

Ústav

pro odborně technické

zjišťování příčin

leteckých nehod

Porada k bezpečnosti letů za 1. čtvrtletí 2005




Program porady


- ➊ Rozbor LN a I za 1. čtvrtletí 2005
- ➋ Diskuse
- ➌ Informace
- ➍ Závěr

(Příloha na CD : Incidenty ATS v roce 2004)


Rozbor období leden – březen 2005

 Letoun / MTOW	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
přes 5 700kg	0	1	42	7
2 250 – 5 700 kg	1	0	3	0
do 2 250 kg	1	0	4	1

Rozbor období leden – březen 2005

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

Rozbor období leden – březen 2005

 ÚZPLN	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
Para	0	0	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Oznámení	Σ 33 událostí			

Rozbor období leden – březen 2005



C E L K E M U D Á L O S T Í - 97

LN	VI	I a, b, c, d, e	PN	O
5	1	49	9	33

Srovnání 1. čtvrtletí rok 2005 / 2004



CELKEM UDÁLOSTÍ - 97 / 89

LN	VI	I a, b, c, d, e	PN	O
5 / 5	1 / 4	49 / 56	9 / 2	33 / 22

Vybrané události

leden 2005

Letecká nehoda

19.1. 2005

Při nácviku opakovaného vzletu na letounu PA 34 SENECA došlo k poklesu výkonu na obou motorech.

Pilot řešil situaci přistáním před sebe.

Po doteku letounu se zemí došlo k obnovení výkonu levého motoru, které vyvolalo náklon vpravo.

Došlo ke střetu pravé poloviny křídla se zemí a přetočení letounu do protisměru.

Při nehodě byl letoun zničen, jedno lehké zranění.

Pokles výkonu motorů byl způsoben nepřesným provedením stanovených úkonů při ovládání palivové instalace.

Letecká nehoda

19.1. 2005



Letecká nehoda

19.1. 2005



Letecká nehoda

19.1. 2005



Letecká nehoda

19.1. 2005



Pozemní nehoda

29.1. 2005

V průběhu pozemního odbavení na EHAM došlo k proražení přetlakové části trupu za dveřmi předního nákladového prostoru soupravou vozíků.

Po konzultaci s techniky KLM byl let zrušen.

Oprava ukončena za přítomnosti pracovníka TÚ ČSA dne 1.2.2005.

Zpět do provozu letadlo navráceno následujícího dne.

Pozemní nehoda

29.1. 2005



Pozemní nehoda

29.1. 2005



Pozemní nehoda

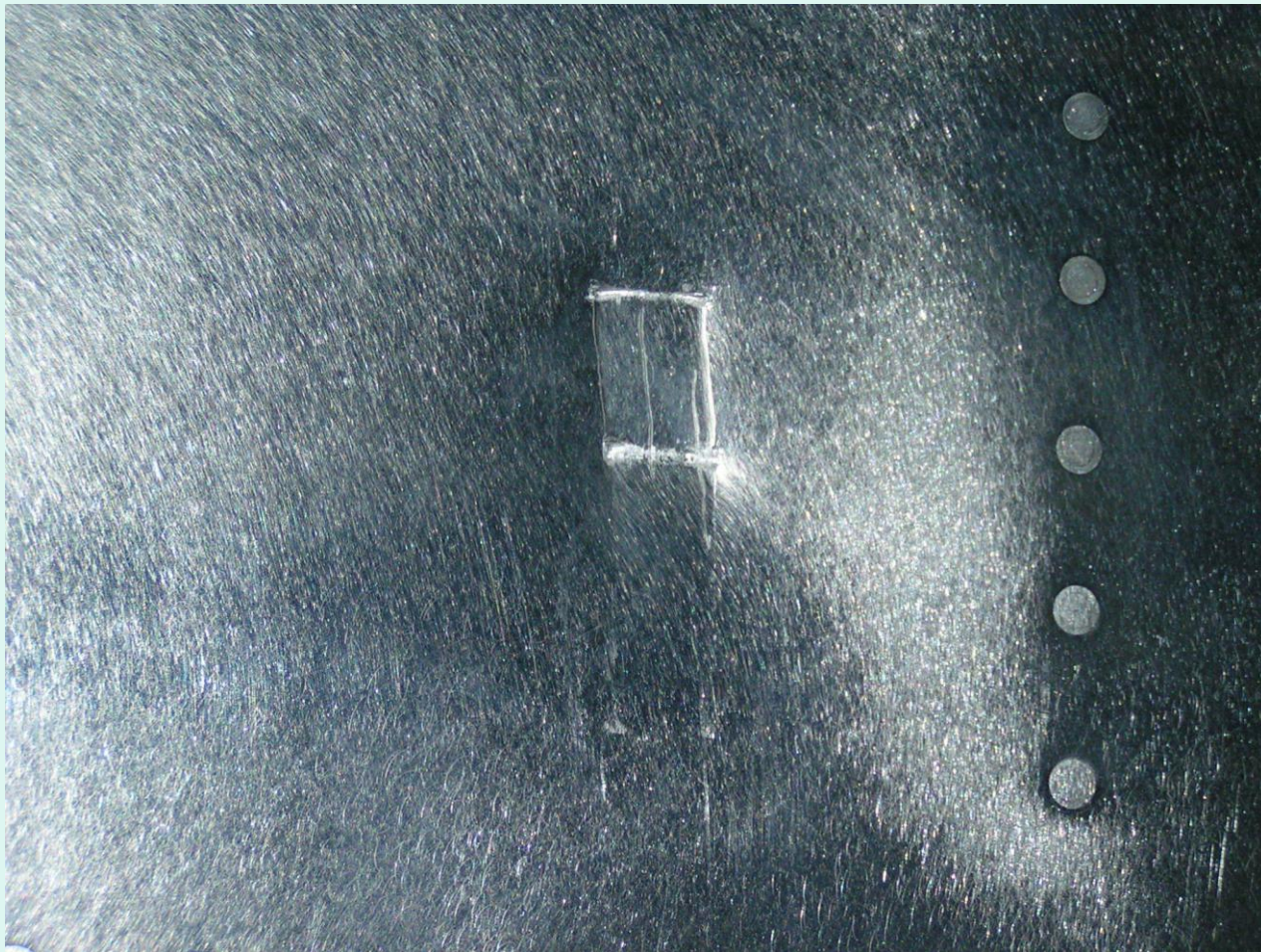
30.1. 2005

Letadlo plánované na linku LKPR – EGLL
bylo při předletové prohlídce shledáno
technikem jako poškozené
(pravděpodobně pozemním prostředkem)
a staženo z provozu.

Byla provedena oprava
dle technologické karty výrobce,
letadlo nasazeno zpět do provozu 1.2.2005.

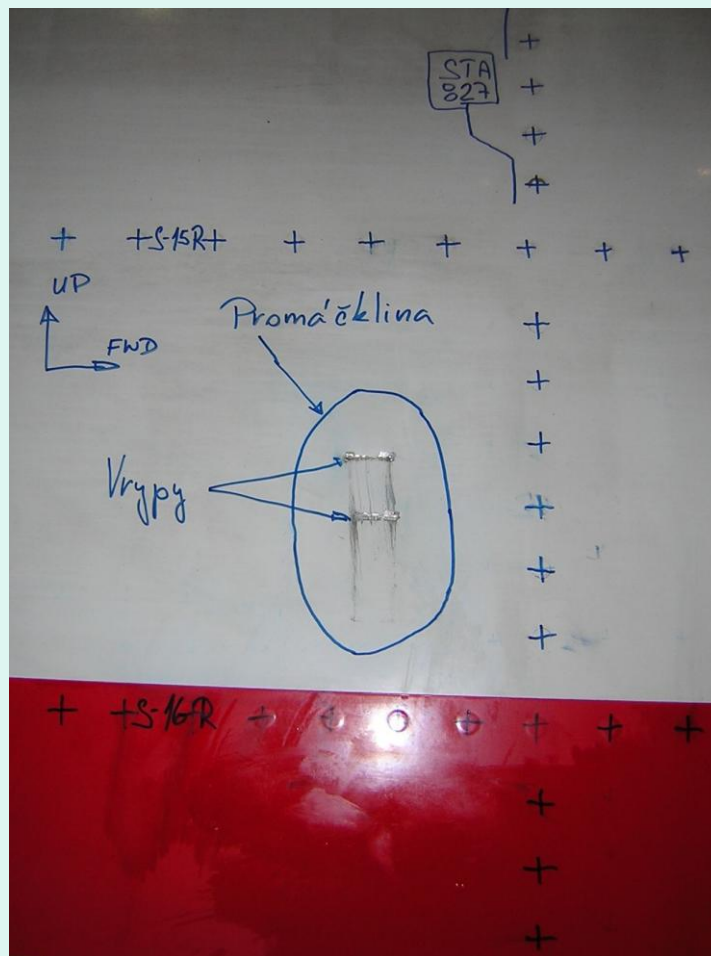
Pozemní nehoda

30.1. 2005



Pozemní nehoda

30.1. 2005



Incident „a“

30.1. 2005

Pilot letounu C 182 zachytil
při opakovaném vzletu z RWY 21 LKKO
listem vrtule o terénní nerovnost.

Došlo k poškození listu vrtule,
ke zranění osob na palubě nedošlo.

Incident „a“

30.1. 2005



Vážný incident

31.1. 2005

Posádka maďarského letounu při odmrazování na LKPR vypnula ventily přetlakování a klimatizace.

Po startu se ve FL 100 ozvalo zvukové varování a ve FL 130 byly aktivovány kyslíkové masky v kabině cestujících.

Ve FL 150 posádka vyhlásila nouzi s předpokládaným návratem na LKPR.

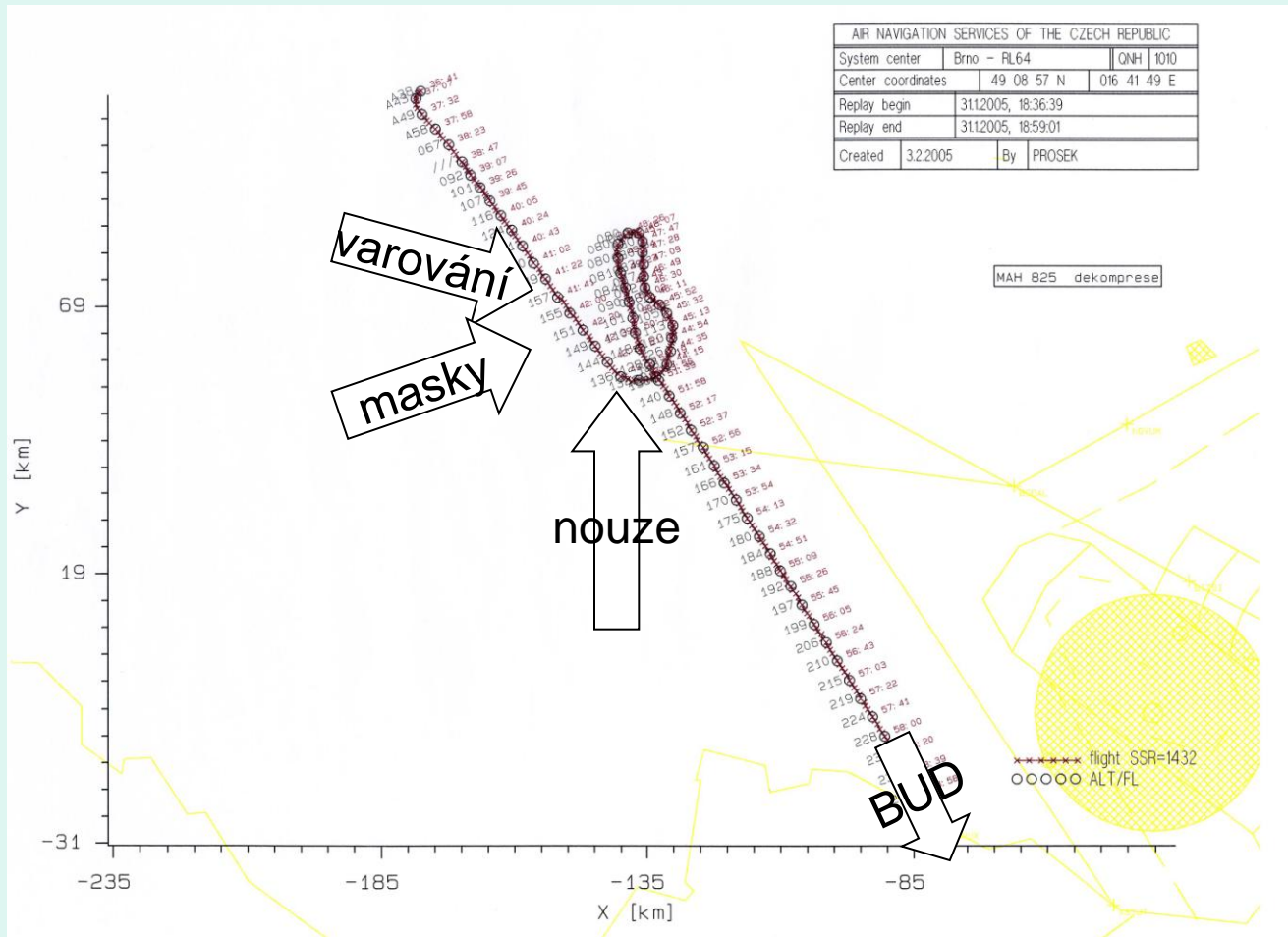
Po kontrole stavu letounu a provedení „Check-list“ posádka zapnula příslušné ventily a zrušila stav nouze.

Letoun pokračoval dle plánu do Budapešti.

Maďarský CASB označil událost jako vážný incident a pokračuje ve zjišťování příčin.

Vážný incident

31.1. 2005



Vybrané události

únor 2005

Incident „a“

9.2. 2005

Posádka PA-23, OE-FFY, při letu VFR (EKOD – LOWW) na FL 070 ohlásila ve FIR Praha únik paliva za letu, možný problém s motorem a žádala povolení letu přímo na bezpečnostní přistání v LKPR.

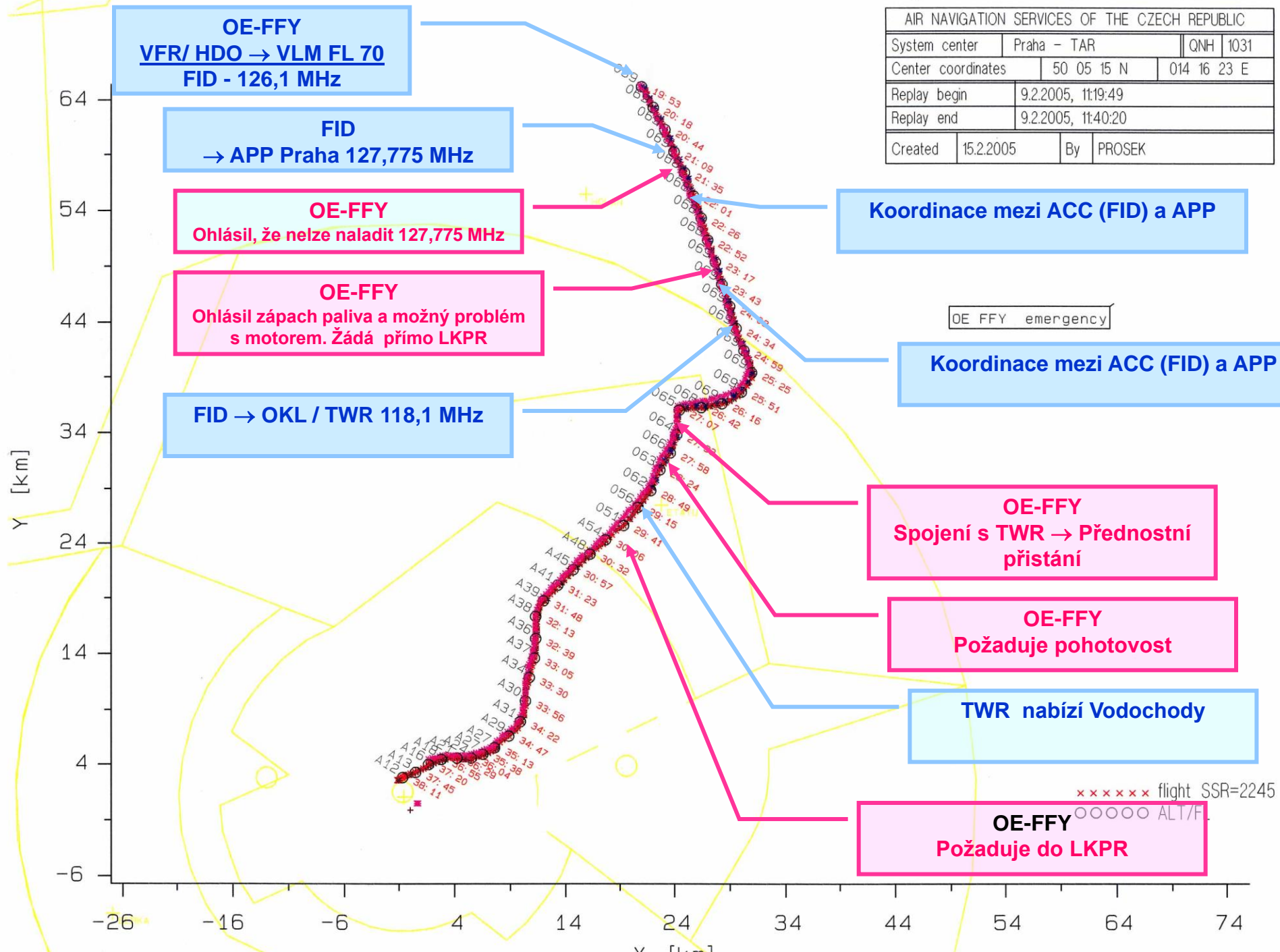
Přistání proběhlo bez problémů s pracujícími motory.
Po přistání nebyl únik paliva zjištěn.

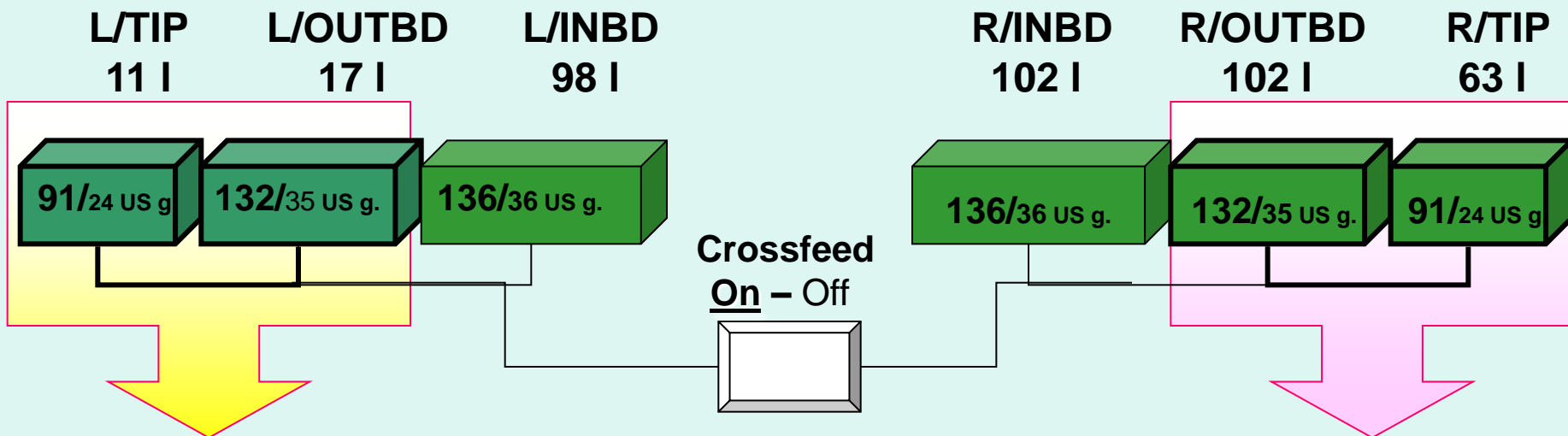
Kontrola servisní rakouské organizace neshledala na letadle žádnou závadu palivového systému.

Důvod úbytku paliva z nádrží v pravé polovině křídla se nepodařilo zjistit, pravděpodobně mohl být způsoben nevhodným nastavením ovladačů palivových ventilů a ventilu „Crossfeed“ během letu.

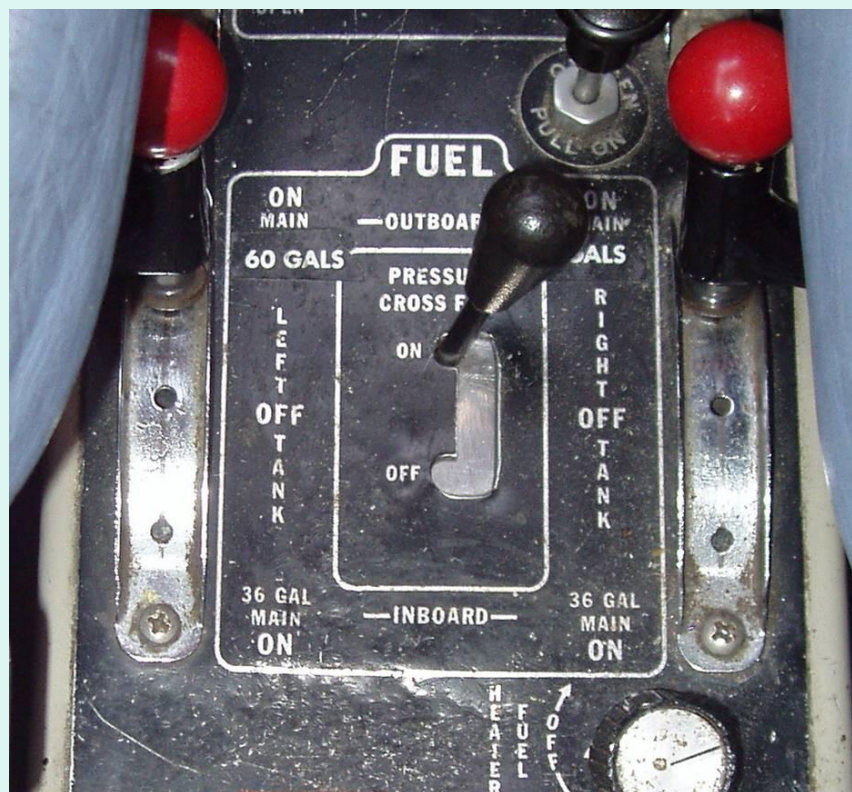
Pilot též neznal správný způsob ovládání radiostanice.

AIR NAVIGATION SERVICES OF THE CZECH REPUBLIC			
System center	Praha - TAR	QNH	1031
Center coordinates	50 05 15 N	014 16 23 E	
Replay begin	9.2.2005, 11:19:49		
Replay end	9.2.2005, 11:40:20		
Created	15.2.2005	By	PROSEK





Minimální
vyčerpání
paliva



Převážné
množství
spotřebovaného
paliva

Incident „a“

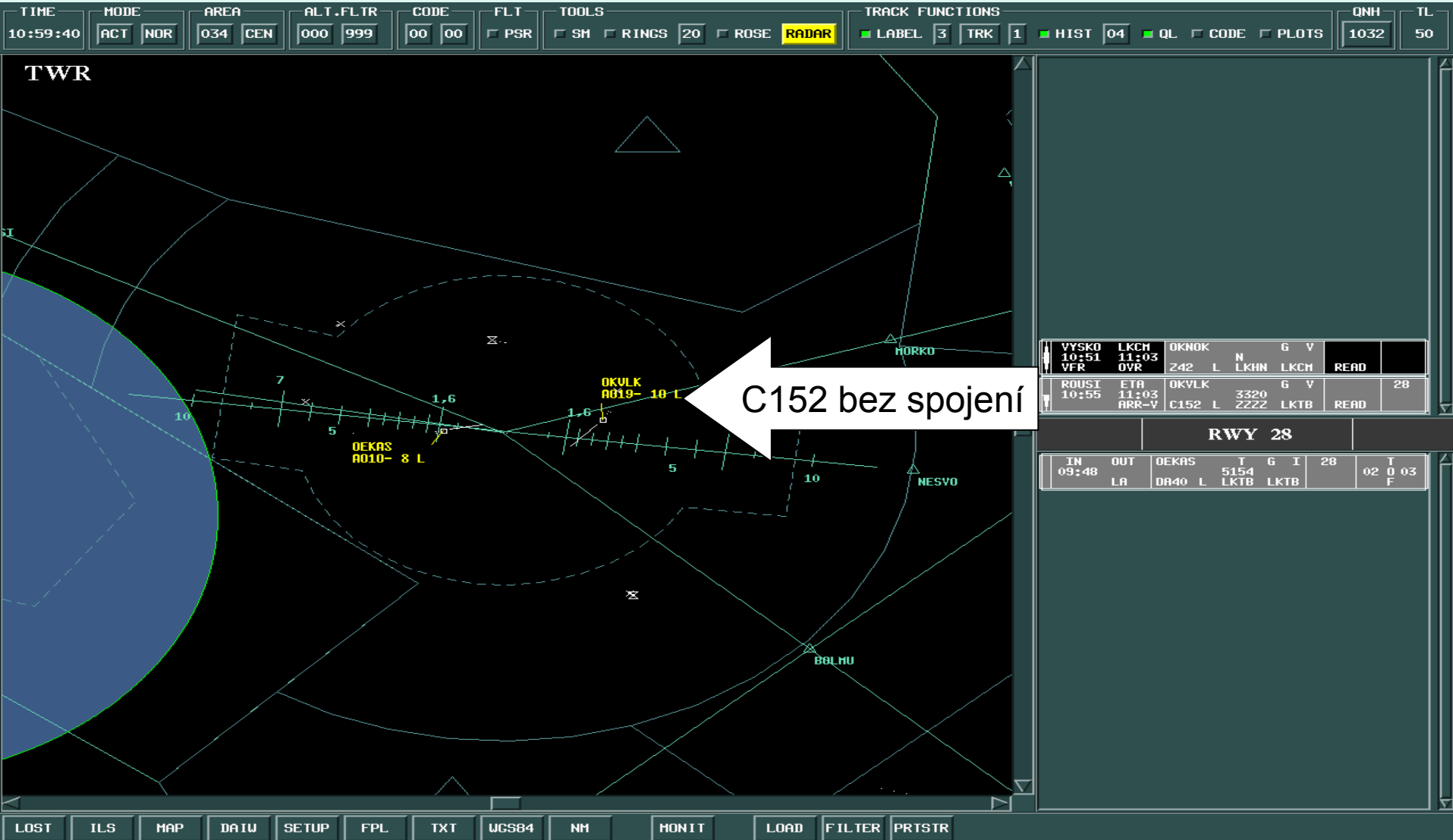
10.2. 2005

Pilot letounu typu C152 po obdržení instrukcí pro přiblížení od TEC LKTB si snížil hlasitost rádia tak, že po dobu 4 minut neslyšel další pokyny od TEC LKTB.

V té době provádělo IFR přiblížení na RWY 10 letadlo typu DIAMOND DA-40 KATANA, kterému byl ve vzdálenosti cca 1,5 km od RWY 28 vydán příkaz k přerušení přiblížení z důvodu možného sblížení s letadlem přibližujícím se bez spojení k RWY 10.

Incident „a“

10.2. 2005



Normal mode

Letecká nehoda

20.2. 2005

Dne 18.2. přistál občan SRN

s letounem Beechcraft 35 na letišti LKHS přes oznámení o jeho neschopnosti pro sních na RWY.

Dne 20.2 na vlastní odpovědnost provedl vícenásobný pokus o vzlet s cestujícím.

Při posledním pokusu o vzlet

letoun po zvednutí předového kola náhle změnil směr, podvozkem narazil do sněhové bariéry mimo RWY a převrátil se na před'.

Uražena přední podvozková noha, zničena vrtule, poškozeno motorové lože a přední část letadla, poškozeny oba okrajové oblouky křídla.

Letecká nehoda

20.2. 2005



Letecká nehoda

20.2. 2005



Letecká nehoda

20.2. 2005



Oznámení

27.2. 2005

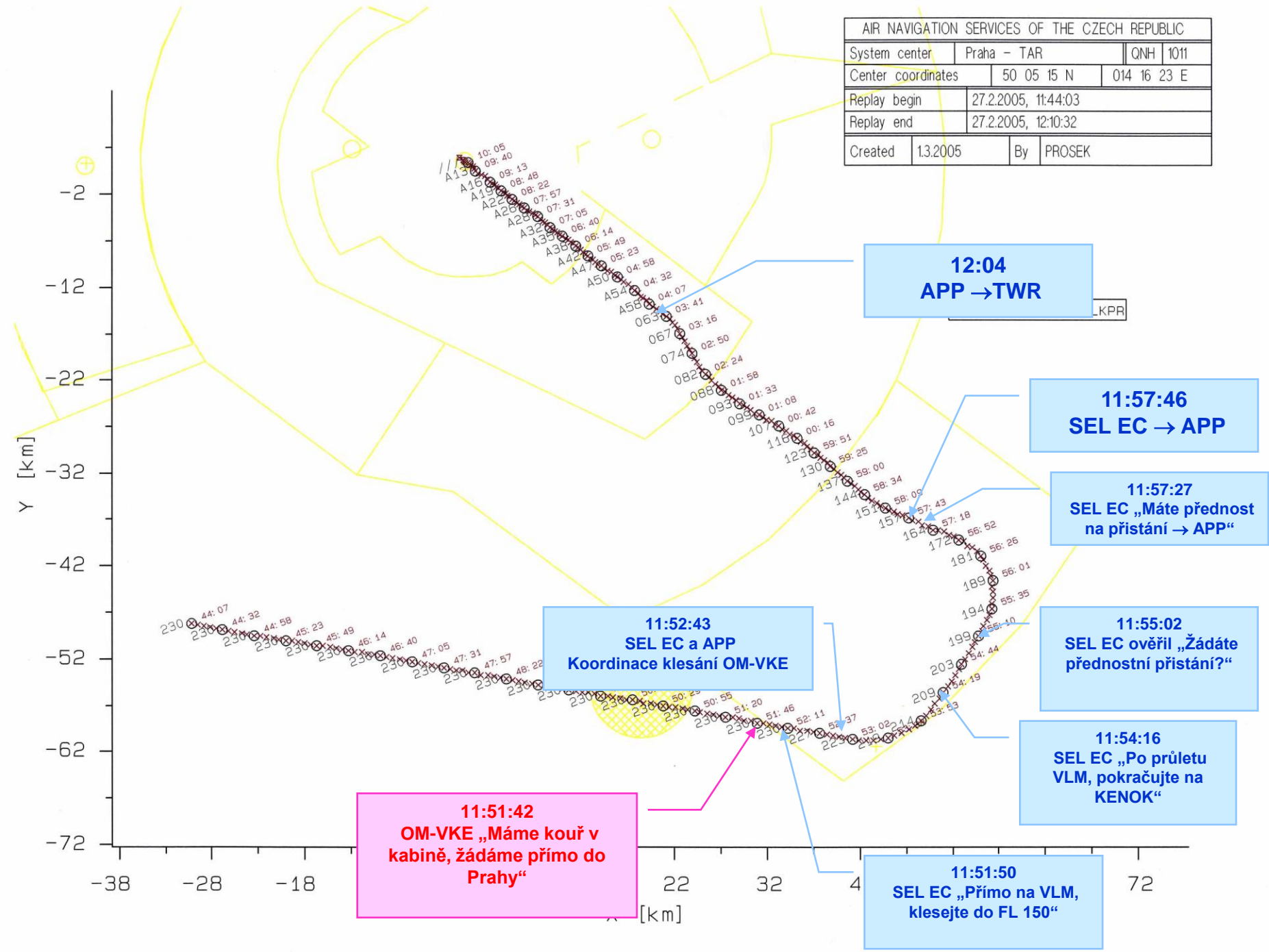
Posádka slovenského Beechcraft C90A, při letu z EGSS do LZKZ ohlásila ve FIR Praha kouř v kabině a žádala povolení přednostního přistání v LKPR.

ACC Praha koordinovalo ostatní provoz s APP a vektorovalo letadlo na přiblížení ILS RWY 31.

Přistání proběhlo bez problémů, kouř v kabině přestal během klesání.

Příčinou vzniku kouře bylo spálení vinutí elektromotoru v systému klimatizace.

AIR NAVIGATION SERVICES OF THE CZECH REPUBLIC			
System center	Praha - TAR		QNH 1011
Center coordinates	50 05 15 N	014 16 23 E	
Replay begin	27.2.2005, 11:44:03		
Replay end	27.2.2005, 12:10:32		
Created	13.2.2005	By	PROSEK



Vybrané události

březen 2005

Incident „c“

5.3. 2005

Dne 5.3. v čase 08:34 UTC v prostoru bodu AGNAV došlo v FL 290 ke snížení minima rozstupu mezi dvěma letouny společnosti LUFTHANSA.

První letoun, vol. znak DLH3WY obdržel od ACC Praha instrukci stoupat do FL 340.

Druhý, vol. znak DLH52E letícím ve FL 290 byl řízen ACC Mnichov.

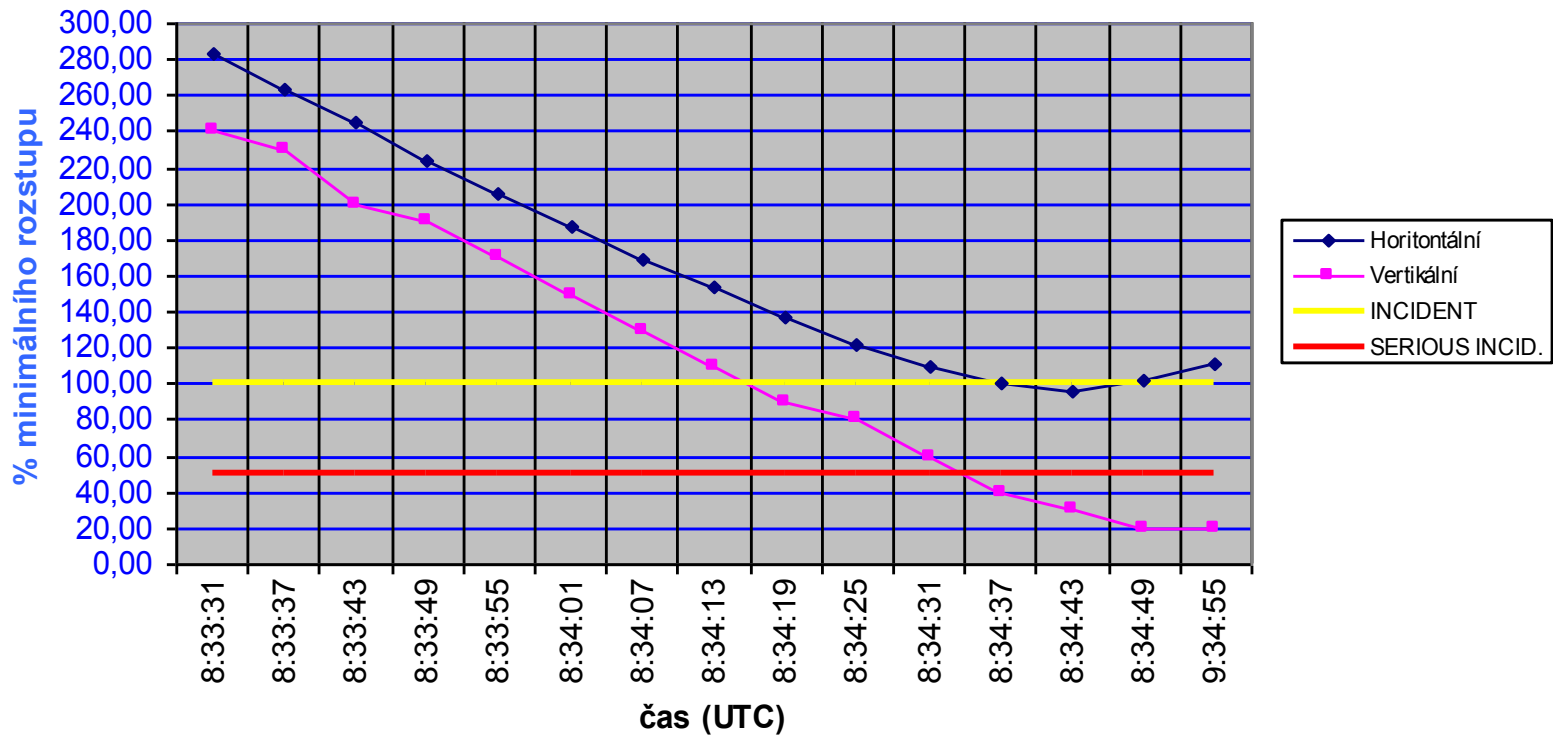
Hodnota horizontálního rozstupu byla podle měření ACC Mnichov 4,8 NM a vertikální 400 ft.

Příčiny incidentu se nadále zjišťují.

Incident „c“

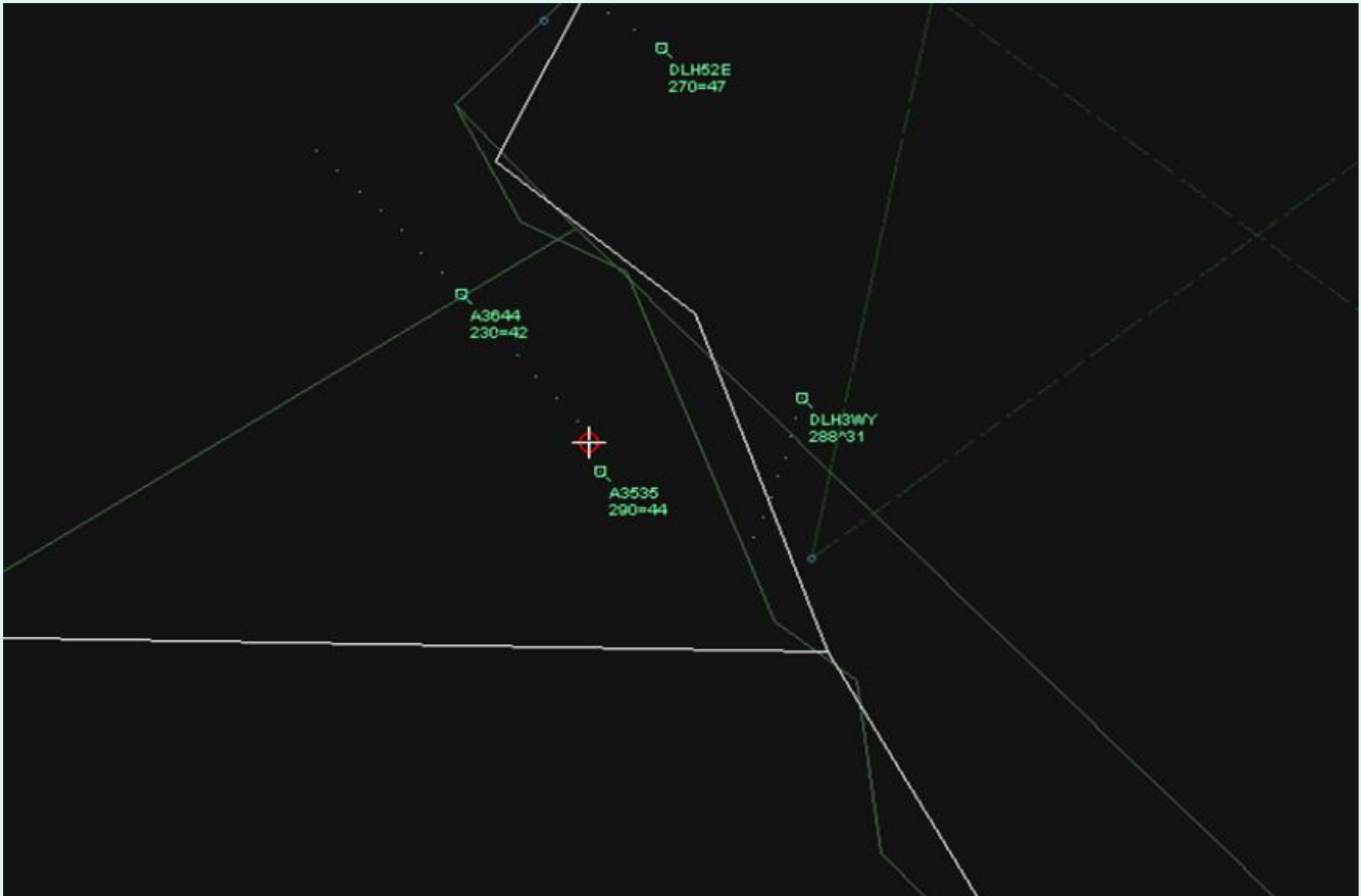
5.3. 2005

INCIDENT DLH3PW ver. DLH3WY 6 MARCH 2005
rozstupy v % minima



Incident „c“

5.3. 2005



Incident „b“

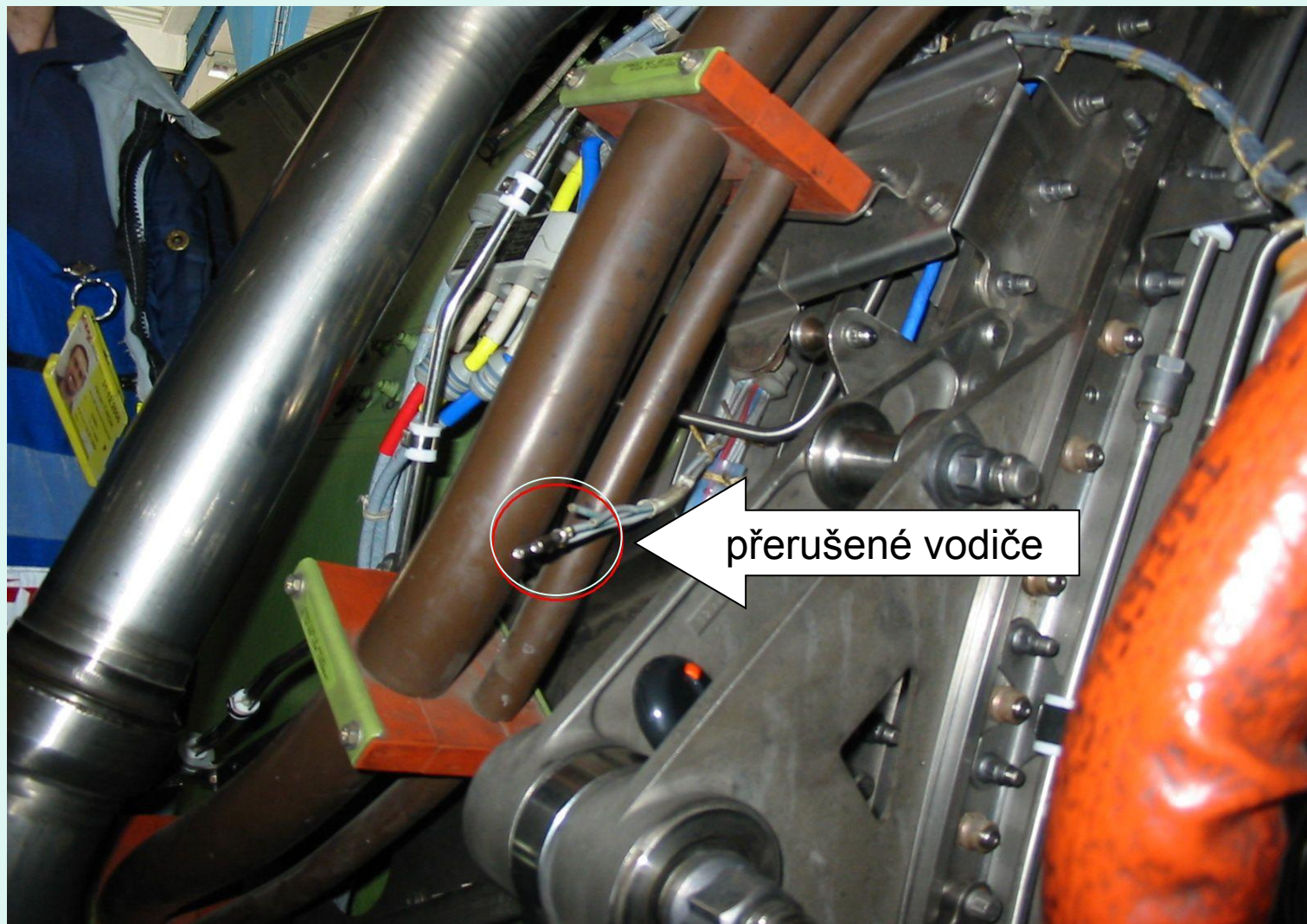
8.3., 10.3., 12.3. 2005

Opakovaný incident který vedl k návratu z letu a k přerušení vzletu byl způsoben přerušením vodičů vlivem vibrací a odpojením generátoru č. 2 na motoru letounu B 737. Závada se projevovala pouze při pojíždění letounu.

Oprava vodičů provedena dle Maintenance Manual.

Incident „b“

8.3., 10.3., 12.3. 2005



Pozemní nehoda

7.3. 2005

Při přípravě letounu L 200 k letu došlo při vytlačování z hangáru k prosmyknutí na zledovatělém povrchu před hangárem a k dotyku pravé části křídla s vraty hangáru.

Pracovník byl oprávněn manipulovat s letounem, ale podcenil rozdílné vlastnosti povrchu v hangáru a před ním.

Bezp. doporučení - provádět manipulaci u této kategorie letounů nejméně 2 pracovníky.

Pozemní nehoda

7.3. 2005



Incident „a“

10.3. 2005

Posádka C 172 při navigačním letu na úseku trati Litovel – Jevíčko nerespektovala TSA Dubicko pro vojenský výcvik aktivovaný NOTAMem.

V TSA prováděl výcvik pilot L-39, který byl na spojení s FAC.

Narušení TSA zjistil APP Přerov. Vzdálenost mezi letadly bez možnosti upozornění na konfliktní provoz byla 6 km. Protože APP již nebyl s letadly na spojení, nemohl vydat radu k vyhnutí.

Posádka C 172, na základě neúplných informací z předletové přípravy nevěděla, že v prostoru zamýšlené trati letu se nachází aktivovaný TSA Dubicko.

TSA DUBICKO

FL 95

GND

OK-ABC

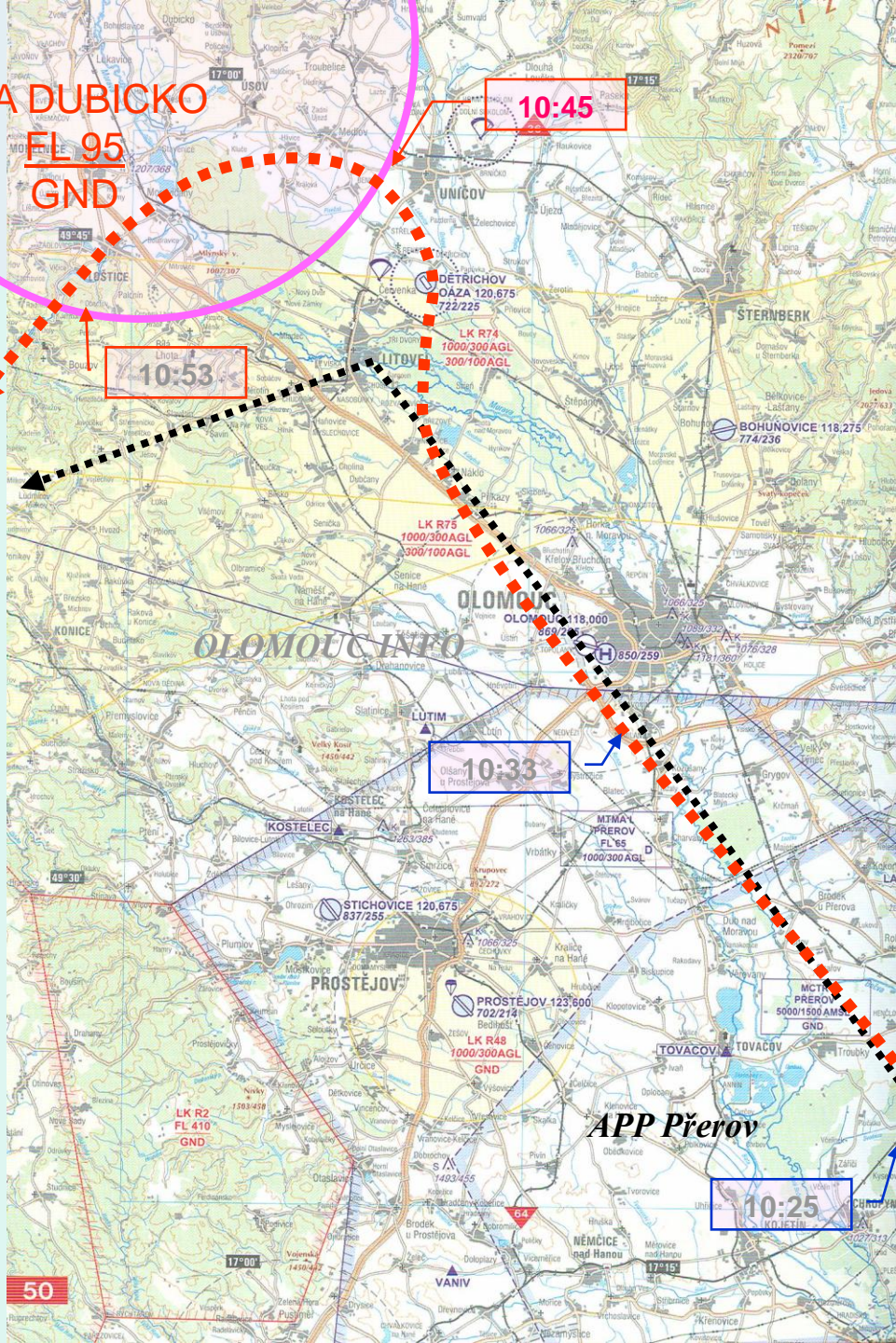
10:45

10:53

10:33

10:25

50



LK R74
1000/300 AGL
300/100 AGL

LK R75
1000/300 AGL
300/100 AGL

LK R48
1000/300 AGL
GND

LK R2
FL 410
GND

MCTR
PŘEROV
5000/1500 A.M.S.L.
GND

APP Přerov

OLMOUC INFO

TSA DUBICKO
FL 95
GND

OK-ABC

10:45

10:53

10:33

10:25

50

Incident „a“

16.3. 2005

Posádka L 200, při navigačním letu na úseku trati Holešov - Rousínov nerespektovala pravidla pro let ve vzdušném prostoru třídy D

když nenavázala spojení s APP Přerov.

Vlet do MTMA Přerov zjistil APP Přerov, který identifikoval neznámý provoz.

Pilot L 200 se odchýlil od trati a narušil (v hloubce asi 1 km podél hranice) CTR Přerov, kde probíhal vojenský provoz vrtulníků.

Pilot L 200 spojení nenavázal a po 3 minutách opustil MTMA ve směru na Rousínov.

Incident „b“

23.3. 2005

Po vzletu z letiště LIII (Řím) došlo v průběhu stoupání k zablokování páky ovládní motoru č.1, které odpovídalo režimu cca 88% N1.

Posádce se nepodařilo obnovit pohyb páky.

Velitel letadla se rozhodl pro vypnutí motoru č.1 a návrat zpět na LIII.

Na ATC v Římě byla vyžádána přednost přistání, zdravotní a požární asistence.

Přistání proběhlo bez potíží.

Příčiny zjišťuje – ASNV (Italian Air Safety Board)

Letecká nehoda

27.3. 2005

Pilot SLZ nedodržel trať, kterou uvedl v letovém plánu a bez vědomí majitele letounu prováděl vyhlídkové lety z plochy, neschválené pro provoz SLZ.

Při 4. letu ve zhoršených meteorologických podmínkách se rozhodl k bezpečnostnímu přistání.

Při prvním obletu vybrané plochy přehlédl el. vedení, které zaregistroval až v průběhu přistání.

Pravděpodobně se pokusil toto vedení podletět a narazil do země.

Ve zničeném SLZ, kde dále vznikl požár, zahynul pilot i cestující.

Letecká nehoda

27.3. 2005



Letecká nehoda

27.3. 2005



Letecká nehoda

27.3. 2005



Letecká nehoda

27.3. 2005

Zákon 49/1997 Sb.

ČÁST SEDM

SPORTOVNÍ LÉTAJÍCÍ ZAŘÍZENÍ

§ 81

- (1) Sportovním létajícím zařízením je zařízení konstruované, vyrobené a určené k létání ve vzduchu výhradně za účelem **vzdělávání, sportu nebo rekreace jeho uživatele.**

Letecká nehoda

28.3. 2005

Majitel ULLa společně s instruktorem seřídili délku lan nožního řízení a provedli let k ověření výsledku provedené úpravy.

Při letu po okruhu došlo k samovolnému vyšroubování napínáku lana nožního řízení.

ULLa začal bočit vlevo.

Ve výšce 50 m nad zemí pilot vypnul motor.

V blízkosti země začal snižovat rychlost a ULLa z výšky cca 10 m přešel do počínající levé vývrtky.

Posádka těžce zraněna.

Letecká nehoda

28.3. 2005



Letecká nehoda

28.3. 2005



Incident „a“

29.3. 2005

U letounu PA-28-180 došlo
k zastavení motoru chybou pilota cca 1,5 km
před prahem dráhy 07 LKHV.

Pilot provedl vynucené přistání do pole.

K poškození letounu
ani ke zranění nedošlo.

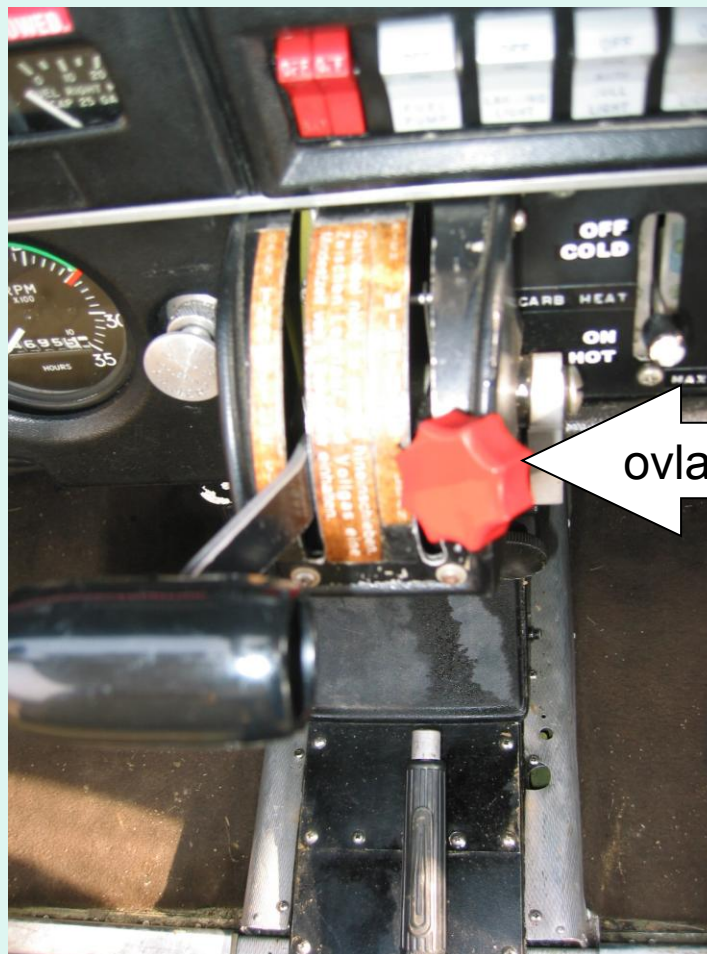
Incident „a“

29.3. 2005



Incident „a“

29.3. 2005



ovladač bohatosti směsi

Přehled pohybů se ztrátou spojení

1) 14.3. 2005 typ: C17, provozovatel: USAF,
ztratil radiové spojení ve FIR LHCC.

V prostoru MAVOR vstoupil do FIR LKAA
ve FL280.

ACC Praha provedlo postupy pro ztrátu spojení.

Posádka navázala spojení na tísňové FREQ: 121,5

kde došlo k upřesnění letového plánu
a změny FREQ na ACC Praha.

ACC Praha informovalo sousední ACC.

Přehled pohybů se ztrátou spojení

- 2) 19. 3. 2005 typ: A300, provozovatel: BLACK SEA
letící ve FL320 ztratil při přeladování
ze sousedního ACC LZBB v čase 18:12 UTC
v prostoru MAVOR spojení.
ACC Praha provedlo
postupy pro ztrátu spojení
a informovalo v 18:35 AČR a sousední ACC.
Byl proveden start hotovostního stíhacího letounu ze
základny LKCV.

Přehled pohybů se ztrátou spojení

3) 20.3.2005, typ: A320, provozovatel: ATLASJET

letící ve FL340

ztratil spojení při přeladování

ze sousedního ACC LZBB v čase 06:58 UTC.

ACC Praha provedlo veškeré pokusy o navázání spojení a informovaly AČR a sousední ACC.

V 07:18 UTC se posádka přihlásila na provozní FREQ: 127,125 ACC Praha.

Informace

ÚZPLN využil možností
ustanovení 2.1.5 a 2.1.6 Předpisu L 13
a pověřil odborným zjišťováním příčin incidentů
28 zmocněnců u organizací.

Proškolení vybraných specialistů proběhlo ve
dnech 23.2. a 31.3.2005

a následně bylo vydáno

Pověření k odbornému zjišťování příčin incidentů
pro rok 2005 a 2006.

Informace

Inspektoři ÚZPLN provedli v rámci prevence
Rozbory nehod v rámci školení u následujících
organizací :

- prosinec 2004 inspektoři provozu a technici LAA (Vrchlabí)
- únor 2005 instruktoři AeČR (Vrchlabí)
- březen 2005 AK Točná a LŠ Letov
- duben 2005 VLP AeČR (Praha)

Informace

Do konce tohoto měsíce bude pod tlačítkem



LN a I

na webových stránkách ÚZPLN
připraven formulář Oznámení LN nebo I.

Formulář po vyplnění bude možno přímo odeslat.

Účast na metodickém nácviku

Inspektoři ÚZPLN se zúčastnili dne 30.3. 2005 metodického nácviku zásahu IZS na LKKB.

Cílem nácviku byla koordinace zásahu vojenských i civilních složek IZS při imitaci LN letounu L-410.

Součástí nácviku byla i prezentace nových prostředků vyprošťovací techniky.

Účast na metodickém nácviku



Diskuse

Ještě jednou děkuji za pozornost
a upozorňuji na termín další porady
k bezpečnosti letů,
která se bude konat v těchto prostorách
VZLÚ

dne 14. července 2005 .

Pro jakékoliv neočekávané změny
využijeme informování prostřednictvím
Letecké informační služby
a našich webových stránek.

Webové stránky **www.uzpln.cz**

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

HOTOVOST ÚZPLN
24 hodin

724 300 800

fax 225 115 430

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

Mail : INFO@uzpln.cz