



ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130
199 01 PRAHA 99

Č.j.: 25/04/ZZ

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborném zjišťování příčin Incidentu

letounů 5-ti společností,

který se stal na LKPR

dne 26.1.2004

Praha

Březen 2004

Tato závěrečná zpráva sestává z 5-ti samostatných Závěrečných zpráv
protože hlášené incidenty se liší
časem, průběhem i zúčastněnou společností.

Jedná se o Závěrečné Zprávy :

25a/04/ZZ - AEROSVIT

25b/04/ZZ - MALEV

25c/04/ZZ - LOT

25d/04/ZZ - BELAVIA

25e/04/ZZ - AIRBALTIC

25a/04/ZZ - AEROSVIT

ČÁSTI ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY

A) Úvod

název provozovatele : AEROSVIT,

výrobce a model letadla : Boeing 737,

místo . LKPR

datum a čas : . 26.1.2004, 0739 UTC

B) Informační přehled

Dne 26.1.2004 obdržel UZPLN oznámení o incidentu, letadla společnosti ŠEROSVIT, linky AEW 209. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu.

Příčinu události zjišťovala komise UZPLN ve složení :

Předseda . Ing. Josef Procházka

Členové . Ing. Radomír Havíř

Ing. Jan Zelinka

Závěrečnou zprávu vydal UZPLN dne.....

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Návrhy na bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu – stručně se uvede:

Dne 26.1.2004 došlo po přistání linky AEW 209 společnosti AEROSVIT na RWY 24 LKPR v 0739 UTC (světelné podmínky – den) k nesprávnému opuštění RWY. Místo použití TWY D letoun opustil RWY 24 na RWY 13. Posádka po vjezdu na RWY 13 svoji chybu zjistila.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0	0	0

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

a) informace o každém členu posádky zahrnující:
věk,
kvalifikaci,
platnost průkazu,
přezkoušení,
počet nalétaných hodin celkově a na typu,
průběh letecké služby před nehodou;

b) kvalifikace a zkušenosti ostatních členů posádky a dalších oprávněných osob na palubě;

c) informace o dalších osobách,
zejména pracovnících ŘLP,

.

1.6 Informace o letadle

1.7 Meteorologická situace

Dle sdělení ČHMÚ letecké meteorologické služby ze dne 5.3.2004 - odborný odhad pravděpodobného počasí v místě incidentu na den a čas – 26.1. 2004, 0730 – 1030 UTC, letiště Praha Ruzyně :

Situace : v mělké brázdě nízkého tlaku se nad ČR rozpadala okluzní fronta

Přízemní vítr : 010 – 130° / 1-3 KT

Dohlednost / RVR : 0900 – 1800 M

Stav počasí : zataženo nízkou vrstevnatou oblačností, kouřmo, beze srážek, dráha uklizena

Oblačnost . BKN / OVC LVR base 100 – 200 FT, AGL, postupně až 500 FT AGL

Turbulence : NIL

Námraza : v přízemní vrstvě předpovídána slabá až mírná ve vrstevnaté oblačnosti (teploty byly pod bodem mrazu v intervalu <M08, M04>°C).

Výpis počasí ze zpráv METAR stanice Praha / Ruzyně dne 26.1.2004 v období 0700 – 1100 UTC je v příloze Závěrečné zprávy.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační zařízení neměly vliv na incident.

Vizuální prostředky - dráhové značení RWY 24 odpovídá normám ICAO ((předpis L 14). Přesto, vzhledem ke specifickým podmínkám křížení RWY 24 a RWY 31 a systému TWYs a jejich značení, dochází k nesprávnému opouštění RWY 24 a následnému pojíždění.

1.9 Spojovací služba

Spojení probíhalo na frekvenci 118,1 Ruzyně TWR bez závad.

1.10 Informace o letišti

Letiště Praha Ruzyně LKPR bylo v době incidentu provozuschopné.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letové zapisovače nebyly využity.

Byly využity záznamy radaru a radiokorespondence.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Křížení RWY 24 a RWY 31.

Fotografie, mapy, nákresy a grafy se připojí k bodu 5 Přílohy.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkum

K ověření pohybu letounu po přistání a pojíždění byly využity prostředky objektivní kontroly ŘLP ČR. Radarová animace, záznam radiokorespondence viz přílohy.

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

Po ohlášení chybného opuštění RWY 24 posádkou AEW 209, *ŘLP TWR* na stanovišti TWR vydalo nové povolení pro pojíždění.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin incidentu bylo postupováno v souladu s předpisem L 13.

2. ROZBORY

25/ 26.1. 2004-03-04

Čas: 07:39:59 – 07:46:23

Identifikace: AEW 209, A4626

Frq: 118,1 – Ruzyně – Tower

Popis:

Po přiblížení a přistání s následným odbržděním na RWY 24, Letiště Praha-Ruzyně, pilot obdržel pokyny k pojíždění od ŘLP TWR Praha-Ruzyně na Frq: 118,1

- vacant taxiway D-delta, than F- foxtrot, cross RWY 13,

kterou pilot potvrdil

x D –delta F-foxtrot, Gross RWY 13, to the left

začal však točit doleva na RWY 13. Svoji chybu si uvědomil a ohlásil ŘLP TWR Praha –Ruzyně

x AEW 209 sorry, but we are entered RWY 13

ŘLP TWR Praha –Ruzyně reagoval

- we can see, taxi straight ahead via RWY 13, than F-foxtrot

Pilot pokračoval po RWY 13 a TWY F

3. ZÁVĚRY

Hlavní příčinou incidentu bylo nedodržení pokynu *ŘLP* posádkou letounu.

Spolupůsobící příčinou bylo vodorovné značení křížení RWY 24/31 a svislé značení TWY D.

.....

předseda komise

4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Uvedou se **doporučení** na opatření ke zvýšení bezpečnosti letu určená s cílem předcházení leteckým nehodám (incidentům) a **další doporučení** na nápravná opatření pro odstranění zjištěných nedostatků, která budou předána OCL – MD ČR, ÚCL nebo dalším orgánům dle rozhodnutí ředitele Ústavu.

V Praze dne

Schvaluji :

Ing Pavel ŠTRŮBL

ředitel

5. PŘÍLOHY

25b/04/ZZ - MALEV

ČÁSTI ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY

A) Úvod

název provozovatele : MALEV

výrobce a model letadla : Fokker 70,

místo . LKPR

datum a čas : . 26.1.2004, 0809 UTC

B) Informační přehled

Dne 26.1.2004 obdržel UZPLN oznámení o incidentu, letadla společnosti MALEV, linky MAH 820. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu.

Příčinu události zjišťovala komise UZPLN ve složení :

Předseda . Ing. Josef Procházka

Členové . Ing. Radomír Havíř

Ing. Jan Zelinka

Závěrečnou zprávu vydal UZPLN dne.....

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

6) Faktické informace

7) Rozbory

8) Závěry

9) Návrhy na bezpečnostní doporučení

10) Přílohy

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu – stručně se uvede:

Dne 26.1.2004 došlo po přistání linky MAH 820 společnosti MALEV na RWY 24 LKPR v 0809 UTC (světelné podmínky – den) k nesprávnému opuštění RWY. Posádka po přistání na RWY 24 bez pokynu ŘLP TWR ji opustila na RWY 13.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0	0	0

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

a) informace o každém členu posádky zahrnující:
věk,

kvalifikaci,
platnost průkazu,
přezkoušení,
počet nalétaných hodin celkově a na typu,
průběh letecké služby před nehodou;

b) kvalifikace a zkušenosti ostatních členů posádky a dalších oprávněných osob na palubě;

**c) informace o dalších osobách,
zejména pracovnících ŘLP,**

.

1.6 Informace o letadle

Fokker F 70 společnosti MALEV

1.7 Meteorologická situace

Dle sdělení ČHMÚ letecké meteorologické služby ze dne 5.3.2004 - odborný odhad pravděpodobného počasí v místě incidentu na den a čas – 26.1. 2004, 0730 – 1030 UTC, letiště Praha Ruzyně :

Situace : v mělké brázdě nízkého tlaku se nad ČR rozpadala okluzní fronta

Přízemní vítr : 010 – 130° / 1-3 KT

Dohlednost / RVR : 0900 – 1800 M

Stav počasí : zataženo nízkou vrstevnatou oblačností, kouřmo, beze srážek, dráha uklizena

Oblačnost . BKN / OVC LVR base 100 – 200 FT, AGL, postupně až 500 FT AGL

Turbulence : NIL

Námraza : v přízemní vrstvě předpovídána slabá až mírná ve vrstevnaté oblačnosti (teploty byly pod bodem mrazu v intervalu <M08, M04>°C).

Výpis počasí ze zpráv METAR stanice Praha / Ruzyně dne 26.1.2004 v období 0700 – 1100 UTC je v příloze Závěrečné zprávy.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační zařízení neměly vliv na incident.

Vizuální prostředky - dráhové značení RWY 24 odpovídá normám ICAO ((předpis L 14). Přesto, vzhledem ke specifickým podmínkám křížení RWY 24 a RWY 31 a systému TWYs a jejich značení, dochází k nesprávnému opouštění RWY 24 a následnému pojíždění.

1.9 Spojovací služba

Spojení probíhalo na frekvenci 118,1 Ruzyně TWR bez závad.

1.10 Informace o letišti

Letiště Praha Ruzyně LKPR bylo v době incidentu provozuschopné.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letové zapisovače nebyly využity.

Byly využity záznamy radaru a radiokorespondence.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Křížení RWY 24 a RWY 31.

Fotografie, mapy, nákresy a grafy se připojí k bodu 5 Přílohy.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkum

K ověření pohybu letounu po přistání a pojíždění byly využity prostředky objektivní kontroly ŘLP ČR. Radarová animace, záznam radiokorespondence viz přílohy.

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

Po opuštění RWY 24 bez pokynu ŘLP na RWY 13, posádkou MAH 820, ŘLP TWR na tuto situaci reagoval novým vydáním povolení pro pojíždění a následnému odbočení na TWY F. Posádka potvrdila.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin incidentu bylo postupováno v souladu s předpisem L 13.

2. ROZBORY

25/ 26.1. 2004-03-04

Čas: 08:09:47 - 08:14:09

Identifikace: **mah820**

A2612

Frq: **118,1 – Ruzyně – Tower**

Popis:

Po přiblížení a přistání s následným odbržděním na RWY 24, Letiště Praha-Ruzyně, pilot začal odbočovat doleva na RWY 13. ŘLP TWR Praha-Ruzyně tento manévr zpozoroval a dal pilotovi příkaz pokračovat po RWY13 přímo a potom odbočit doleva na TWY F- foxtrot

- MAH 820 entered RWY 13, no problem, taxi straight ahead, than first left TWY F

Pilot potvrzuje

x thank you wery much RWY 13, then left F

Pilot pokračoval po RWY 13 a TWY F

3. ZÁVĚRY

Hlavní příčinou incidentu bylo nesprávné vyklizení RWY 24 na RWY 13 posádkou letounu.

Spolupůsobící příčinou bylo nevydání pokynu k opuštění dráhy ŘLP TWR

a vodorovné značení křížení RWY 24/31 a svislé značení TWY D.

.....
předseda komise

4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Uvedou se **doporučení** na opatření ke zvýšení bezpečnosti letu určená s cílem předcházení leteckým nehodám (incidentům) a **další doporučení** na nápravná opatření pro odstranění zjištěných nedostatků, která budou předána OCL – MD ČR, ÚCL nebo dalším orgánům dle rozhodnutí ředitele Ústavu.

V Praze dne

Schvaluji :

Ing Pavel ŠTRŮBL

ředitel

5. PŘÍLOHY

25c/04/ZZ - LOT

ČÁSTI ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY

A) Úvod

název provozovatele : LOT

výrobce a model letadla : ATR 72,

místo . LKPR

datum a čas : . 26.1.2004, 0814 UTC

B) Informační přehled

Dne 26.1.2004 obdržel UZPLN oznámení o incidentu, letadla společnosti MALEV, linky MAH 820. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu.

Příčinu události zjišťovala komise UZPLN ve složení :

Předseda . Ing. Josef Procházka

Členové . Ing. Radomír Havíř

Ing. Jan Zelinka

Závěrečnou zprávu vydal UZPLN dne.....

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

11)Faktické informace

12)Rozbory

13)Závěry

14)Návrhy na bezpečnostní doporučení

15)Přílohy

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu – stručně se uvede:

Dne 26.1.2004 došlo po přistání linky LOT 523 společnosti LOT na RWY 24 LKPR v 0814 UTC (světelné podmínky – den) k nesprávnému opuštění RWY. Posádka po přistání na RWY 24 bez pokynu ŘLP TWR ji opustila na RWY 13.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0	0	0

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

a) informace o každém členu posádky zahrnující:
věk,

kvalifikaci,
platnost průkazu,
přezkoušení,
počet nalétaných hodin celkově a na typu,
průběh letecké služby před nehodou;

b) kvalifikace a zkušenosti ostatních členů posádky a dalších oprávněných osob na palubě;

**c) informace o dalších osobách,
zejména pracovnících ŘLP,**

.

1.6 Informace o letadle

ATR 72, společnosti LOT

1.7 Meteorologická situace

Dle sdělení ČHMÚ letecké meteorologické služby ze dne 5.3.2004 - odborný odhad pravděpodobného počasí v místě incidentu na den a čas – 26.1. 2004, 0730 – 1030 UTC, letiště Praha Ruzyně :

Situace : v mělké brázdě nízkého tlaku se nad ČR rozpadala okluzní fronta

Přízemní vítr : 010 – 130° / 1-3 KT

Dohlednost / RVR : 0900 – 1800 M

Stav počasí : zataženo nízkou vrstevnatou oblačností, kouřmo, beze srážek, dráha uklizena

Oblačnost . BKN / OVC Lyr base 100 – 200 FT, AGL, postupně až 500 FT AGL

Turbulence : NIL

Námraza : v přízemní vrstvě předpovídána slabá až mírná ve vrstevnaté oblačnosti (teploty byly pod bodem mrazu v intervalu <M08, M04>°C).

Výpis počasí ze zpráv METAR stanice Praha / Ruzyně dne 26.1.2004 v období 0700 – 1100 UTC je v příloze Závěrečné zprávy.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační zařízení neměly vliv na incident.

Vizuální prostředky - dráhové značení RWY 24 odpovídá normám ICAO ((předpis L 14). Přesto, vzhledem ke specifickým podmínkám křížení RWY 24 a RWY 31 a systému TWYs a jejich značení, dochází k nesprávnému opouštění RWY 24 a následnému pojíždění.

1.9 Spojovací služba

Spojení probíhalo na frekvenci 118,1 Ruzyně TWR bez závad.

1.10 Informace o letišti

Letiště Praha Ruzyně LKPR bylo v době incidentu provozuschopné.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letové zapisovače nebyly využity.

Byly využity záznamy radaru a radiokorespondence.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Křížení RWY 24 a RWY 31.

Fotografie, mapy, nákresy a grafy se připojí k bodu 5 Přílohy.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkum

K ověření pohybu letounu po přistání a pojíždění byly využity prostředky objektivní kontroly ŘLP ČR. Radarová animace, záznam radiokorespondence viz přílohy.

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplňkové informace

Po opuštění RWY 24 bez pokynu ŘLP na RWY 13 posádka LOT 523 ohlásila svoji pozici jako na TWY D. ŘLP TWR na tuto situaci reagoval upřesněním pozice, že letoun je na RWY 13 a vydáním povolení pro pojíždění a následnému odbočení na TWY F. Posádka potvrdila.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin incidentu bylo postupováno v souladu s předpisem L 13.

2. ROZBORY

Čas: 08:09:47 - 08:14:09

Identifikace: LOT 523 A4520

Frq: 118,1 – Ruzyně – Tower

Popis:

Po přiblížení a přistání s následným odbržděním na RWY 24, Letiště Praha-Ruzyně, pilot začal odbočovat doleva na RWY 13. Oznámil ŘLP TWR Praha-Ruzyně opuštění RWY 24 po TWY D

x Delta 523 RWY vacated D taxi

ŘLP TWR Praha-Ruzyně oznámil osádce, že se nacházejí na RWY 13

- Ok, you are on RWY 13, no problem, taxi straight ahead and first left via TWY F

Pilot potvrzuje

x left F –foxtrot ok, we are sorry

Pilot pokračoval po RWY 13 a TWY F

3. ZÁVĚRY

Hlavní příčinou incidentu bylo nesprávné vyklizení RWY 24 na RWY 13 posádkou letounu.

Spolupůsobící příčinou bylo nevydání pokynu k opuštění dráhy ŘLP TWR
a vodorovné značení křížení RWY 24/31 a svislé značení TWY D.

.....
předseda komise

4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Uvedou se **doporučení** na opatření ke zvýšení bezpečnosti letu určená s cílem předcházení leteckým nehodám (incidentům) a **další doporučení** na nápravná opatření pro odstranění zjištěných nedostatků, která budou předána OCL – MD ČR, ÚCL nebo dalším orgánům dle rozhodnutí ředitele Ústavu.

V Praze dne

Schvaluji :

Ing Pavel ŠTRŮBL

ředitel

5. PŘÍLOHY

25d/04/ZZ - BELAVIA

ČÁSTI ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY

A) Úvod

název provozovatele : BELAVIA

výrobce a model letadla : JAK 40,

místo . LKPR

datum a čas : . 26.1.2004, 0833 UTC

B) Informační přehled

Dne 26.1.2004 obdržel UZPLN oznámení o incidentu, letadla společnosti BELAVIA, linky BRU 861. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu.

Příčinu události zjišťovala komise UZPLN ve složení :

Předseda . Ing. Josef Procházka

Členové . Ing. Radomír Havíř

 Ing. Jan Zelinka

Závěrečnou zprávu vydal UZPLN dne.....

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

16)Faktické informace

17)Rozbory

18)Závěry

19)Návrhy na bezpečnostní doporučení

20)Přílohy

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu – stručně se uvede:

Dne 26.1.2004 došlo po přistání linky BRU 861 společnosti BELAVIA na RWY 24 LKPR v 0833 UTC (světelné podmínky – den) k nesprávnému opuštění RWY. Po obdržení pokynu ŘLP TWR k opuštění RWY 24 příkazem „Urychlete opuštění TWY D, druhá vlevo“ se osádka domnívala, že TWY D přejela, což neodpovídalo skutečnosti. Posádka otočila letoun o 180° zpět na dránu RWY 06. Na pokyn ŘLP vyklidila RWY 06 na RWY 13.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0	0	0

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

a) informace o každém členu posádky zahrnující:
věk,
kvalifikaci,
platnost průkazu,
přezkoušení,
počet nalétaných hodin celkově a na typu,
průběh letecké služby před nehodou;

b) kvalifikace a zkušenosti ostatních členů posádky a dalších oprávněných osob na palubě;

**c) informace o dalších osobách,
zejména pracovnících RLP,**

.

1.6 Informace o letadle

JAK 40, společnosti BELAVIA

1.7 Meteorologická situace

Dle sdělení ČHMÚ letecké meteorologické služby ze dne 5.3.2004 - odborný odhad pravděpodobného počasí v místě incidentu na den a čas – 26.1. 2004, 0730 – 1030 UTC, letiště Praha Ruzyně :

Situace : v mělké brázdě nízkého tlaku se nad ČR rozpadala okluzní fronta

Přízemní vítr : 010 – 130° / 1-3 KT

Dohlednost / RVR : 0900 – 1800 M

Stav počasí : zataženo nízkou vrstevnatou oblačností, kouřmo, beze srážek, dráha uklizena

Oblačnost . BKN / OVC LYR base 100 – 200 FT, AGL, postupně až 500 FT AGL

Turbulence : NIL

Námraza : v přízemní vrstvě předpovídána slabá až mírná ve vrstevnaté oblačnosti (teploty byly pod bodem mrazu v intervalu <M08, M04>°C).

Výpis počasí ze zpráv METAR stanice Praha / Ruzyně dne 26.1.2004 v období 0700 – 1100 UTC je v příloze Závěrečné zprávy.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační zařízení neměly vliv na incident.

Vizuální prostředky - dráhové značení RWY 24 odpovídá normám ICAO ((předpis L 14). Přesto, vzhledem ke specifickým podmínkám křížení RWY 24 a RWY 31 a systému TWYs a jejich značení, dochází k nesprávnému opouštění RWY 24 a následnému pojíždění.

1.9 Spojovací služba

Spojení probíhalo na frekvenci 118,1 Ruzyně TWR bez závad.

1.10 Informace o letišti

Letiště Praha Ruzyně LKPR bylo v době incidentu provozuschopné.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letové zapisovače nebyly využity.
Byly využity záznamy radaru a radiokorespondence.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Křížení RWY 24 a RWY 31.
Fotografie, mapy, nákresy a grafy se připojí k bodu 5 Přílohy.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkum

K ověření pohybu letounu po přistání a pojíždění byly využity prostředky objektivní kontroly ŘLP ČR. Radarová animace, záznam radiokorespondence viz přílohy.

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

Dne 26.1.2004 došlo po přistání linky BRU 861 společnosti BELAVIA na RWY 24 LKPR v 0833 UTC (světelné podmínky – den) k nesprávnému opuštění RWY. Po obdržení pokynu ŘLP TWR k opuštění RWY 24 příkazem „Urychlete opuštění TWY D, druhá vlevo“ se osádka domnívala, že TWY D přejela, což neodpovídalo skutečnosti. Posádka otočila letoun o 180° zpět na dráhu RWY 06. Na pokyn ŘLP vyklidila RWY 06 na RWY 13. Posádka na RWY 13 se domnívala, že se nachází na TWY D. Posléze se opravuje a oznamuje polohu RWY 13. vydáním povolení pro pojíždění a následnému odbočení na TWY F. Posádka potvrdila.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin incidentu bylo postupováno v souladu s předpisem L 13.

2. ROZBORY

Čas: 08:33:28 - 08:38:36

Identifikace: BRU 861 A 5243

Frq: 118,1 – Ruzyně – Tower

Popis:

Po přiblížení a přistání s následným odbržděním na RWY 24, Letiště Praha-Ruzyně, pilot obdržel od ŘLP TWR Praha-Ruzyně pokyn k opuštění RWY 24 po TWY D příkazem „druhá vlevo“

- **Roger, expired vacated TWY D, second to the left**

Pilot křížuje dráhu 31, pokračuje přímo a otáčí se zpět na úrovni odbočky TWY D zpět na RWY 06. Následně oznamuje opuštění RWY 24

x RWY vacated

ŘLP TWR Praha-Ruzyně dává informaci pilotovi, že se nachází na RWY 06 a aby opustil uvedenou dráhu vpravo na RWY 13

- **vacated right now you are on RWY 06 to right now RWY 13**

Pilot potvrzuje a sděluje, že se nachází na TWY D, následně opravuje že je na RWY 13

x we are TWY D

ŘLP TWR Praha-Ruzyně dává pokyn k pojíždění přímo a potom první vlevo na TWY F

- **taxi straight ahead than first left TWY F**

Pilot pokračoval po RWY 13 a TWY F

3. ZÁVĚRY

Hlavní příčinou incidentu bylo nesprávné vyklizení RWY 24 na RWY 13 posádkou letounu.

a vodorovné značení křížení RWY 24/31 a svislé značení TWY D.

„Sekond left“

.....
předseda komise

4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Uvedou se **doporučení** na opatření ke zvýšení bezpečnosti letu určená s cílem předcházení leteckým nehodám (incidentům) a **další doporučení** na nápravná opatření pro odstranění zjištěných nedostatků, která budou předána OCL – MD ČR, ÚCL nebo dalším orgánům dle rozhodnutí ředitele Ústavu.

V Praze dne

Schvaluji :

Ing Pavel ŠTRŮBL

ředitel

5. PŘÍLOHY

25e/04/ZZ - AIRBALTIC

ČÁSTI ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY

A) Úvod

název provozovatele : AIRBALTIC

výrobce a model letadla : fokker 50,

místo . LKPR

datum a čas : . 26.1.2004, 0852 UTC

B) Informační přehled

Dne 26.1.2004 obdržel UZPLN oznámení o incidentu, letadla společnosti AIRBALTIC, linky BTI 281. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu.

Příčinu události zjišťovala komise UZPLN ve složení :

Předseda . Ing. Josef Procházka

Členové . Ing. Radomír Havíř

Ing. Jan Zelinka

Závěrečnou zprávu vydal UZPLN dne.....

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

21)Faktické informace

22)Rozbory

23)Závěry

24)Návrhy na bezpečnostní doporučení

25)Přílohy

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu – stručně se uvede:

Dne 26.1.2004 došlo po přistání linky BTI 281 společnosti AIRBALTIC na RWY 24 LKPR v 0852 UTC (světelné podmínky – den) k nesprávnému opuštění RWY. Po obdržení pokynu ŘLP TWR k opuštění RWY 24 příkazem „Opusťte druhá vlevo“

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0	0	0

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

a) informace o každém členu posádky zahrnující:
věk,
kvalifikaci,
platnost průkazu,
přezkoušení,
počet nalétaných hodin celkově a na typu,
průběh letecké služby před nehodou;

b) kvalifikace a zkušenosti ostatních členů posádky a dalších oprávněných osob na palubě;

c) informace o dalších osobách,
zejména pracovnících RLP,
.

1.6 Informace o letadle

Fokker 50, společnosti AIRBALTIC

1.7 Meteorologická situace

Dle sdělení ČHMÚ letecké meteorologické služby ze dne 5.3.2004 - odborný odhad pravděpodobného počasí v místě incidentu na den a čas – 26.1. 2004, 0730 – 1030 UTC, letiště Praha Ruzyně :

Situace : v mělké brázdě nízkého tlaku se nad ČR rozpadala okluzní fronta

Přízemní vítr : 010 – 130° / 1-3 KT

Dohlednost / RVR : 0900 – 1800 M

Stav počasí : zataženo nízkou vrstevnatou oblačností, kouřmo, beze srážek, dráha uklizena

Oblačnost . BKN / OVC LVR base 100 – 200 FT, AGL, postupně až 500 FT AGL

Turbulence : NIL

Námraza : v přízemní vrstvě předpovídána slabá až mírná ve vrstevnaté oblačnosti (teploty byly pod bodem mrazu v intervalu <M08, M04>°C).

Výpis počasí ze zpráv METAR stanice Praha / Ruzyně dne 26.1.2004 v období 0700 – 1100 UTC je v příloze Závěrečné zprávy.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační zařízení neměly vliv na incident.

Vizuální prostředky - dráhové značení RWY 24 odpovídá normám ICAO ((předpis L 14). Přesto, vzhledem ke specifickým podmínkám křížení RWY 24 a RWY 31 a systému TWYs a jejich značení, dochází k nesprávnému opouštění RWY 24 a následnému pojíždění.

1.9 Spojovací služba

Spojení probíhalo na frekvenci 118,1 Ruzyně TWR bez závad.

1.10 Informace o letišti

Letiště Praha Ruzyně LKPR bylo v době incidentu provozuschopné.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letové zapisovače nebyly využity.

Byly využity záznamy radaru a radiokorespondence.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Křížení RWY 24 a RWY 31.

Fotografie, mapy, nákresy a grafy se připojí k bodu 5 Přílohy.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkum

K ověření pohybu letounu po přistání a pojiždění byly využity prostředky objektivní kontroly ŘLP ČR. Radarová animace, záznam radiokorespondence viz přílohy.

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

Dne 26.1.2004 došlo po přistání linky BTI 281 společnosti AIRBALTIC na RWY 24 LKPR v 0852 UTC (světelné podmínky – den) k nesprávnému opuštění RWY. Po obdržení pokynu ŘLP TWR k opuštění RWY 24 příkazem „Opusťte druhá vlevo“. Osádka opustila RWY 24 na RWY 13. Svou chybu si uvědomila a zažádala o nové povolení k použití dráhy 13. Toto obdržela od ŘLP TWR s následným odbočením na TWY F. Posádka potvrdila.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin incidentu bylo postupováno v souladu s předpisem L 13.

2. ROZBORY

25/ 26.1. 2004-03-04

Čas: **08:52:42 - 08:59:24**

Identifikace: **BTI 281 A2105**

Frq: **118,1 – Ruzyně – Tower**

Popis:

Po přiblížení a přistání s následným odbržděním na RWY 24, Letiště Praha-Ruzyně, obdržel pilot příkaz od ŘLP TWR Praha-Ruzyně pokračovat přímo a opustit dráhu druhou odbočkou vlevo na TWY D

- **continue straight ahead , vacated second left TWY D**

Pilot tento pokyn potvrzuje a opakuje pokyn. Odbočuje vlevo na RWY 13. Žádá povolení k použití RWY 13.

x 281 may we use RWY 13?

Dostává povolení od ŘLP TWR Praha-Ruzyně pokračovat po RWY 13 a následně TWY F

- **ok, vacated RWY 13 Twy F**

Pilot potvrzuje povolení a pokračuje po RWY 13 a TWY F

3. ZÁVĚRY

Hlavní příčinou incidentu bylo nesprávné vyklizení RWY 24 na RWY 13 posádkou letounu.

a vodorovné značení křížení RWY 24/31 a svislé značení TWY D.

„Second left“

4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Uvedou se **doporučení** na opatření ke zvýšení bezpečnosti letu určená s cílem předcházení leteckým nehodám (incidentům) a **další doporučení** na nápravná opatření pro odstranění zjištěných nedostatků, která budou předána OCL – MD ČR, ÚCL nebo dalším orgánům dle rozhodnutí ředitele Ústavu.