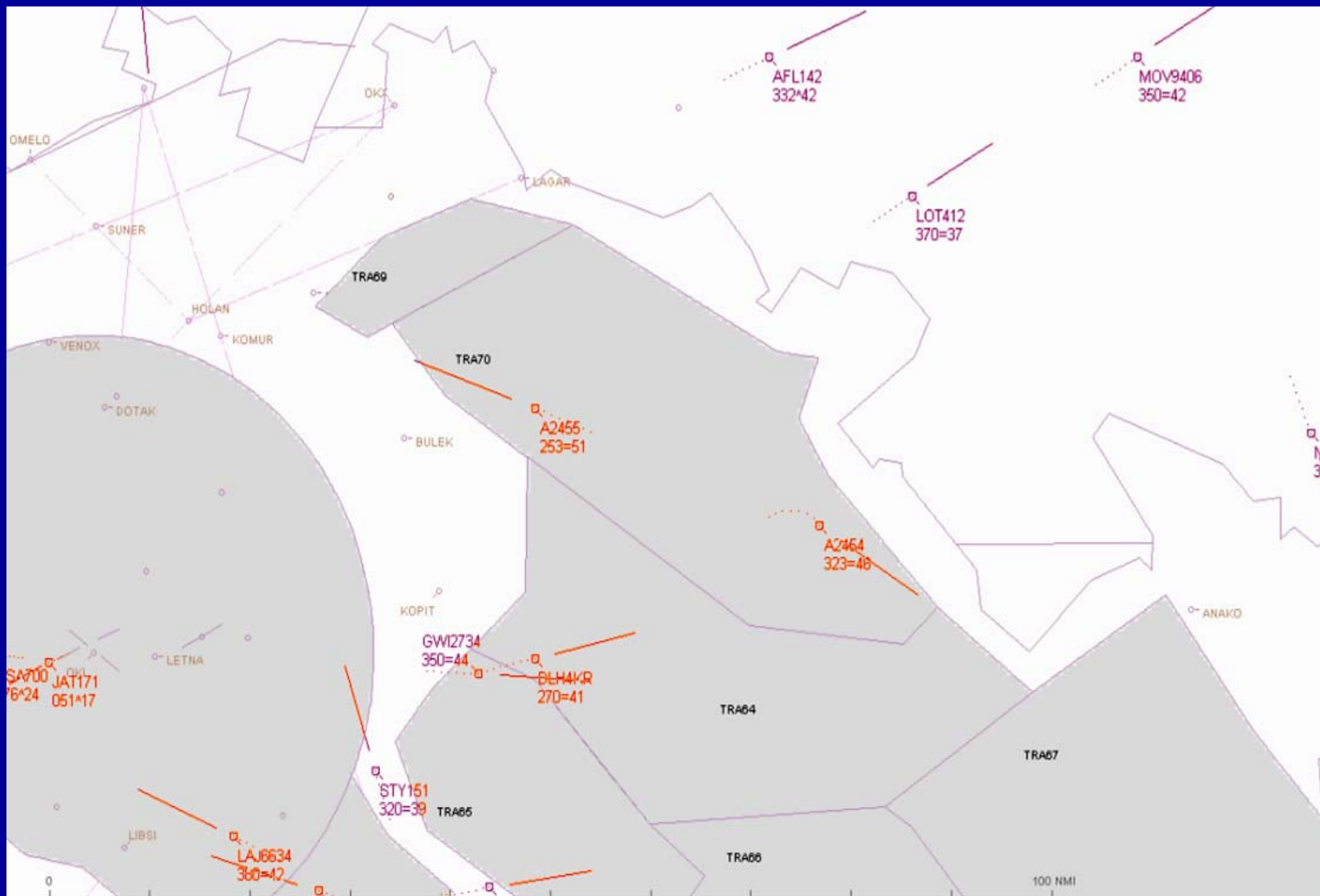
V 1046 UTC ACC upozornili na tuto předem
nezkoordinovanou skutečnost MACC.

V 1050 UTC byl opět provoz zpět pod FL 240.

Příčiny incidentu zjišťuje IMO AČR.

INCIDENT „C“

12.2.





INCIDENT „b“

12.2.

Posádka letadla A 320-200 zjistila po vzletu z LKPR rozdíl mezi otáčkami levého motoru (č. 1), $N1=80\%$, a pravého motoru (č.2), $N1=66\%$.

K poklesu otáček motoru č. 2 po vzletu došlo bez varování.

Velitel letadla po dvou neúspěšných pokusech zvýšit výkon motoru č. 2 požádal o bezpečnostní přistání na letišti LKPR a místní pohotovost letištní záchranné a požární služby.

Letadlo přistálo bez závad.



INCIDENT „b“

12.2.

Příčinou bylo poškození hadice k senzoru elektronické regulace motoru

o potrubí přívodu vzduchu ke startéru.

V uvedeném prostoru se v minulosti opakovaly práce související se závadou elektronické řídicí jednotky (ECU) motoru a demontáží startéru.

Provozovatel vykonal kontrolu na všech stejných motorech.

Poškození hadice k senzoru





LETECKÁ NEHODA 13.2.

LN vrtulníku R-22 se stala 12 km východně Hranice na Moravě.

Vrtulník byl použit k provádění povolených leteckých prací – vracel se z kontroly plynovodu.

Z důvodů samovolného snižování výkonu motoru byl pilot donucen provést bezpečnostní přistání do zasněženého terénu (sněhová pokrývka cca 60 cm).

Protože ztratil vizuální referenci s povrchem země, došlo v nezvyklé poloze vrtulníku ke kontaktu rotorových listů se zemí. Posádka nezraněna.

Příčiny LN se dále zjišťují.

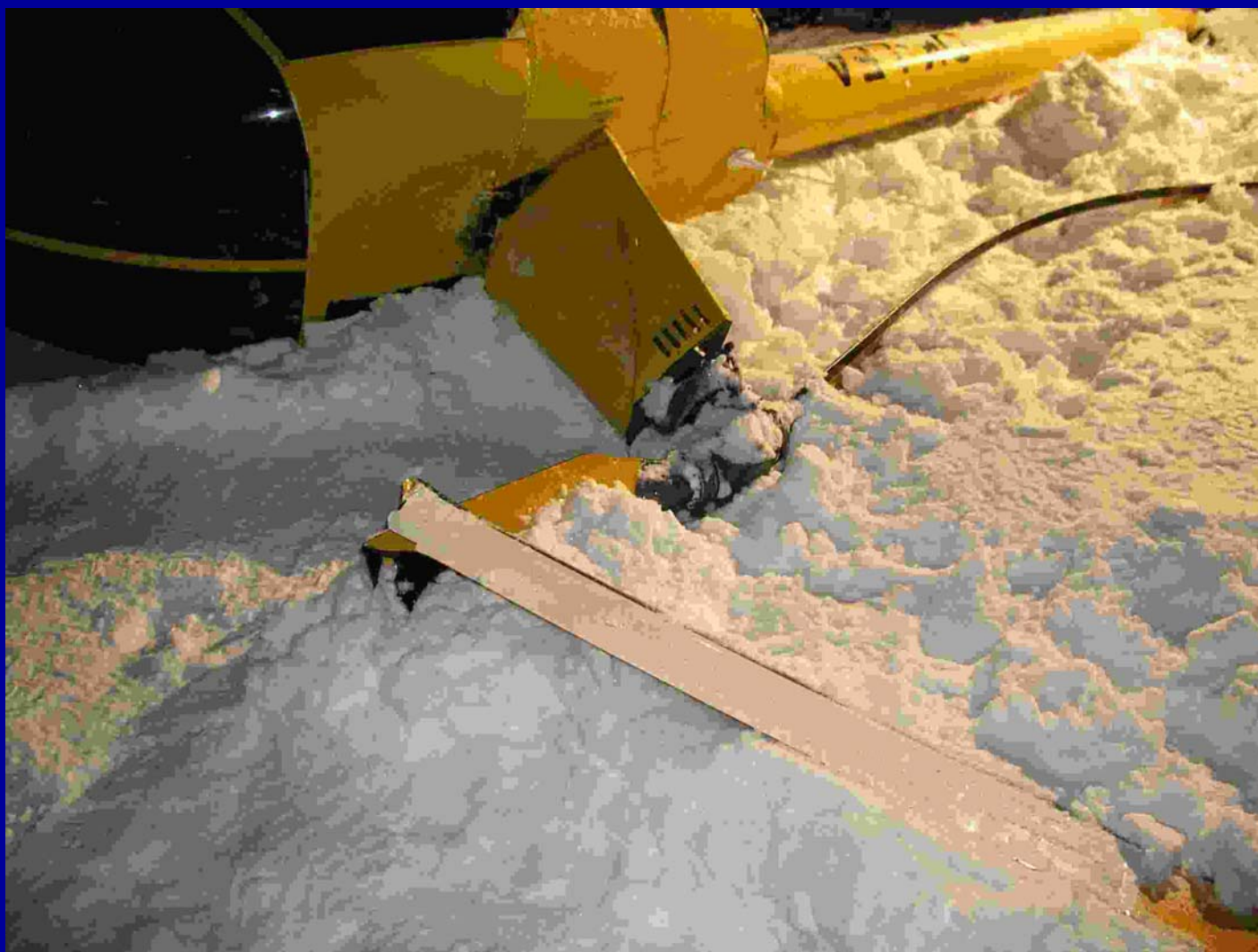
LETECKÁ NEHODA 13.2.



LETECKÁ NEHODA 13.2.



LETECKÁ NEHODA 13.2.





INCIDENT „b“

15.2.

Posádka B737 při stoupání po vzletu z letiště Praha Ruzyně upozornil cestující na díru v křídle.

Posádka si vyžádala návrat na LKPR a kontrolu RWY, protože se mohlo jednat o poškození pneumatiky kola hlavního podvozku.

Na RWY byly nalezeny zbytky gumy z protektoru. V součinnosti s personálem ČSA byly identifikovány části jen jedné pneumatiky a posádka obdržela doporučení k provedení přistání letadla.

Letadlo přistálo bez problémů.

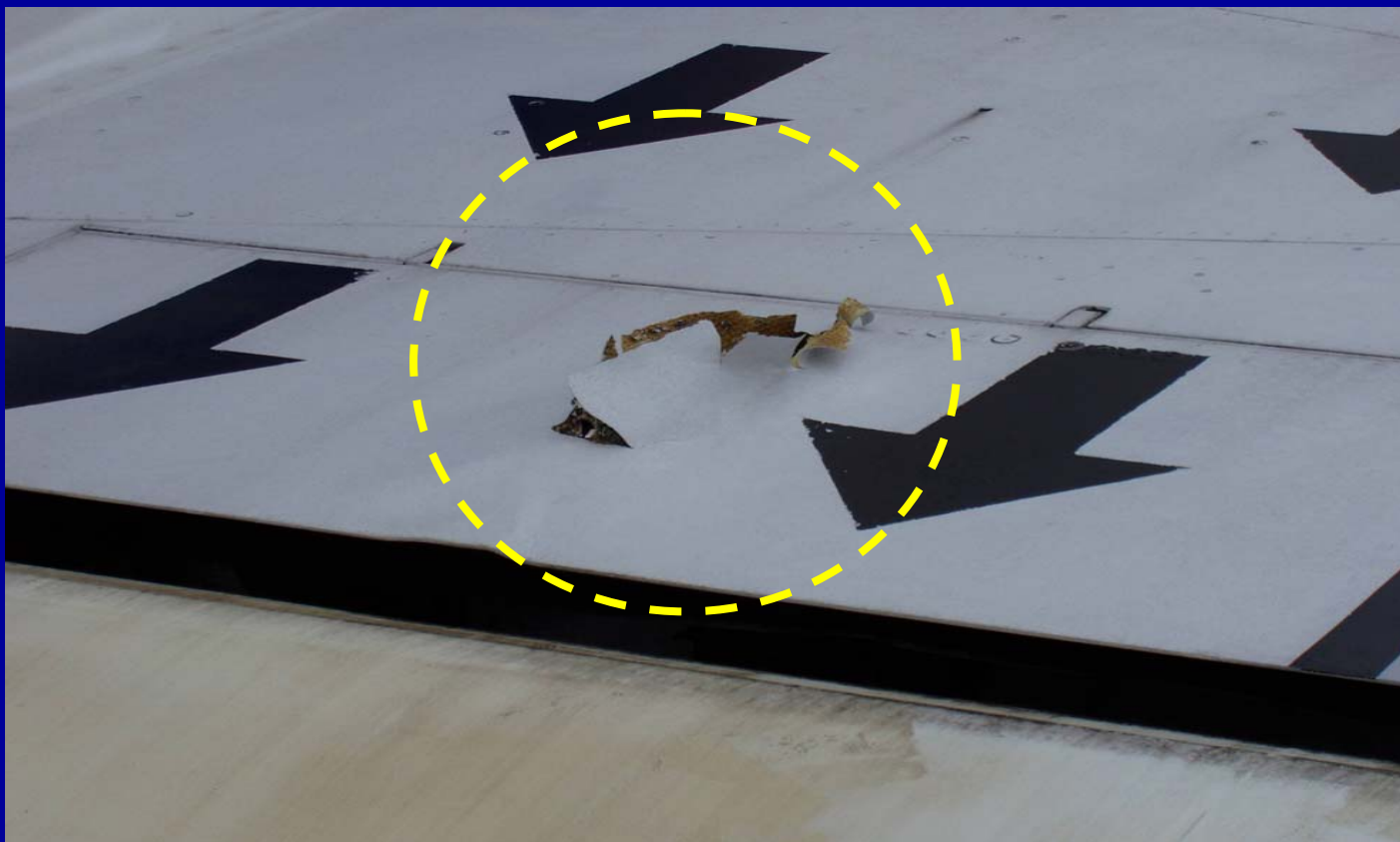


INCIDENT „b“ 15.2.

V průběhu vzletu došlo k oddělení 60% protektoru
z pravé pneumatiky
a odstředivou silou k nárazu do křídla.

Pravděpodobnou příčinou byla přílišná deformace
a nadměrný ohřev pneumatiky v průběhu pohybu,
který inicioval oddělení protektoru.

INCIDENT „b“ 15.2.



INCIDENT „b“ 15.2.

Poškození spoileru a klapek



Poškozená pneumatika na pravé
podvozkové noze

OZNÁMENÍ L-39 - USA

Jedna z mnoha





OZNÁMENÍ L-39 - USA

V měsíci lednu i únoru jsme obdrželi oznámení fatálních LN letounů L-39, užívaných soukromými provozovateli v USA.

Dne 25.1. nezvládl pilot L-39MS, reg. značky N104XX, přiblížení na přistání ve složitých meteorologických podmínkách na Aljašce. Snaha o záchranu katapultáží byla neúspěšná, na zemi bylo troskami letounu a následným požárem dále zraněno 8 osob.

Další LN se udála dne 26.2., kdy při nízkém letu v průběhu filmování v Kalifornii došlo k nárazu na zem a oba členové posádky letounu L-39, reg. značka N39DF, zahynuli.



Vybrané události

březen 2006



POZEMNÍ NEHODA 27.3.

Při pojíždění ULLa ATEC 212 sólo
po RWY 09 na LKNY - U
došlo vlivem bočního větru k vybočení.
SLZ zachytilo okrajovým obloukem pravé
poloviny křídla a vrtulí o zem.

O rozsahu škod svědčí následující foto.
Bez zranění.

POZEMNÍ NEHODA 27.3.



POZEMNÍ NEHODA 27.3.





OZNÁMENÍ L-410 Brazílie

Dne 3. dubna jsme obdrželi informaci o letecké nehodě brazilského letounu L – 410 UVP-E20, reg. značka PT – FSE, která se stala 31.3.2006.

Z letu na domácí lince obsazené 17 cestujícími a 2 členy posádky nikdo nepřežil.



OZNÁMENÍ L-410 Brazílie





INFORMACE



8.2. 2006



Tento den proběhlo jednání ředitele Ústavu s prezidentem Českých aerolinií.

Mimo jiné zde byly posouzeny otázky SAFETY, na které dále navázalo jednání odborníků na ÚZPLN dne 15. března.

Bylo potvrzeno, že otázky SAFETY jsou prioritou společnosti a jsou sledovány vrcholovým managementem.



ICAO - 20-22 March 2006

DIRECTORS GENERAL OF CIVIL AVIATION CONFERENCE ON GLOBAL STRATEGY FOR CIVIL AVIATION SAFETY





ICAO - 20-22 March 2006

Byly projednány otázky :

- Celosvětové i regionální směry SAFETY
- Přenos a sdílení informací SAFETY
- Řízení problematiky SAFETY
- Sjednocení strategie na odstranění nedostatků
- Vzájemné poznávání
- Zvýšení dohledu v otázkách SAFETY
- Rámec SAFETY pro 21. století



ICAO - 20-22 March 2006

- konference se uskutečnila v ICAO
Headquarters, Montreal, Canada
- konference se zúčastnilo přes 600 delegátů,
kteří zastupovali více než 150 států
- konference se dále zúčastnili zástupci
15 mezinárodních organizací – např. EASA,
JAA, IATA,.....



HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ

ČR zahájila v roce 2005 cestou ÚZPLN přechod na systém hlášení LN a I „ECCAIRS“.

Tím vznikla potřeba zadávat do systému podstatně více údajů, než bylo obvyklé.

Proto žádáme provozovatele,
aby přijali za své doporučení AIP,
která jsou platná již více než rok,
a začali nám zasílat následující hlášení.



HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM
WAKE VORTEX REPORT
ACAS MONITORING
BIRD STRIKE



AIR TRAFFIC INCIDENT

Forma hlášení je daná v AIP

ENR 1.14.1-4

„AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT
FORM“



WAKE VORTEX REPORT

Forma hlášení je daná v AIP
ENR 1.14.5

„ WAKE VORTEX REPORT FORM“



ACAS MONITORING

Forma hlášení je daná v AIP
ENR 1.14.6

„ACAS IMPLEMENTATION
MONITORING PILOT REPORT
FORM“



BIRD STRIKE

Forma hlášení je daná v AIP
ENR 1.14.7

„BIRD STRIKE REPORTING FORM“



PREVENCE

V průběhu I. čtvrtletí provedli inspektoři Ústavu přednášky a podání informací souvisejících s problematikou SAFETY 2005 u organizací -

AeČR, AIR SPECIAL, AEROTAXI, AK Točná,
EVEKTOR-AEROTECHNIK a.s, AK Hořovice,
Brandýsko-Boleslavského aeroklubu,
LETOV AIR FLIGHT SERVICES, AK Kladno, ÚCL.

Z časových důvodů bude účast inspektorů omezena
pouze na pracovní dny.

DISKUSE



PŘÍŠTÍ PORADA

Bude se konat v těchto prostorách VZLÚ

dne 13. července 2006

Pro jakékoliv neočekávané změny
využijeme informování 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



WEBOVÉ STRÁNKY

www.uzpln.cz



[english](#)

- [O nás](#)
- [Legislativa](#)
- [Statut](#)
- [Jmenování](#)
- [Organizace](#)
- [Prezentace](#)
- [Info](#)
- [Záv. zprávy](#)
- [Činnost](#)
- [Kontakty](#)
- [Spojení](#)
- [Historie](#)
- [Čs. letectví](#)
- [Links](#)
- [Home](#)

Vítáme vás na našich stránkách



LN a I



ADRESA + KONTAKTY

Ústav pro odborně technické
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