

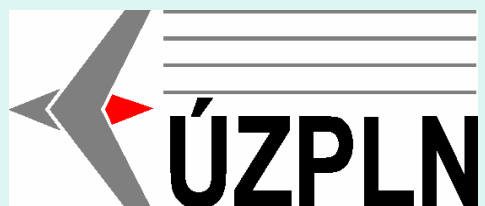


Ústav

pro odborně technické

zjišťování příčin

leteckých nehod



1/03

PORADA K BEZPEČNOSTI LETŮ

V souladu s L 13, ust. 9.1.6

10. dubna 2003

CÍL

Zhodnocení 1. čtvrtletí 2003

Program porady

- Představení Ústavu
- Rozbor
- Diskuse
- Nové webové stránky
- Pozvání k prohlídce

Směrnice Rady 94/56/ES

- Ustavení nezávislé instituce vychází z širokého programu mezinárodních organizací, směřujícího ke zvýšení bezpečnosti civilního letectví a je i jedním z kritérií přijetí ČR do EU.

Požadavky ES jsou dány

Směrnicí Rady 94/56 ES ze dne 21.11.1994,

kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a událostí v civilním letectví.

- vyšetřování nehod a událostí, které se vyskytly v civilním letectví, má být prováděno nezávislým orgánem s cílem vyhnout se konfliktu zájmů a jakékoliv možné účasti na vyšetřovaných příčinách výskytu nehod a událostí
- dotčený orgán nebo subjekt je funkčně nezávislý, zejména na vnitrostátních leteckých úřadech odpovídajících za letovou způsobilost, certifikaci, letovou činnost, údržbu, udělování licencí, řízení letového provozu nebo provozu letiště a obecně na všech jiných stranách, jejichž zájmy by mohly být v protikladu k úkolu svěřenému vyšetřovacímu orgánu nebo subjektu

- činnosti svěřené tomuto orgánu nebo subjektu mohou být rozšířeny, zejména s ohledem na preventivní účely, na shromažďování a rozbor dat týkajících se bezpečnosti letu, pokud tyto činnosti neovlivňují nezávislost tohoto orgánu nebo subjektu a nenesou s sebou žádnou odpovědnost za záležitosti řízení, správy nebo norem

- výhradním důvodem technického vyšetřování je vzít si z něj ponaučení, aby se zabránilo budoucím nehodám a nahodilým událostem
- **Bezpečnostní doporučení v žádném případě nevytváří presumpci viny či odpovědnosti za nehodu či nahodilou událost !!!**

Na tomto základě byl
zákonem č. 258/2002 Sb. novelizován
zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a
o změně a doplnění zákona č. 455/1991
Sb., o živnostenském podnikání
(živnostenský zákon), ve znění pozdějších
předpisů.

Dle § 55 a (1) tohoto zákona byl Ústav
zřízen.

ZÁKON 49/1997 Sb.

ze dne 6. března 1997

o civilním letectví a o změně a doplnění
zákona č. 455/1991 Sb., o
živnostenském podnikání (živnostenský
zákon), ve znění pozdějších předpisů

§ 55a

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod

- (1) Zřizuje se Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod se sídlem v Praze (dále jen "Ústav")
- ... Zjišťování stavu a jeho závěry či doporučení se nesmějí zabývat hodnocením či posuzováním viny či odpovědnosti

§ 55b

- (1) V čele Ústavu je ředitel, kterého jmenuje a odvolává vláda na návrh ministra dopravy a spojů. Podrobnosti o činnosti Ústavu a organizační strukturu upravuje statut, který schvaluje vláda na návrh ministra dopravy a spojů.
- (4) O každé nehodě, jejíž příčiny byly podle tohoto zákona zjišťovány, musí inspektor Ústavu zpracovat zprávu, která musí obsahovat bezpečnostní doporučení, je-li to vhodné. Zpráva musí být zveřejněna v Letecké informační příručce do 12 měsíců od data nehody.

§ 102

- **(2) Provozovatelé letišť a leteckých staveb, osoby pověřené provozováním leteckých služeb, provozovatelé leteckých činností a ostatní osoby zúčastněné na civilním letectví jsou povinni dodržovat letecké předpisy, které jsou v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, vydávány**

Usnesení vlády 1006 z 14.10. 2002

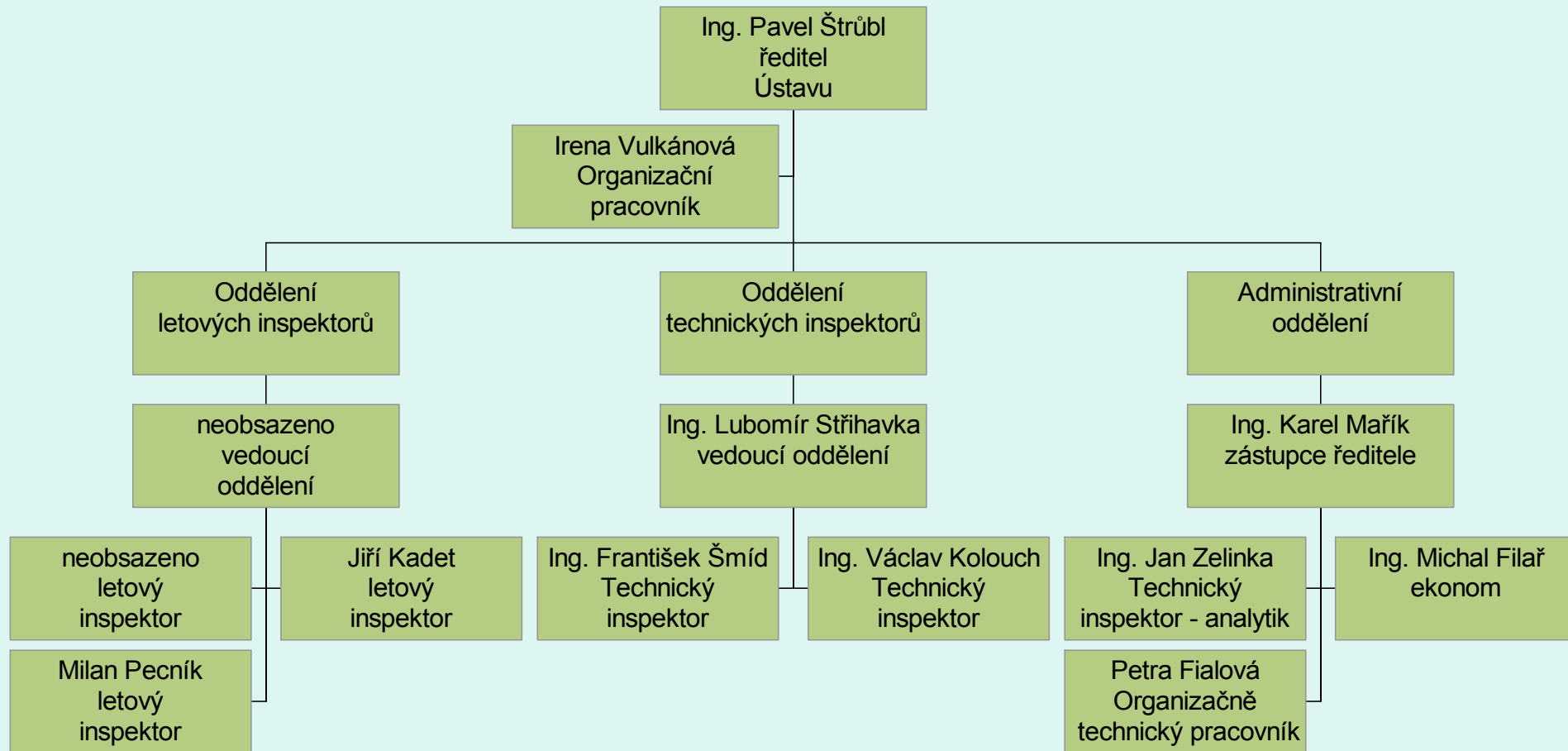
**USNESENÍ
VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY
ze dne 14. října 2002 č. 1006**

**o schválení Statutu a jmenování ředitele Ústavu pro
odborně technické
zjišťování příčin leteckých nehod**

V l á d a

- I. s c h v a l u j e Statut Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod podle návrhu obsaženého v příloze tohoto usnesení;
- II. j m e n u j e s účinností od 1. ledna 2003 Ing. Pavla Štrůbla ředitelem Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod

Organizační schéma Ústavu



Pověření

- **Aeroklubu České republiky**, se sídlem U Mlýna 3, 141 00 Praha 4 (dále jen AeČR) výkonem činností uvedených v hlavě 2 odst. 2.1.5 a 2.1.6 předpisu L 13.

Pověření

- **Letecké amatérské asociaci České republiky**, se sídlem ke
Ke Kablu 289, 102 00 Praha 10 (dále jen
LAA ČR) výkonem činností
uvedených v hlavě 2 odst. 2.1.5 a 2.1.6
předpisu L 13.

Ústav uzavřel s Ministerstvem obrany,
zastoupeným náčelníkem
Generálního štábu Armády České Republiky
generálporučíkem Ing.Pavlem Štefkou

Dohodu

- o spolupráci v oblasti prevence a odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů.

Ústav uzavřel s Ústřední vojenskou nemocnicí
Praha,
zastoupenou ředitelem plk. doc. MUDr.
Miroslavem Bartošem, CSc.

Smlouvu

- O vzájemné spolupráci
při odborně technickém zjišťování příčin
leteckých nehod
a ochraně zdraví zaměstnanců

Dne 18.3.2003 se v prostorách ÚZPLN uskutečnila porada s velkými organizacemi, které dle L 13, ust. 2.1.6. mají zájem jmenovat nebo jmenovaly své zmocněnce.

Oficiálními zmocněnci byli jmenováni:

- za ČSA - Pavel Vacín, Ladislav Musil
- za ŘLP - Josef Novotný (zást. Milan Zikmund)
- za ČSL - Ing. Jan Kadlec
- za ABA AIR – Jan Kubeš

Rozbor LN a I

za 1. čtvrtletí roku 2003

Rozbor nehod – L 13

Letoun/ hmotnost	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
Přes 5 700kg	0	0	60	4
2 250 5 700 —	0	0	2	0
do 2 250	3	1	7	0

Rozbor nehod – L 13

ÚZPLN	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
SLZ – ULLa	3	0	0	0
SLZ – ULLt	0	0	0	0
SLZ – ULH	0	0	0	1
SLZ – PK, MPK a ZK	1	0	0	0

Rozbor nehod – L 13

ÚZPLN	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Para	0	0	0	0

Letecká nehoda **7**

- do 2250 kg 3
- ULLa 3
- ZK 1

Vážný incident 1

- do 2250 kg 1

- **a/ letový**

–	nad 5 700 kg	6
–	2 250 – 5 700 kg	0
–	do 2 250 kg	7
–	SLZ	0

- **b/ technický**

–	nad 5 700 kg	33
–	2 250 – 5 700 kg	0
–	do 2 250 kg	0
–	SLZ	0

- **c/ v řízení letového provozu**

- nad 5 700 kg 5

- **d/ v zabezpečovací technice**

- nad 5 700 kg 2

Incident

69

- e/ jiné

–	nad 5 700 kg	14
–	2 250 – 5 700 kg	2

Pozemní nehoda

5

–	nad 5 700 kg	4
–	ULH	1

Oznámení

8

Bomby na letišti

Podíl na odborném zjišťování

- ÚZPLN 15 (z toho 4 do zahr.)
- AeČR 3
- LAA 4
- Zmocněnci 60
- PČR 8

Vybrané události – leden 2003

Letecká nehoda

5.1.2003

- U ULLa CORA při letu v okolí letiště Bořitov došlo ke ztrátě výkonu motoru, až na zvýšený volnoběh. Pilot se rozhodl pro nouzové přistání na pole. Při přistání došlo k poškození podvozku a převrácení letounu na záda. Odbornou komisí LAA byla zjištěna příčina – zamrznutí karburátoru.
- Pilot měl platný průkaz uživatele, technický průkaz letounu platný.
- Návrh opatření : provést úpravu motoru pro zimní období, přezkoušení pilota z nouzového přistání dle U.L. 3.

Incident „b“

6.1.2003

- Při letu z Minsku do Prahy začal letoun zahraniční společnosti JAK-40 vysílat signál nouze před vstupem na naše území. Prvotní příznak - dým v kabině se nepotvrdil, jednalo se o prasklé pravé sklo kabiny pilotů.
- Let byl ukončen na letišti Ruzyně normálně.
- Na letišti byla vyhlášena místní pohotovost.
- Případ byl mediálně sledován tiskem.
- Komise ÚZPLN po ohledání rozhodla o předání případu provozovateli.

LETECKÁ NEHODA

11.1.2003

- Po přistání letounu Z-43 došlo ve výběhu k destrukci podvozkové pružiny. Letoun dosedl na břicho, se zvednutou přídílí. Zlomená podvozková noha byla odeslána k výrobci na expertízu.
- Ke zranění osob nedošlo, nevznikly škody jiným osobám.
- Pilot měl platný průkaz, letoun měl platné OLZ

Incident „a“

19.1.2003

- Pilot ULLa STRATON MOBBY DICK za letu neúmyslně vypnul rukávem zapalování motoru. Let probíhal ve výši cca 200 m nad zemí. Proto se pilot nepokoušel o spuštění motoru, ale rozhodl se pro přistání na plochu, která v minulosti sloužila jako plocha pro zemědělská letadla. Přistání proběhlo bez poškození, pilot nezraněn.
- Návrh opatření : do provedení úpravy – zábrany neúmyslného vypnutí spínače zapalování, se s dotyčným SLZ nesmí létat. LAA ČR seznámí uživatele SLZ s událostí v bulletinu PILOT.

Vážný incident

20.1.2003

- V průběhu přezkušování pilota na IR kvalifikaci examínátorem ÚCL na letišti Ruzyně došlo u letounu PIPER PA 44 k vysazení obou navigačních systémů. Přistání proběhlo za podmínek VMC.
- Letoun byl podroben prohlídce, zjištěna porušená kabeláž.
- Návrh opatření : technická úprava elektrické kabeláže

Vybrané události – únor 2003

Letecká nehoda

8.2.2003

- Posádka letounu CORA pojížděla po přistání na konec RWY s úmyslem odbočit na pojízděcí dráhu k hangáru. Před odbočením posádka zjistila, že brzdy jsou neúčinné a SLZ pokračuje nezměněnou rychlostí dále. Posádka vypnula motor a uvedla letoun do mírné levé zatačky. SLZ setrvačností projelo přes předpolí dráhy a sjelo ze svahu cca 2 m, s příkrým sklonem.
- Došlo k poškození SLZ, posádka nezraněna.
- Komise LAA ČR zjistila jako příčinu LN namrznutí sněhu na brzdových kotoučích.

INCIDENT

9.2.2003

- Z-142 neúmyslné vlétnutí do omezeného prostoru, Sedlec – Prčice (LK P 5)
- Odpoutání pozornosti instruktora při nácviku vývrtek
- Návrh opatření: stanovit bezpečnější prostory pro nácvik vývrtek

Letecká nehoda

22.2.2003

- Pilot ULLa ALEGRO při vzletu neudržel směr a vjel levou podvozkovou nohou do nahrnutého sněhu. Vzlet byl dokončen, pilot byl o situaci informován radiostanicí. Po vylétání paliva a připravení bezpečnostních opatření pilot přistál. Přistání proběhlo bez větších problémů – ke zranění nedošlo, jsou pouze hmotné škody.

Incident „b“

23.2.2003

- Při návratu na letiště Ruzyně hlásil kapitán letounu B 737-400 závadu vysunutí podvozku. Na letišti vyhlášena FULL EMERGENCY.
- Prohlídka po přistání potvrdila závadu signalizace. Řeší provozovatel.
- Případ byl široce medializován v tisku i TV.

Letecká nehoda

23.2.2003

- Závěsný kluzák, pilot bez platného průkazu pilota ZK, ZK bez osvědčení o letové způsobilosti, smrt pilota.
- Nezvládnutí techniky pilotáže – špatný odhad místa přistání do neznámého terénu.
- Případ byl široce medializován v tisku i TV.

Vybrané události – březen 2003

Incident „a“

1.3.2003

- Pilot letadla PIPER 46T zahraniční poznávací značky po vzletu z LKPR bez povolení stoupal do FL 050. Tím se dostal do TMA Praha, do FL kam klesaly letouny přistávající na LKPR. Pilot nebyl na spojení se složkami ŘLP. Byl tak vytvořena možnost kolize.

Incident „e“

3.3.2003

- U letounu B-737-400 došlo na letišti Frankfurt ke kolizi s tahačem. Incident se stal při vytlačování letounu ze stojánky.
- Poškození neumožnilo let s cestujícími, byl proveden pouze technický přelet do Prahy. Ke zranění nedošlo.
- Návrh opatření : úprava procesu vytlačování a spouštění motorů

Incident „a“

8.3.2003

- Let L-13 SW VIVAT podle GPS (nevyhovující databáze), narušení ADIZ a státní hranice.
- Zanedbání srovnávací navigace.
- ***Návrh opatření*** : Přezkoušení pilota ze srovnávací navigace.

Incident „a“

11.3.2003

- Letoun zahraniční společnosti po přistání na dráhu 24 LKPR nerespektoval pokyny řídicího letového provozu a opustil RWY 24 na RWY 31. Tím vytvořil překážku a donutil letoun ATR opakovat přiblížení a přistání na RWY 31 LKPR.

Pozemní nehoda

14.3.2003

- ULH - ultralehký vrtulník – typ ULTRASPORT 496, majitel občan ČR, postaven ze stavebnice. PN se stala při vyvažování rotoru.
- **Prozatímní** osvědčení letové způsobilosti pro letové zkoušky.
- Zkušební pilot – tato **kvalifikace nebyla zapsána** v jeho průkazu pilota vrtulníků.
- **Místo** pro tuto činnost bylo **nevyhovující** (nádvoří podniku v podnikové zástavbě u frekventované silnice)
- ULH zcela zničen, pilot nezraněn.

Incident „a“

18.3.2003

- Zkušený pilot letounu Z 137T přehlédl dráty elektrického vedení při provádění letecko-chemického ošetření pozemku.
- Letoun mírně poškozen (utržen blatník podvozku). Jeden drát el. vedení přetržen.
- Pilot nezraněn.

Incident „e“

18.3.2003

- Na letišti Vídeň došlo u letounu ATR 42 ve fázi vzletu k jeho přerušení na pokyn řídicí věže.
- V průběhu zjišťování příčin bylo zjištěno, že došlo k chybě handligové společnosti při nakládání letounu. Po odstranění chyby a přeložení nákladu byl let proveden.
- Návrh opatření : provádí handlingová společnost

Letecká nehoda

19.3.2003

- Letoun CESSNA 182 registrovaný v USA, pilot občan ČR s americkou pilotní licencí. Při přistání letounu došlo na letišti Hodkovice k ulomení přední podvozkové nohy a následnému převrácení letounu na záda.
- Pilot ani cestující nebyli zraněni.

Incident „a“

29.3.2003

- Pilot letounu L-40 při pojíždění na travnatém povrchu letiště překlopil letoun dopředu.
- Poškozená vrtule, pilot nezraněn

Letecká nehoda

31.3.2003

- Při výběhu po přistání letounu L-200 na dráhu 06 letiště LKKB došlo k postupnému zavření podvozku.
- Pouze hmotné škody, pilot nezraněn.

Vážení hosté,
děkuji za pozornost, kterou jste
věnovali základní prezentaci na
této poradě.

Dříve než přistoupíme k diskusi,
dovolte ještě dvě informace.
Provedli jsme inovaci našich
webových stránek, adresa
zůstává :

www.uzpln.cz

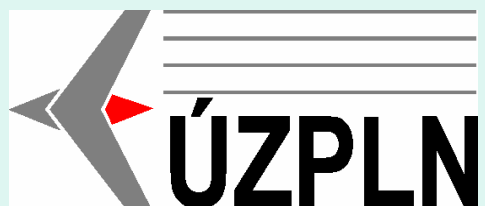


Ústav

pro odborně technické

zjišťování příčin

leteckých nehod



2/03

PORADA K BEZPEČNOSTI LETŮ

V souladu s L 13, ust. 9.1.6

10. července 2003

**Rozbor LN a I za
2. čtvrtletí 2003
a
souhrn za
I. pololetí 2003**

Program porady

Rozbor LN a I za 2. čtvrtletí 2003

Souhrn za I. pololetí 2003

Diskuse

Dohodu

o vzájemné koordinaci činností

**ÚZPLN uzavřel s
Úřadem pro civilní letectví**

zastoupeným ředitelem
Ing. Boleslavem Stavovčíkem,

DOHODA s ÚCL

O vzájemné koordinaci činností v oblasti
civilního letectví,
vyplývajících z příslušných ustanovení zákona o
civilním letectví č. 49/1997 Sb.,
ve znění zákona č. 258/2002 Sb., která byla

uzavřená mezi
ÚZPLN a ÚCL

Dohodu

o spolupráci

připravuje ÚZPLN k uzavření s

Leteckou službou

Policie České Republiky

zastoupenou ředitelem

JUDr. Vladimírem Panenkou

Dohodu

o spolupráci

připravuje k uzavření
na základě podkladů ÚZPLN


Ústav leteckého zdravotnictví - Praha

zastoupený ředitelem


plk. MUDr. Dušanem Bartošem, CSc

Rozbor LN a I
za
2. čtvrtletí 2003


Rozbor období duben – červen 2003

 Letoun/ hmotnost	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
přes 5 700kg	0	1	71	7
2 250 – 5 700 kg	1	0	0	0
do 2 250 kg	9	1	20	3

Rozbor období duben – červen 2003

	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
SLZ – ULLa	9 (z toho 2 lidé +)	0	6	1
SLZ – ULLt	1	0	0	0
SLZ – ULH	0	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	4 (z toho 2 lidé +)	0	0	0

Rozbor období duben – červen 2003

	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
Para	3 (z toho 2 lidé +)	1	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Oznámení Σ 15 událostí				

Rozbor období duben – červen 2003



C E L K E M U D Á L O S T Í - 153

LN	VI	I a, b, c, d, e	PN	O
27	3	97	11	15

Letecká nehoda

27

přes 5 700kg	0
2 250 – 5 700 kg	1
do 2 250 kg	9
ULLA	9
ULLt	1
ULH	0
PK, MPK a ZK	4
PARA	3

Vážný incident

1

přes 5 700kg	1
2 250 – 5 700 kg	0
do 2 250 kg	1
ULLA	0
ULLt	0
ULH	0
PK, MPK a ZK	0
PARA	1

Incident

97

a/ letový **19**

přes 5 700kg	5
2 250 – 5 700 kg	0
do 2 250 kg	11
ULLA	3
ULLt	0
ULH	0
PK, MPK a ZK	0
PARA	0

Incident

97

b/ technický 44

přes 5 700kg 34

2 250 – 5 700 kg 0

do 2 250 kg 7

ULLA 3

ULLt 0

ULH 0

PK, MPK a ZK 0

PARA 0

Incident

97

c/ v řízení letového provozu **9**

přes 5 700kg 8

2 250 – 5 700 kg 0

do 2 250 kg 1

ULLA 0

ULLt 0

ULH 0

PK, MPK a ZK 0

PARA 0

Incident

97

e/ jiné **25**

přes 5 700kg 24

2 250 – 5 700 kg 0

do 2 250 kg 1

ULLA 0

ULLt 0

ULH 0

PK, MPK a ZK 0

PARA 0

Pozemní nehoda

11

přes 5 700kg	7
2 250 – 5 700 kg	0
do 2 250 kg	3
ULLA	1
ULLt	0
ULH	0
PK, MPK a ZK	0
PARA	0

Typické příklady oznámení, související s bezpečností civilního leteckého provozu :

- hlášení o uložení bomb (na letišti, v letadle)
- hlášení zahraničních Úřadů dle Annex 13
- neidentifikované letouny – narušení prostorů (překvalifikace po zjištění)
- neidentifikované pohyby po letištích
- planá pátrání RCC

Příklad oznámení

10.4. 2003

Pátrání po ztraceném vrtulníku.

Oznámení RCC dokládá nezodpovědnost účastníků leteckého provozu a zbytečné čerpání finančních prostředků, práce lidí a vyloženého úsilí a materiálu.

Vyhlášené pátrání bylo po cca 1 hodině úsilí pátracích složek odvoláno, zahraniční vrtulník AUGUSTA 109 byl zaparkován v prostorách firmy, pilot již nepřítomen.

Prozatím bez postihu.

Stejné problémy se opakují u nevypnutých nebo omylem zapnutých nouzových vysílačů (ELBA).

Vybrané události –

duben 2003

Letecká nehoda

19.4. 2003

Pilot padákového kluzáku měl platný průkaz způsobilosti pilota vydaný LAA i osvědčení o zdravotní způsobilosti 2. třídy.

PK měl platné osvědčení o letové způsobilosti.

Při letu na svahu v přízemní turbulenci pilot nezvládl pilotáž, narazil čelně do stromu a zahynul.

Na pilota s letovými zkušenostmi cca 1 rok byla síla přízemního větru příliš silná.

LN se stala při jeho 4. letu ten den. Majitel padáku ve stejné době letěl pouze 1x a dále odmítl létat.

Vážný incident

23. 4. 2003

Pilot letounu PIPER PA - 28 při návratu z Budapešti do Brna se 2 cestujícími podcenil předletovou přípravu.

Následkem bylo spotřebování paliva před dosažením letiště LKTB.

Pouze souhrou šťastných okolností nedošlo k žádnému zranění a poškození letounu .

Letoun přistál cca 3 km před prahem dráhy 28 v LKTB.

Letecká nehoda

23.4. 2003

Instruktor vrtulníku R-22 s ohledem na zesilující vítr s turbulencí v přízemní vrstvě rozhodl o přerušení výcviku a o doplnění paliva.

U plnicího stojanu PHM stál letoun.

Instruktor poslal žáka tento letoun odtlačit.

Ve vrtulníku zůstal instruktor sám a při poryvu větru došlo při běžícím rotoru k poklesu zadní části stroje, destrukci vyrovnávací vrtulky a následnému nezvladatelnému překlopení na bok.

Následkem LN jsou velké hmotné škody. Ke zranění osob nedošlo.

Incident „e“

26.4.2003

Při aerovleku Z-226 a L-13 ve fázi letu těsně před odpoutáním došlo ke střetu vlečného letounu se skupinou srn, které přebíhaly dráhu 26.

Pilot dokončil vzlet a kluzák se po upozornění v bezpečné výšce vypnul.

Došlo k poškození listu vrtule a krytu motoru.

Ke zranění nedošlo.

Incident „c“

29.4. 2003

Z hlášení posádky českého letounu B 737 vyplynulo, že při stoupání do letové hladiny po vzletu z moskevského letiště Šeremetjevo obdržela posádka zmatené příkazy k průletu letových hladin.

Došlo ke sblížení letounů.

ÚZPLN si vyžádal dopisem na MAK Rusko zaslání stanoviska,

kopie korespondence a radarových záznamů z dané doby.

Vybrané události –

květen 2003

Incident „a“

1.5. 2003

Při zajištění letounu AVRO RJ zahraniční společnosti k nástupnímu mostu došlo k nárazu náběžné hrany křídla do nástupního mostu a tím k poškození křídla na dvou místech.

Průběh nehody je podložen osobním prohlášením kapitána letounu, který nezapnul úsekový spínač hydraulického čerpadla systému brzd.

Vznikly pouze materiální škody.

Ke zranění osob nedošlo.

Incident „a“

2.5. 2003

Zahraniční pilot soukromého motorového kluzáku L-13 SW VIVAT nedodržel stanovené úkony dle letové příručky a nevysunul před přistáním podvozek.

Kluzák přistál na zasunutý podvozek a poškodil vrtuli.

Ke zranění nedošlo.

Pilot přiznal zanedbání úkonů.

Letecká nehoda

4.5. 2003

Motorový padákový kluzák Hornet 27 s krosnou vlastní konstrukce, motor HIRTH.

Poznávací značka nepřidělena, nebyla schválena technická způsobilost, nesjednáno zákonné pojištění.

Pilot bez průkazu způsobilosti.

Při nízkých průletech nad vodní hladinou zachytil pilot nohou o vodu, došlo k pádu a potopení pilota.

Následek – těžké zranění.

Incident „a“

6.5. 2003

Neznámy letoun se zapnutým alfa kódem 7000
narušil ADIZ Chrastava

Po vzletu hotovosti L-39 došlo k identifikaci
letounu – C 152, OK-IKF.

Letecká nehoda

9.5. 2003

Při dojezdu po přistání letounu L-200 pilot omylem zasunul podvozek místo zasunutí vztlakových klapek.

Ke zranění pilota ani cestujících nedošlo.

Vznikly pouze materiální škody na letounu.

Vážný incident

21.5. 2003

Kapitán letounu B 737 odsouhlasil load sheet pro let z HRG Hurghada do SSH Sharm Al-Sheikh. Skutečné rozložení nákladu a cestujících bylo jiné, než schválený dokument.

Vážný incident

21.5. 2003

Po nastavení plného výkonu motorů pro vzlet klesla zad' trupu až na betonový povrch RWY a došlo k poškození potahu.

Kapitán přerušil vzlet ještě před dosažením V1 a vrátil se na stojánku.

Po přesazení cestujících dle platného load sheetu, domluvě s technickým zástupcem provozovatele v Praze a vizuální kontrole stavu letounu se rozhodl provést let s cestujícími.

ÚZPLN pokračuje ve shromažďování nezbytných podkladů pro vypracování ZZ.

Vážný incident

21.5. 2003

Potvrzení o doručení oznámení státu výrobci :

Od: Hammack Gary [HAMMACG@ntsb.gov]

Odesláno: 23. května 2003 16:20

Komu: 'INFO@uzpln.cz'

Kopie: Jones Dennis; MacIntosh Robert

Předmět: accident notification

This is to notify you that the U.S. National Transportation Safety Board has received your notification of the tail strike involving the B 737-800, OK - TVA, that occurred on 2003.05.21.

Thank you for your prompt notification. If you have any questions please contact Mr. Dennis Jones at jonesd@ntsb.gov, or telephone him at 202.314.6321.

Incident „a“

24.5. 2003

Pilot padákového kluzáku s platným průkazem LAA,
PK s platným technickým průkazem,
zákonné pojištění nezaplaceno.

Pilot narušil CTR Ostrava-Mošnov
a přistál na Masarykově nám. v Novém Jičíně.
Následoval odchod do restaurace.

Letecká nehoda

25.5. 2003

Parašutista při svém 140 seskoku provedl poslední zatáčku před přistáním nízko a prudce narazil do země.

Přes okamžitou pomoc Rychlé záchranné služby na místě nehody zahynul.

Jeho malé zkušenosti (kategorie B) a překročení váhového limitu pro daný typ padáku (PD SABRE 150) byly hlavními důvody LN.

Letecká nehoda

26.5. 2003

Parašutista polské národnosti, platný průkaz způsobilosti, padák s platným průkazem padáku, dle odborného posudku plně funkční.

Při seskoku s výše 4 000 m parašutista ve výšce cca 300 m přestal řídit padák.

Místo dopadu – prostor Leteckých závodů Kunovice a.s., kde dopadem na zem došlo k jeho úmrtí.

Dle nálezu soudního lékaře prožíval parašutista před dopadem silný stres, který ovlivnil jeho schopnost reakce.

Letecká nehoda

31.5. 2003

Pilot s platným průkazem, letoun vlastní konstrukce s platným technickým průkazem, zákonné pojištění uzavřeno.

Při přistání na sletu ULL Nymburk, došlo k poškození letounu chybou pilota.

Pilot lehce zraněn, na letounu byly způsobeny škody většího rozsahu.

Vybrané události –

červen 2003

Vážný incident

1.6. 2003

Na leteckém dnu na letišti AK Kladno došlo ke zranění parašutisty během skupinového seskoku. Zraněný parašutista byl letecky transportován do nemocnice.

LN byla oznámena až po urgenci
ze strany ÚZPLN !

Letecká nehoda

15.6. 2003

Motorový závěsný kluzák (ULLt),
typ ENDURO/ tříkolka typ MÁDLO.

Pilot motorového závěsného kluzáku prováděl let
s kameramanem televize.

Po vzletu stoupali levou zatáčkou a po dotočení
180° zatáčky se MZK zřítíl z výšky cca 30 m.

Pilot zemřel okamžitě, kameraman byl těžce
zraněn a letecky transportován na ARO.

Pilot neměl platný pilotní průkaz,
MZK neměl technický průkaz.

Zákonné pojištění nezaplaceno.

Letecká nehoda

21.6. 2003

Pilot Sportovního létajícího zařízení EUROSTAR s další osobou na palubě hrubě porušil předpis L 2 – minimální výška letu nad terénem.

Při nízkém průletu nezvládl techniku pilotáže a letoun narazil do země cca 50 m od nejbližšího stavení, odkud vše sledovaly manželky pilota i cestujícího.

Letoun se po nárazu vzňal – cestující uhořel, pilot zahynul nárazem

Letecká nehoda

21.6. 2003

Pilot bez platného pilotního průkazu,
letoun bez technického průkazu,
zákonné pojištění neuzavřeno.

Osvědčení o zdravotní způsobilosti si pilot letounu
prodlužoval sám, i když k tomu neměl platné
oprávnění.

Podezření na požití alkoholu pilotem !

Incident „b“

22.6. 2003

Pilot zahraničního letounu DC-3
při odletu z Aero Show odvážel kolegy zpět do
SRN.

Po startu došlo na pravém motoru k požáru.

Pilot dokončil nouzově okruh a za asistence hasičů
bezpečně přistál.

Vynikající práce pilota.

Incident „b“

25.6. 2003

Soukromý letoun Z-43 letěl za podmínek VFR - noc z Brna do Prahy.

Po vysazení motoru přistál na dálnici D 1.

Vzhledem k hustotě silničního provozu vyhodnotil pilot jako bezpečnější pruh dálnice směrem od Prahy do Brna.

Bezpečně přistál a společně s cestujícími odtlačili letoun a osvětlili jej.

Činnost pilota lze hodnotit jako bezchybnou.

Dopravní nehoda, která se přihodila po cca 10 minutách nebyla ovlivněna pozicí letadla. Volný průjezd dokumentují následující snímky.

Incident „b“

25.6. 2003

Odborné zjišťování příčin incidentu

- expertíza paliva a oleje,
expertíza motoru.

Souhrn za I. pololetí 2003

Administrativa

Dovolte, abych vás upozornil na skutečnosti, související s rozborů předcházejících čtvrtletí i provedenými následnými souhrny.

Hlášené události registrujeme postupně dle doručení v elektronické i papírové formě.

Nelze tak vypustit žádnou skutečnost, vše je vzájemně provázáno.

Administrativa

Vzhledem k době zpracování závěrů pro
Závěrečnou zprávu (zákon umožňuje až
12 měsíců),

postupnému zjišťování následků zdravotních,
hmotných atd. u jednotlivých případů v souladu
se zněním L 13

dochází k přehodnocování kvalifikace událostí.


Mění se tak např. Oznámení v Incident, posuzuje
se vztah Incident a Letecká nehoda, přihlíží se
ke zjištěným faktům.

Administrativa


Až budete proto srovnávat jednotlivá čtvrtletí, pololetí a roky, bude souhlasit pouze CELKOVÝ počet událostí.

Pro nás jsou rozhodující zjištěná fakta, kategorizace a odpovídající znění předpisu L 13 a mezinárodních dohod.


Souhrn za I. pololetí 2003

 ÚZPLN Letoun/ hmotnost	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
přes 5 700kg	0	1	131	11
2 250 – 5 700 kg	1	0	2	0
do 2 250 kg	12	2	27	3

Souhrn za I. pololetí 2003

	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
SLZ – ULLa	12 (z toho 2 lidé +)	0	6	1
SLZ – ULLt	1 (z toho 1 člověk +)	0	0	0
SLZ – ULH	0	0	0	1
SLZ – PK, MPK a ZK	5 (z toho 2+)	0	0	0

Souhrn za I. pololetí 2003

	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
Para	3 (z toho 2 lidé+)	1	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Oznámení Σ 23 událostí				

Souhrn za I. pololetí 2003



C E L K E M U D Á L O S T Í - 243

LN	VI	I a, b, c, d, e	PN	O
34 (7+)	4	166	16	23

Podíl na odborném zjišťování za I. pololetí 2003

ÚZPLN	41
AeČR	26
LAA	20
Zmocněnci	145
AČR	2
PČR	9

Zahraníční kontakty

Oznámení ČR – (ÚZPLN)
jako Státu - výrobci

SRN (BFU)

L-13, Z 142, L-13SW

Maďarsko (CASB)

ULL

Polsko (MCAA I)

L 200, FOKKER Dr

Zahraniční kontakty

Naše oznámení

Státu – výrobci, Státu – provozovatele

Bělorusko (FSI)	JAK 40
Švýcarsko (BFU - AAIB)	AVRO RJ
Dánsko (AAIB)	VIVAT
UK (AAIB)	GO
USA (NTSB, FAA)	T, Cessna
Polsko (MCAAI)	PARA

Zahraniční kontakty

Spolupráce při zjišťování příčin LN nebo I

SRN (BFU)

Rusko (ATAIC)

Maďarsko (CASB)

Rakousko

UK (AAIB)

USA (NTSB, FAA)

Kypr (CAA)

Slovensko (LÚSR, Univerzita Žilina)

Prováděcí předpis - ČR

PŘEDPIS O ODBORNÉM ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD A INCIDENTŮ L 13

OPRAVA č. 1

Účinnost od 1.1.2003

Ustanovení 4.12 :

POVINNOST OZNÁMENÍ LN a I

Dosavadní zkušenosti

Společnosti a soukromí letečtí provozovatelé
příliš nezměnili svůj postoj k oznamování LN a I
oproti I. čtvrtletí.

Aerokluby –

osoby zodpovědné za letový provoz na letištích
AeČR nehlásí všechny I a LN v paraprovozu.
Bude následovat příspěvek inspektora J. Kadeta.

Příklad

V průběhu zjišťování příčin letecké nehody Cessna 182 dne 19.3. 2003 bylo zjištěno, že v dokumentaci související s letounem jsou značné nedostatky.

Protože byl letoun provozován po pozn. značkou USA a provozován i mimo území ČR, ÚZPLN na tuto skutečnost upozornil MD ČR – OCL.

Prezentace akcí

Inspektoři ÚZPLN budou dbát na zvyšování bezpečnosti v letectví a navrhopat příslušná doporučení.

Jednou z forem jsou návštěvy leteckých akcí (letecké dny, slety a aeroshow).

Doporučení, která vyplynou z takto získaných informací, budou předávány na MD ČR - OCL .

Bulletin LAA 4 duben 2003

Ke zvýšení bezpečnosti provozu ULL opatřených pyrotechnickými záchrannými systémy, vydala LAA ČR ve spolupráci s ÚZPLN varovné označující symboly.

Tyto symboly varují zasahující záchranné složky - hasiče, policii atd.

Jejich užití upravuje výše uvedený bulletin.

Bulletin LAA 4 duben 2003



Zaklapávání padákových kluzáků

Také v 1. polovině letošního roku se opakovaně vyskytly nehody – zaklapávání PK, které způsobily těžká zranění. Hlavní inspektor paraglidingu LAA připravuje instruktážní videokazetu se správnými postupy pro řešení těchto situací. Kazeta bude poskytnuta všem instruktorům PK LAA ČR.

Vážení hosté,
děkuji za pozornost, kterou jste
věnovali základní prezentaci na
této poradě.

DISKUSE

Závěr

Dovolím si zopakovat pouze
následující

fakta,

která jsou stejná :

Adresa + kontakty

Ústav pro odborně technické zjišťování
příčin leteckých nehod

Beranových 130

199 01 PRAHA 99 - Letňany

(areál Výzkumného a zkušebního
leteckého ústavu)

Tel. : 225 115 426

Fax : 225 115 430

Webové stránky

www.uzpln.cz

UZPLN home page - Microsoft Internet Explorer

Soubor Úpravy Zobrazit Oblíbené Nástroje Nápoředa

Zpět Vpřed Zastavit Aktualizovat Domů Hledat Oblíbené Média Historie Pošta Tisk

Adresa <http://www.uzpln.cz> Přejít Odkazy

UZPLN

ENGLISH

O NÁS
LEGISLATIVA
STATUT
JMENOVÁNÍ
ORGANIZACE
PREZENTACE
INFO
ČINNOST
KONTAKTY
SPOJENÍ
HISTORIE

Vítejte Vás na našich stránkách

Ústav
pro odborně technické
zjišťování příčin
leteckých nehod

[Zbývá 2 položek] Stahování obrázku <http://www.uzpln.cz/img/sez.gif...> Internet

Start | Svátky a výročí | Ovládací panely | UZPLN home ... | Dokument1 - ... | UZPLN ho... | 9:10

Na závěr ještě jednou děkuji a upozorňuji na termín další porady, která se bude konat v těchto prostorách dne 9. října t.r. Pro jakékoliv neočekávané změny využijeme informování prostřednictvím Letecké informační služby a našich webových stránek.