PORADA

k bezpečnosti letů
za 2. čtvrtletí
a I. pololetí 2005

Program porady

1. Rozbor LN a I
   za 2. čtvrtletí 2005 a I. pololetí 2005
2. Informace
3. Diskuse
4. Závěr

Rozbor
období duben – červen 2005

ÚZPLN Letoun / MTOM	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
přes 5 700kg	0	0	78	7
2 250 – 5 700 kg	0	0	0	0
do 2 250 kg	7 (1+)	1	8	3

Rozbor období duben – červen 2005

ÚZPLN	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
SLZ – ULLa	6	0	1	0
SLZ – ULLt	0	0	0	0
SLZ – ULH+UW	1	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	13	0	1	0

Rozbor období duben – červen 2005

ÚZPLN	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
Para	4	17	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Oznámení	42 událostí			

Rozbor
období duben – červen 2005

C E L K E M U D Á L O S T Í - 189

LN	VI	I a, b, c, d, e	PN	O
31	18	88	10	42

ÚZPLN

Vybrané události

duben 2005

2. 4. - INCIDENT „a“

Při výcvikovém navigačním přeletu žák nezvládl přistání na letišti LKJH.

Po opakovaném odskoku došlo k poškození vrtule o povrch RWY.

Žák pokračoval v letu a kvůli vibracím motoru přistál na letišti LKHS.

Po přistání bylo zjištěno poškození vrtule

což mu nedovolilo dokončit plánovaný let.

2. 4. - INCIDENT „a“

3. 4. – LETECKÁ NEHODA

Pilot ULLa ZENAIR nezvládl nouzové přistání
do terénu vynucené poruchou motoru.
Pilot si pro přistání vybral pole s měkkým povrchem,
přistání skončilo převrácením na záda.
Pilot lehce zraněn,
letoun silně poškozen – zničen.

3. 4. – LETECKÁ NEHODA

7. 4. – OZNÁMENÍ

Po přistání na RWY 31 LKPR došlo
k prasknutí levé pneu hlavního podvozku
letounu PA 32.
Letadlo bylo odtaženo na stojánku
na paletovém vozíku.
K omezení letového provozu nedošlo,
letadlo nebylo poškozeno.

7. 4. – OZNÁMENÍ

12. 4. – OZNÁMENÍ

Na letišti v Bologni došlo k poruše směrového řízení na letounu typu ATR 72-200.

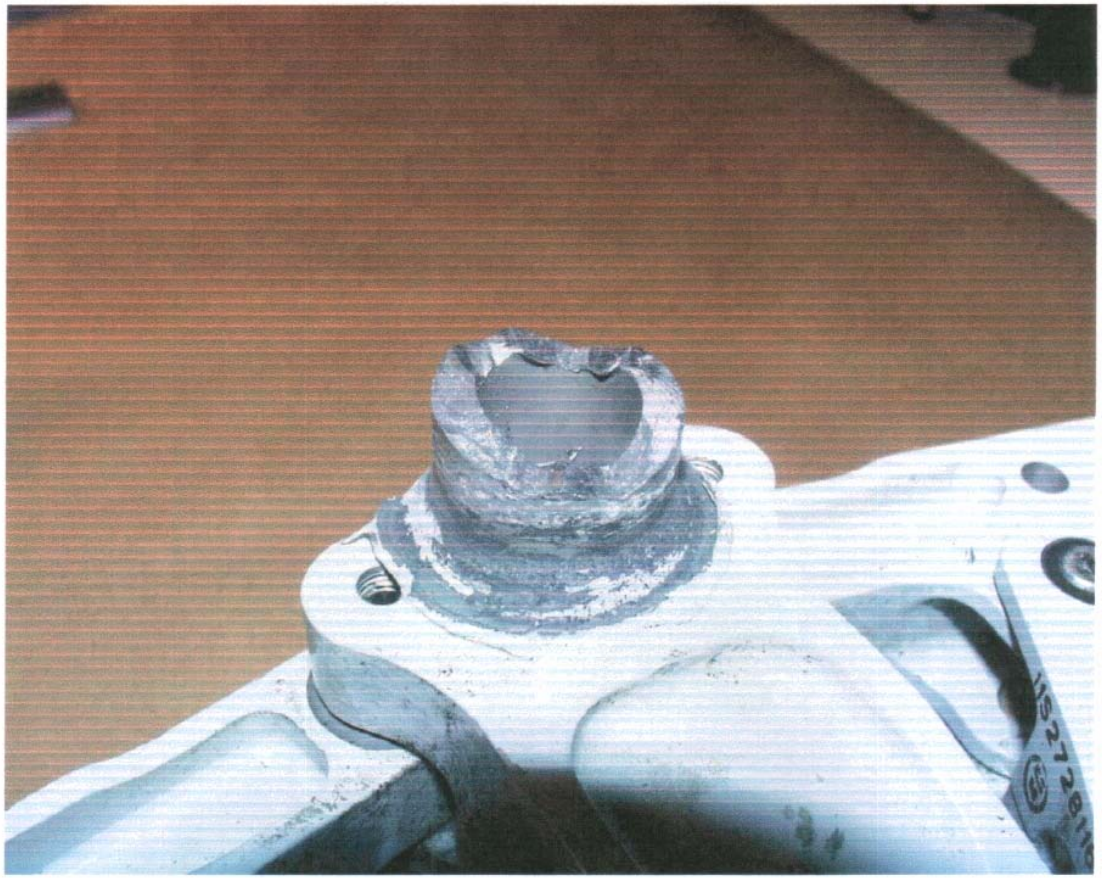
Porucha byla zjištěna posádkou při provádění úkonů před vzletem.

Příčiny události jsou zjišťovány partnerským úřadem v Itálii.

Událost je klasifikována jako vážný incident.

Závada: poškození mechanického spoje pedálů levé strany řízení.

12. 4. – OZNÁMENÍ



Rupture après désassemblage

21. 4. – INCIDENT „b“

Během pojíždění letounu A 310
na let v LKPR došlo
k prasknutí patky disku levého kola
příďového podvozku
s následným únikem tlaku z pneumatiky.

Přijatá opatření při zjišťování příčin :
disk kola byl zaslán výrobci na odbornou expertízu.

21. 4. – INCIDENT „b“

21. 4. – INCIDENT „b“

22. 4. – OZNÁMENÍ

Letoun typu KOALA 912 prováděl let
po trati LKST – Písek.
Uživatel SLZ po startu
omylem zapnul ELT 121,5 MHz,
který po přistání mechanici vypnuli.

Byl aktivován vrtulník
Letecké záchranné služby
ze střediska v Plzni Líních.

25. 4. - INCIDENT „a“

Pilot A-330 KAL při pojíždění na místo vzletu
po RWY 31 zjistil, že dráha je pro otočení úzká.
Pomocí provozních prostředků letiště
byl odtažen na stojánku.
Byl doplněn palivem,
odlet zdržen 2.15 min.
RWY 13 byla blokována více než 1 hod.,
zdržení 5-ti linek 15 – 45 min.

25. 4. - INCIDENT „a“

30. 4. – LETECKÁ NEHODA

Při nouzovém přistání
nedaleko letiště LKHV
nezvládl pilot manévr přistání do terénu.
Došlo k destrukci letounu Z-226
a dvěma vážným zraněním.

Příčiny LN jsou zjišťovány komisí AeČR.

30. 4. – LETECKÁ NEHODA

30. 4. – LETECKÁ NEHODA

Mladý pilot nezvládl kroužení v termice na kluzáku typu JANTAR STANDARD 2.

Spadl do vývrtky z malé výšky.

Účastnil se plachtařských závodů po přestávce v létání 8 měsíců.

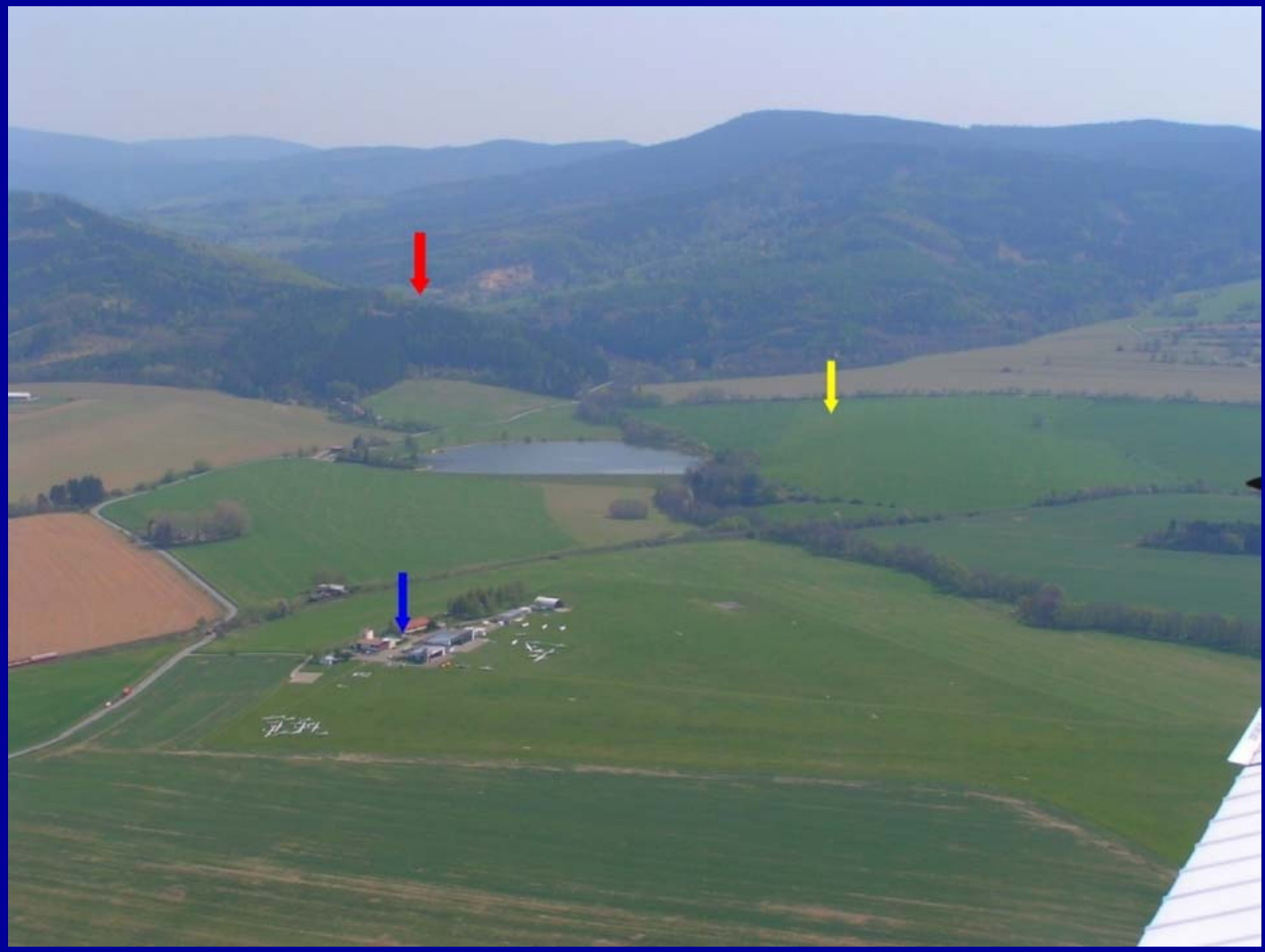
Celkem měl na kluzácích nalétáno 155 hod,

na typu 60 hod.

Pilot zahynul.

30. 4. – LETECKÁ NEHODA

30. 4. – LETECKÁ NEHODA



ÚZPLN

Vybrané události

květen 2005

7. 5. – OZNÁMENÍ

Pilot ULLa po přistání na LKLT
pojížděl na stojánku.
Během pojíždění došlo k uvolnění
pravé nohy hlavního podvozku
a jejímu oddělení od trupu.

Letoun nepoškozen, po opravě odletěl,
posádka bez zranění.

7. 5. – OZNÁMENÍ

30. 4. – LETECKÁ NEHODA

Pilot ULLa EUROSTAR – 97R nezvládl
přistávací manévr na LKLT.
Pilot udělal krátký rozpočet
a následně nezvládl vysoký odskok.
Letoun tvrdě dosedl na příďový podvozek
a došlo k jeho poškození.

Pilot nezraněn,
letoun značně poškozen.

30. 4. – LETECKÁ NEHODA

26. 5. – LETECKÁ NEHODA

Na letišti Praha Ruzyně při vytlačování letounu společnosti Alitalia MB 80 došlo ke kolizi vlečného prostředku Calmar s letounem.

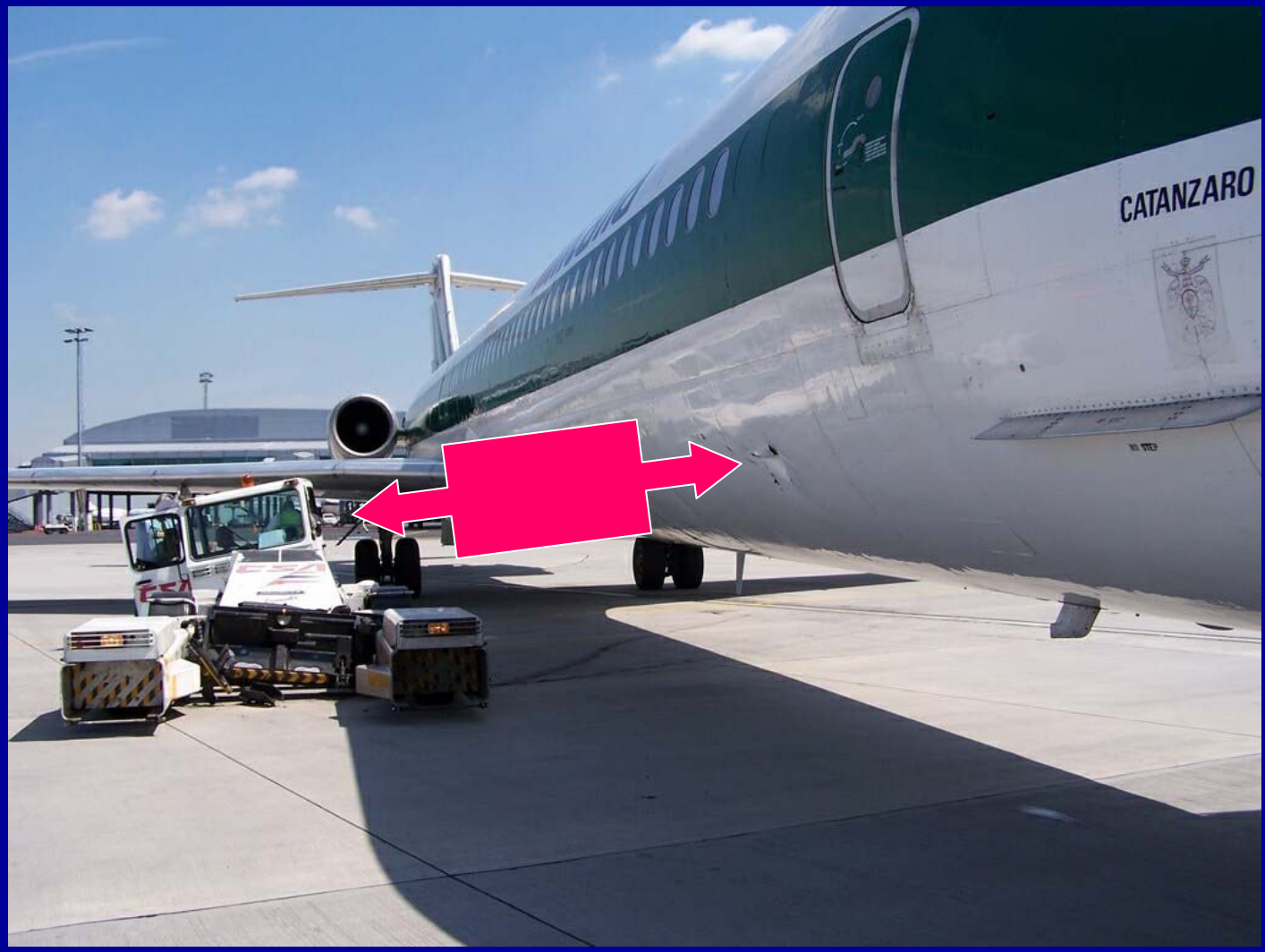
Následky:

- poškozený letoun, na kterém musela být provedena výměna přední podvozkové nohy a záplatován trup o rozměru 750-820 mm
- tahač Calmar byl těžce poškozen.

Událost je kvalifikována jako letecká nehoda,

Příčiny zjišťuje komise ÚZPLN.

26. 5. – LETECKÁ NEHODA



ÚZPLN

Vybrané události

červen 2005

5. 6. – OZNÁMENÍ

Pilot Cessny 210 prováděl přelet
z letiště Lučenec na letiště Poprad
ve skupině 5-ti letadel.
Přistával jako poslední ze skupiny.
Po rozchodu skupiny se při vytváření rozstupu
a vyčkávání zaměřil na sledování ostatních letounů
a nevysunul před přistáním podvozek.
Před dosednutím uslyšel varovný signál klaksonu,
ale již nestačil zareagovat a přistál se zasunutým
podvozkem na RWY 09.
Příčiny události zjišťuje komise LÚ SR.

5. 6. – OZNÁMENÍ

15. 6. – INCIDENT „a“

Letoun MD-82 bulharské imatrikulace
přerušil vzlet na RWY 24 LKPR.
Levý motor nereagoval na pohyb plynové páky.
Uvolnil dráhu bez zdržení provozu.

Zjišťování příčin incidentu provádí
bulharská strana,
která vyhodnocuje FDR.
Doposud neuzavřeno.

16. 6. - POZEMNÍ NEHODA

V průběhu nastupování pasažérů na LKPR
došlo k proražení přetlakové části trupu
letounu B 737 - 500
uvolněným vozíkem.

Letadlo staženo z provozu,
zpět nasazeno až 20.6.
Příčiny PN se zjišťují,
jedná se zjevně o souhrn více faktorů.

16. 6. - POZEMNÍ NEHODA

16. 6. – LETECKÁ NEHODA

Pilotka ze SRN přistávala dle pokynů dispečera
na uzavřenou RWY 34 letiště LKMB.
Dispečer AFIS vzhledem k větru poskytl informace
o RWY v používání přesto,
že její uzavření bylo publikováno NOTAMem.
Pilotka ve fázi vyrovnání uviděla kříž pro zákaz přistání
a rozhodla se přistání přerušit.
Při pokusu o vzlet ale narazila na okraj místní komunikace.
Vylomena přední podvozková noha, zničena vrtule,
poškozen nosník křídla a jeho potah.
Letoun byl německým leteckým úřadem vyřazen z provozu.
Bez zranění.

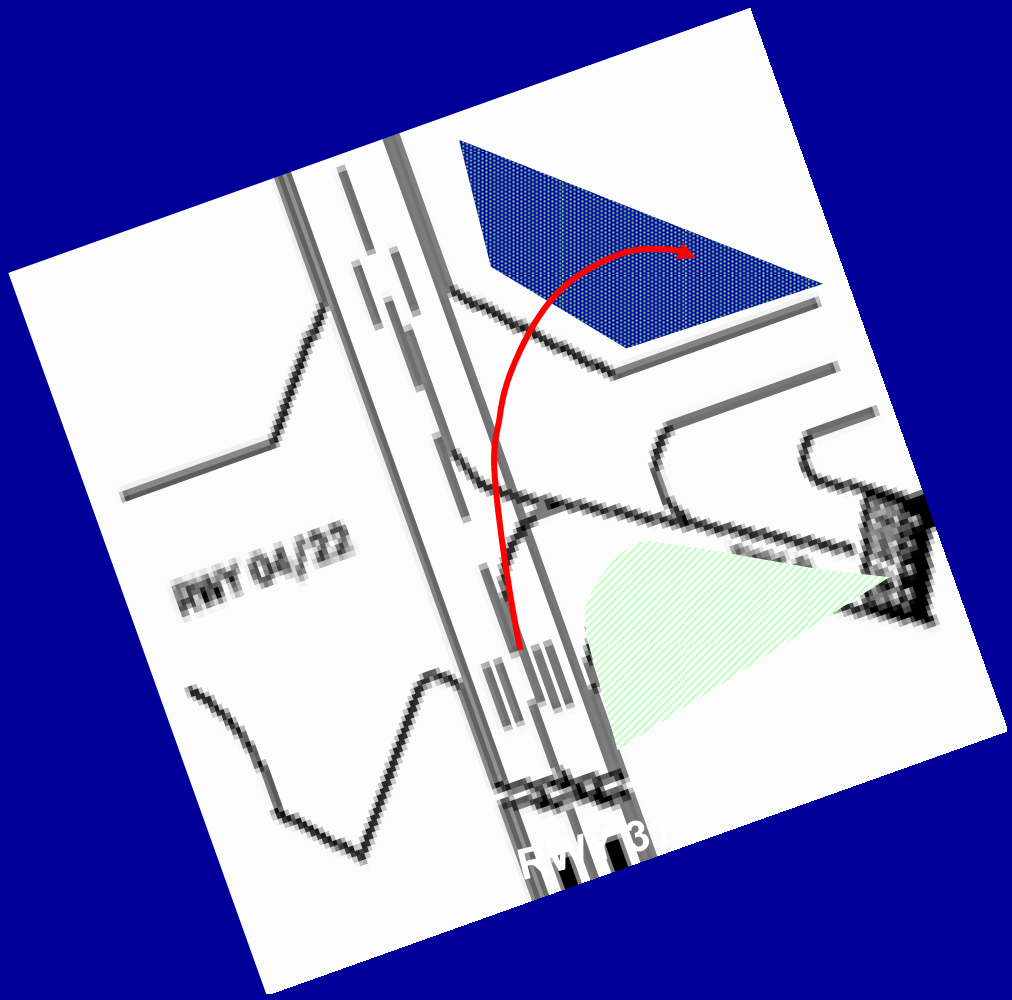
16. 6. – LETECKÁ NEHODA

21. 6. – LETECKÁ NEHODA

Pilot PA 32 přistál na letišti LKPR na RWY 31.
Ve snaze zkrátit dojezd a urychlit uvolňování
se snažil brzdit tak,
aby stačil vyjet na TWY R.
Letadlo vybočilo ze směru a vyjelo do trávy
mimo místo křížení RWY 31 s RWY 22,
přitom došlo k nárazu okraje levého křídla do terénu.
Vyhnuta přední podvozková noha,
poškozen potah levého konce křídla a koncový oblouk.
Bez zranění.

21. 6. – LETECKÁ NEHODA

21. 6. – LETECKÁ NEHODA



Rozbor
období leden – červen 2005

Letoun / MTOM	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
přes 5 700kg	0	1	120	14
2 250 – 5 700 kg	1	0	3	0
do 2 250 kg	8 (1+)	1	12	4

Rozbor období leden – červen 2005

ÚZPLN	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
SLZ – ULLa	8 (2+)	0	1	1
SLZ – ULLt	0	0	0	0
SLZ – ULH+UW	1	0	0	0
SLZ – PK, MPK a ZK	14	0	1	0

Rozbor období leden – červen 2005

ÚZPLN	LN	VI	I a, b, c, d, e	PN
Para	4	17	0	0
Balony a vzducholodě	0	0	0	0
Oznámení	75 událostí			

Rozbor
období leden – červen 2005

C E L K E M U D Á L O S T Í - 286

LN	VI	I a, b, c, d, e	PN	O
36(3+)	19	137	19	75

Srovnání I. pololetí rok 2005 / 2004

C E L K E M U D Á L O S T Í - 286 / 245

LN	VI	I a, b, c, d, e	PN	O
36(3+) / 34 (4+)	19 / 7	137 / 132	19 / 17	75 / 55

INFORMACE

EASA

Dne 19. dubna se zúčastnil ředitel Ústavu „The Coordination Meeting of the EU Accident Investigation Boards“ které bylo vyvoláno EASA a uskutečnilo se v Kolíně n/R.

SPOLUPRÁCE

Byla potvrzena úzká spolupráce

s

Kriminalistickým ústavem PČR,

která zaručuje možnost využití

nejmodernějších technologií

pro účely odborného zjišťování příčin LN a I.

27th MEETING IBSC

Na základě pozvání se 2 pracovníci Ústavu zúčastnili konference

International Bird Strike Committeee

která se konala 23. – 27. května v Aténách.

Byly získány další kontakty a podklady

pro vytvoření pracovní skupiny,

která bude tyto otázky řešit

v rámci České Republiky.

27th MEETING IBSC

ÚZPLN

ECCAIRS

European Co-ordination Centre
for Aviation Incident Reporting System

V souladu se
SMĚRNICÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2003/42/ES
ze dne 13. června 2003
o hlášení událostí v civilním letectví
zavádí Ústav sledování a vyhodnocování událostí na základě předaného
programu ECCAIRS 4.2.5.

CVIČENÍ Air Accident 2005

Procvičení společného zásahu složek IZS při letecké nehodě velkého letadla na území ČR.

Zapojení všech dotčených orgánů krizového řízení, institucí, operačních středisek,

stálých složek a sil podle plánů IZS.

Řízení cvičení ze stupně

HZS Plzeňského kraje / Rokycany.

CVIČENÍ Air Accident 2005

Letadlo B737-800, EK-CSY, provozovatel Kron Air, Kronenburg (KEG), provádí charterový let z letiště Mnichov (EDDM) SRN na letiště Riga (VMRR) Lotyšsko.

Na palubě letadla je 6 členů posádky (KEG) a 144 cestujících (SRN).

Letadlo EK-CSY vzlétlo z EDDM a nad bodem ETIMA na FL 330 navázalo spojení na kmitočtu ACC Praha a hlásilo let podle plánu na bod LAGAR v FL 330.

Letoun vzápětí vysílá tísňový signál, PIC neodpovídá.

L + K č.6 - PREVENCE

Závěrečný 6. díl velice zajímavého seriálu
o aerodynamice a letových vlastnostech letounů.

PSÁNO PRO L+K

LÉTÁNÍ JE KRÁSNÉ

6. ZALETÍME SI POZDRAVIT PŘÁTELE NA CHALUPĚ?

RADOMÍR ORLITA

Rozhodnuto, letíme... Policajty tam nemaji, takže nás hned tak někdo nepřeže. Ačkoli..... radši se do toho plochého údolíčka připlížíme pěkně opatrně, bez velkého cirkusu. Co když někde v dosluchu kdosi z Úřadu právě chodí po houštách! To by nebylo fajn...
Jsme na místě.... prostředí je fakt krásné. Venca vztyčil u chalupy jakési stožáry, minule tu nebyly..... možná větrná elektrárna. Na to se ho budu muset vyptat..... Jsou vůbec doma? Nevyběhni ven.... asi ještě spí. Ti se tady mají.....

klesej, máme psí výšku..... říkám **neklesej**, dotoč a pryč, stejně to celé nemá smysl.....

Ani jsme vlastně nepřistáli, jen velice mírně přidržel. Přesto se, najednou, dívame přes nos letadla kamsi do zahrady.... Ještě instinktivní sáhnutí do řízení a dvě sekundy bezmocnosti.....

Jak tu naši událost uveřejní:
(Sestaveno z rozborů, jakých si každý rok přečteme několik. Ony to ani rozbory nejsou, jen ustálená forma zveřejňování zlých zpráv. Jejich počet neklesá.)

Hrkni trochu plynem, at vědí že jsme to my a lítame pro ně...
Nějak jsem ztratil ze zorného pole tu jejich výškovou konstrukci. Neorovnávej, radši přihni, co kdyby byla rovnou pod trupem.... Ted to s námi trochu drcilo. Nic se neděje, 170, kvatlu dost a řízení bohatě tvrdé (však už začínám cítit zápěstí). Asi nějaká turbulence od terénu.... nebo jsme si lízli vlastní vrtulák. Žádný div, točíme se jako na obrtlíku.
Aá, začalo pofukovat, snáší nás to nad vedlejší rybník..... Oprav zatáčku, at jsme mimo vodu, hůl tam odhadneš jak jsi vysoko....
Kolikátá zatáčka to je? Nestíhám počítat..... A pořád nikde nikdo...
Hm, při příletu to vypadalo skoro jako rovina.., jeden by neřekl, oni tu mají i kopec. A na té stráni nad chalupou kdosi je..... Mávají nám! Vatškova rodina to nebude, sedí a je jich víc... Asi místní děcka.
Zas ta turbulence, či co... no pod 160 nejdeme, takže dobrý..... Ale víc už ne-

Průběh letu:
Pilot s další osobou na palubě odletěl do prostoru obce XY, kde nad budovou známých (rodiny, děvčete) začal provádět zatáčky. V konečné fázi při nízkém letu, kdy nevěnoval patřičnou pozornost zatáčce velkého náklonu, přešel náhle do strmého pádu a narazil do země.

Zranění osob:
Osádka při nehodě zahynula.

Závěry
Hlavní příčina:
Porušení minimální stanovené výšky pilotem.
Spolupůsobící příčina:
Nedostatečná pozornost pilota při provádění manévru v malé výšce nad zemí, překročení provozních omezení letounu.
Komentář:
Další letecká nekázeň, úmyslné porušení pravidel létání.

Vše za námi, pozemské věci nás netíží, co můžeme dodat?
Ano, byla to **letecká nekázeň,** ne spontánní, naplánovaná. Proč všemu už od počátku nezačínáš respekt k předpisu, který lety pod 500 ft nedovoluje?... Nevím, nepřemýšleli jsme o tom. Ono až na ten závěr, to vůbec nevypadalo kriticky, měli jsme pocit, že vše docela vychází... Někde se musela stát chyba. Nebo víc chyb. Mohli jsme všelicos lépe ohlídat, kdybychom snad věděli..... třeba by se tam ani neletělo...

Proberme si to celé ještě jednou:
K chybě prvotní, k nekázni, jen tolik. Nemělo se udát. Jakýkoli komentář k mnohokrát opakovanému - že platná pravidla ochraňují dlouhodobou zkušenost z letového provozu a znění jejich článků vykoupily oběti - už nijak nepostihuje účinek onoho lakonického konstatování. Proto raději pojďme po konkrétních bodech. Mohou být užitečné i tím, co se pod povolenou výšku dostanou bez vlastního zavinění.
Příslet na místo: Pohoda. Nebo i dí... obav? Obojí - jenže obava pramení pouze z faktu, že nás kdosi uvidí, ohlásí... apod., naprosto ne z právě navozeného letového stavu a rizik jeho zvládnutí. **Patří k** úplně **nejzákladnějším chybám pohybovat se** nad zájmovým prostorem **v menší výšce a v zatáčce** v bezhorovém **rozpoložení „krále vzduchu".** Pokud vám to dosud nevědomost dovolila, měli jste nejspíš štěstí. Dočtěte článek, čtěte pomalu a důsledněji od č.1 znova, promýšlejte co je zachyceno na diagramech. Ne pro zapamatování, pro představu a **obraz takového letu**; možná ty správné nápady zažijete už doma, na židli. K příštímu létání i rozhodování se před ním budete o cosi lépe vybavení.
Pozornost: Rozdělení musí být jednoznačné – **koncentrace na** letové veličiny, hlavně **rychlost a náklon**, jen úplně nejnutnější **minimum** lze **věnovat situaci pod sebou**. Pravý opak toho, co jsme před havárií dělali my. Druhý její hlavní díl – **nejvyšší** možné **soustředění se na vlastní pilotáž**. Pod jistou malou výškou (u rychlých MiGů jsou to stovky metrů, pro lehká letadla desítky) totiž pilot nesprávný zásah řídicí pákou v zatáčce použije jen jednou. Oprava, byť přijde po chybě bezprostředně, na běh události už nemá zásadní vliv.
Dodržujete-li podmínku správného rozdělení pozornosti, automaticky tím splníte i požadavky výše uvedeného odstavce. Nezůstane vám kapacita ani čas na kochání se a zážitky. Ale přežijete.

Foto: Jan Flajšman

Rizika nekázně

ÚZPLN

DISKUSE

ZÁVĚR

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

dne 6. října.

V případě jakýchkoliv změn využijeme
informování prostřednictvím
Letecké informační služby
a našich webových stránek.

HOTOVOST ÚZPLN

24 hodin

724 300 800

fax 225 115 430

formulář LN+I = LN a I

www.uzpln.cz

(nová grafika)

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