



ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99

Č.j.: 213/06/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
neoprávněného vstupu na RWY 13
letadla Boeing 737-3Q8
na letišti Praha - Ruzyně
26. 5. 2006**

Praha
listopad 2006

A) Úvod

Název provozovatele: Thomsonfly Ltd. (UK)
Výrobce a model letadla: Boeing, B 737-3Q8
Poznávací značka: G-THOF
Místo: Praha – Ruzyně
Datum a čas: 26. 5. 2006, 18:03 (všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 9. 6. 2006 ÚZPLN obdržel od ŘLP ČR, s.p. oznámení o incidentu letadla B737. Posádka letadla, která prováděla let TOM1747 z letiště Doncaster (EGCN) na letiště Praha – Ruzyně (LKPR), po přistání na RWY 24 při uvolňování RWY zatočila na RWY 13 namísto použití TWY D. Řídicí letového provozu (TWR EC) reagoval na vzniklou situaci nejprve instrukcí k pojíždění na TWY D. Vzápětí, vzhledem k tomu, že letadlo TOM1747 zastavilo v poloze, ze které by již bylo obtížné zatočit zpět na TWY D vydal TWR EC instrukci pojíždět po RWY 13. Posádka letadla potom pojížděla po RWY 13, kterou uvolnila na TWY F. Na RWY 13 nebyl v uvedené době žádný provoz a ke snížení rozstupů mezi letadly nedošlo.

Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Stanislav Suchý
Člen komise: Ing. Radomír Havíř

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130
199 01 PRAHA 99

dne 30. listopadu 2006

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy (u výtisku č. 1, uloženém v archivu ÚZPLN)

1 Faktické informace

1.1 Průběh události

Dne 26. 5. 2006 letadlo Boeing 737-3Q8, volací značka TOM1747 provádělo let z letiště EGCN na letiště LKPR. V 10:47:24 ohlásila posádka letadla finále RWY 24 a TWR EC vydal posádce letadla TOM1747 povolení k přistání na RWY 24. Posádka letadla přistála na RWY 24 v 10:48:12.

V 10:49, když se v průběhu dojezdu letadlo nacházelo v prostoru křižovatky RWY 24 s RWY 13, posádka letadla nesledovala osu výjezdu z RWY 24 na pojízdovou dráhu (TWY D), ale odbočila do směru osy RWY 13.

Posádka ve svém vysvětlení k této situaci uvedla, že před přistáním provedla briefing a rozhodnutí uvolnit RWY 24 na TWY D. Po přistání, když se letadlo během dojezdu nacházelo v místě křižovatky RWY 13 a RWY 24, posádka usilovala o co nejrychlejší uvolnění RWY 24. Posádka uvedla, že se zmýlila v orientaci, kde na široké ploše křížení je výjezd z RWY 24 na TWY D a když zatočila o ½ zatáčky do směru osy RWY 13 poznala, že je na RWY 13 a ihned zastavila.

V 10:49:05 na zatáčení letadla do směru RWY 13 reagoval TWR EC, který vydal posádce letadla instrukci pokračovat po TWY D a nevstupovat na RWY 13. Posádka letadla instrukci ihned potvrdila. Posádka letadla uvedla, že byla schopna s letadlem zatočit zpět na TWY D, ale TWR EC vzápětí, vzhledem k poloze letadla, ze které by bylo nevhodné zatáčet zpět na TWY D, vydal posádce letadla instrukci pokračovat již v pojíždění po RWY 13. Současně upozornil posádku letadla, aby příště použila TWY D.

1.2 Zranění osob

NIL

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

Velitel letadla, věk 58 let, držitel průkazu způsobilosti ATPL(A). Měl kvalifikaci velitele letadla na typu B 737. Velitel letadla celkem nalétal 9958 h.

Druhý pilot, věk 29 let, držitelka průkazu způsobilosti CPL(A). Celkem na typu B 737 nalétala 763 h.

1.6 Informace o letadle

Typ:	Boeing 737-3Q8
Poznávací značka:	G-THOF
Výrobce:	Boeing
Výrobní číslo:	26314
Osvědčení o letové způsobilosti a potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu:	platné
Celkový nálet:	32752 h
Počet cyklů:	18849

1.7 Meteorologická situace

Podle zprávy METAR/SPECI byly dne 26. 5. 2006 v intervalu 10:30 – 11:00 v době přistání a pojíždění letadla na letišti Praha-Ruzyně následující podmínky:

Oblačnost: SCT 3600 ft AGL
Přízemní vítr: 290°/ 10 kt
Dohlednost: nad 10 km

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační a vizuální prostředky neměly na vznik incidentu vliv.

1.9 Spojovací služba

Spojení mezi TOM 1747 a letovými provozními službami probíhalo v době incidentu na kmitočtu Ruzyně Tower 118,1 MHz. Spojení bylo čitelné.

1.10 Informace o letišti

Na LKPR byla v použití RWY 24. Informační znak výjezdu na TWY D a osově značení výjezdu z RWY 24 na TWY D jsou provedeny v souladu s Annex 14.



Značení výjezdu z RWY 24 na TWY D (na křížení RWY 13/31 a RWY 06/24)

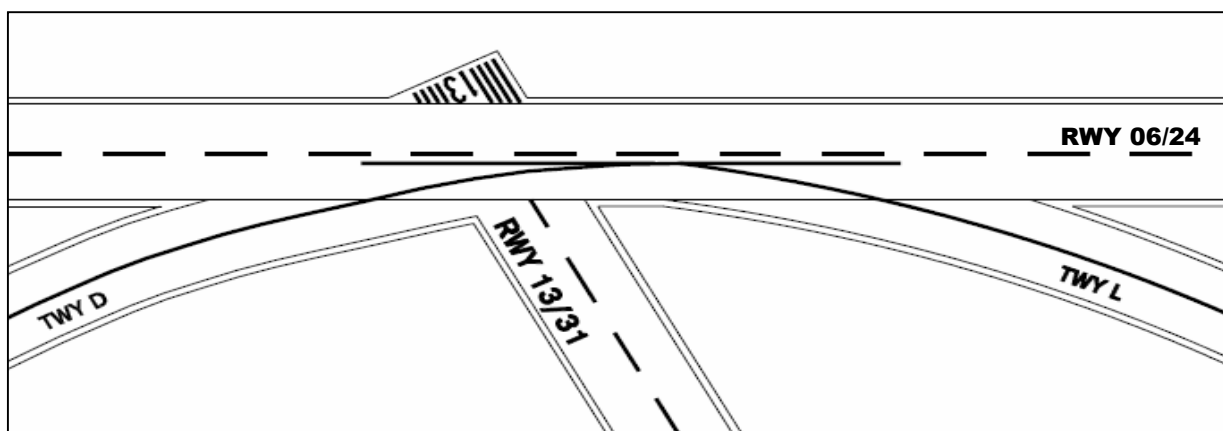


Schéma výjezdu na TWY D a křížení RWY 13/31 a RWY 06/24

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letové zapisovače nebyly využity. Rozbor průběhu incidentu byl proveden na základě záznamů ATS.

1.12 Popis místa nehody a trosk

NIL

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkum

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin incidentu bylo postupováno v souladu s předpisem L13.

2 Rozbory

2.1 Posádka letadla TOM 1747 předpokládala vyklidit RWY 24 použitím výjezdu z RWY 24 na TWY D. Při zatáčení v úseku křižovatky RWY 06/24 a RWY 13/31 posádka letadla TOM 1747 nepojížděla po značení napojení na TWY D a zatočila mimo toto značení až do 1/2 zatáčky do směru osy RWY 13, kde po zjištění své chyby zastavila. Pravidla pro pojíždění na LKPR zakazují výjezd na RWY 13 po přistání na RWY 24 pokud ATC nestanoví jinak.

2.2 Značení výjezdu z RWY 24 na TWY D a osově značení na TWY D jsou zřízeny takovým způsobem, že poskytují vedení od osově značení na RWY 24. Na křižovatce TWY D s RWY 06/24 a RWY 13/31 je osově značení napojeno obloukem na osově značení RWY 24 za účelem usnadnění včasného zjištění výjezdu a odbočení z RWY 24.

2.3 Reakce TWR EC na zatáčení letadla TOM 1747 byla správná. Na základě provozní situace a polohy stojícího letadla TOM 1747 povolil z místa zastavení pokračovat v pojíždění dál po RWY 13.

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

- posádka letadla TOM 1747 měla odpovídající kvalifikaci a způsobilost;
- letadlo mělo platné osvědčení o způsobilosti a potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu;
- posádka letadla TOM 1747 se snažila rychle uvolnit RWY 24, zřejmě nerozptýlila svoji nejistotu o výjezdu na TWY D, nesledovala osové značení TWY D v místě napojení na RWY 24 a odbočila do směru RWY 13.
- TWR EC reagoval správně.

3.2 Příčinou byla chyba posádky letadla TOM 1747 při určení výjezdu z RWY 24.

4 Bezpečnostní doporučení

Událost byla předmětem rozboru v rámci porady RWY Safety Teamu pro letiště Praha / Ruzyně dne 22. 6. 2006. Další bezpečnostní doporučení nejsou navrhována.

Praze dne . listopadu 2006