

Č.j.: 47/04/ZZ

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborném zjišťování příčin Incidentu

letounu Turkish Airlines Co.

který se stal na LKPR

dne 16. února 2004

Praha

Březen 2004

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:

- 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 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 „Opuštěte 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 ŘLP,

.

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

Obláčnost . 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

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 „Opustte 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“

.....
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

ČÁSTI ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY

(Doplněk L 13)

A) Úvod

Uvede se název provozovatele, výrobce a model letadla, poznávací značka, místo a datum **LN**, **VI** nebo **I**.

B) Informační přehled

Stručně a výstižně se uvedou charakteristiky a okolnosti **LN**, **VI** nebo **I**, informace o zjištění a oznámení události, o složení komise (zplnomocněných představitelích, poradcích), o organizaci odborného zjišťování příčin a vypracování závěrečné zprávy. V závěru se uvede název a adresa Ústavu vydávajícího závěrečnou zprávu a datum vydání.

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

- 6) Faktické informace
- 7) Rozbory
- 8) Závěry

- 9) Opatření ke zvýšení bezpečnosti (případně i nápravná opatření)
10) Přílohy

Každý odstavec sestává z několika pododstavců, jak je uvedeno dále.

Při zpracování závěrečné zprávy se postupuje tak, že:

- a) všechny informace vztahující se k odbornému zjišťování příčin, rozborům a závěrům se uvedou vždy pod příslušným záhlavím,
- b) nejsou-li všechny údaje vztahující se k části 1 - Odborné zjišťování příčin - dosažitelné nebo informace jsou nejisté, učiní se poznámka u příslušného bodu.

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu – stručně se uvede:

- číslo letu, druh letu, poslední letiště vzletu, čas vzletu (místní čas nebo UTC), letiště plánovaného přistání,
- postup přípravy k letu, popis letu a okolnosti vedoucí k nehodě, včetně rekonstrukce významných fází letu před nehodou,
- poloha místa nehody v zeměpisných souřadnicích, nadmořská výška, čas nehody (místní čas nebo UTC) a světelné podmínky.

1.2 Zranění osob - vyplní se následující tabulka, uvedou se počty osob:

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

Poznámka - Do rubriky smrtelných zranění se zahrnou všechny osoby, které zemřely do 30 dnů na přímé následky zranění utrpěného při nehodě.

Těžká zranění – viz Definice.

1.3 Poškození letadla - uvede se stručně stupeň poškození:

zničení,

poškození velkého rozsahu,

malé poškození,

bez poškození.

1.4 Ostatní škody - stručně se popíše škody nebo poškození objektů a zařízení s výjimkou letadla.

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 pracovních RLP,
údržby letadel
apod., pokud jejich činnosti souvisejí s nehodou
.

1.6 Informace o letadle

a) stručný výtah ze záznamů o letové způsobilosti,
o údržbě letadla,
o závadách před letem a během letu, mají-li vztah k nehodě;

b) stručný popis letových parametrů, zda hmotnost a vyvážení bylo během kritické fáze letu v limitech,
uvést podrobnosti v kladném i záporném případě;

c) druh použitého paliva.

1.7 Meteorologická situace

a) stručný popis meteorologických podmínek, zhodnocení předpovědi počasí, skutečného stavu počasí, možnost získání informací posádkou;

b) přírodní světelné podmínky v době nehody (sluneční nebo měsíční světlo, soumrak apod.).

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační zařízení a jejich provozuschopnost při daném letu, jako ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, vizuální pozemní zařízení apod.

1.9 Spojovací služba

Stručné informace o letecké mobilní a pevné spojovací službě a její činnosti během letu.

1.10 Informace o letišti

- a) stručné informace o letišti (nebo vzletové a přistávací ploše),
- b) o jeho stavu a vybavení, pokud se vztahují k letecké nehodě.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

- a) vybavení,
- b) umístění a typy letových zapisovačů a ostatních záznamových prostředků v letadle,
- c) stav při jejich otevření (vyjmutí, demontáži)
- d) údaje z nich vyhodnocené.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Všeobecné informace o místě nárazu,
dopadu trosek,
charakteru rozmístění trosek,
o zjištěných poruchách letadla nebo letadlových celků.

Podrobnosti o místě dopadu a stavu různých částí nejsou obvykle uváděny, pokud není nutné potvrdit, že k rozrušení letadla došlo před nárazem.

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

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Stručný popis výsledků vyšetření a získané nálezy.

Poznámka - Lékařské informace vztahující se ke zdravotní způsobilosti posádky se uvedou v části 1.5 závěrečné zprávy.

1.14 Požár

Vzniknul-li na palubě požár, uvádí se informace o jeho vzniku, postupu, popíše se způsob použití protipožárního zařízení a jeho účinek.

1.15 Pátrání a záchrana

Stručný popis pátracích a záchranných prací,
evakuace letadla,
poloha členů posádky a cestujících ve vztahu k utrpěným zraněním,
poškození konstrukce sedadel a bezpečnostních pásů apod.

1.16 Testy a výzkum

Stručné výsledky případných testů, zkoušek, výzkumu a expertíz.

1.17 Informace o provozních organizacích

Případné informace, týkající se organizací, které mohly ovlivnit provoz letadla (provozovatel, služby řízení letového provozu, letecké služby, meteorologická služba apod.).

1.18 Doplňkové informace

Uvedou se všechny důležité skutečnosti, které nejsou rozvedeny v pododstavcích 1.1 až 1.17.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

V případě použití nových, účelnějších a účinnějších metod a postupů odborného zjišťování příčin stručně uvést hlavní rysy nových metod a důvody, které vedly k jejich použití.

Docílené výsledky rozvést pod jednotlivými pododstavci 1.1 až 1.18.

2. ROZBORY

Provede se rozbor jen těch informací, které jsou dokumentovány v části 1 - Odborné zjišťování příčin - a které jsou závažné pro stanovení závěrů a příčin.

3. ZÁVĚRY

Přehled závěrů a příčin stanovených při odborném zjišťování příčin. Přehled příčin by měl obsahovat jak bezprostřední, tak i hlubší systémové příčiny.

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.