



Č.j.: 7/03/ZZ

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborném zjišťování příčin incidentu

letounu Jak 40, EW 88161

letišťě Praha dne 6. ledna 2003

Praha
Květen 2003

A) Úvod

Dne 6. ledna 2003 obdržel Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen ÚZPLN) oznámení o incidentu letadla běloruského provozovatele, typu Jak 40, poznávací značky EW 88161, které přistálo dne 6. ledna 2003 v 10.15 h UTC na letišti v Praze.

B) Informační přehled

Dne 6. ledna 2003 v 9.48h UTC bylo na ACC LKPR z ACC Polska nahlášeno letadlo Jak 40, EW 88161, let BRU 861, které vysílá nouzový kód 7700. Podle první zprávy posádky byl hlášen kouř na palubě letadla, toto hlášení bylo v 9.58h UTC upřesněno a posádka letadla indikovala prasklé čelní sklo pilotní kabiny. Nad územím Polska posádka zapnula nouzový kód 7700 a provedla sestup do bezpečné letové hladiny (FL 120). Posádka nežádala další asistenci a v 10.15 UTC bezpečně přistála na letišti v Praze. Na základě oznámení incidentu bylo dne 7. ledna 2003 bylo zahájeno odborné zjišťování incidentu události.

Odborným zjišťováním incidentu byl pověřen Ing. Lubomír Střihavka, vedoucí oddělení technických inspektorů ÚZPLN.

Na základě dostupných informací bylo ve smyslu hlavy 4.1 předpisu L 13 provedeno oznámení incidentu a vyrozuměn zástupce provozovatele pro ČR.

Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Doporučení ke zvýšení bezpečnosti
- 5) Přílohy

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu:

Dne 6.1.2003 bylo na linku BRU 861 nasazeno letadlo provozovatele typu Jak 40 poznávací značky EW 88161 na pravidelné lince Minsk-Praha-Minsk. Vzlet z Minsku, stoupání do letové hladiny FL 240 a let na plánované trati až do vzniku incidentu probíhal normálně. V 9.35h UTC, ve výšce FL 240 a vzdálenosti 240km od plánovaného místa přistání posádka zaznamenala v pilotní kabině kouř, poté tuto informaci opravila na prasklé pravé čelní sklo pilotní kabiny. Tento stav byl posádkou oznámen na ACC ve Varšavě, kde si posádka vyžádala klesání do bezpečné výšky FL 120. Činnost posádky byla polskou stranou schválena a dále byla nabídnuta alternativa přistání na letišti Wroclav, které v tu dobu bylo vzdáleno 22NM. Velitel letadla se pro tuto možnost nerozhodl a oznámil, že bude pokračovat ve FL 120 do Prahy. V 9.55h UTC letadlo překročilo státní hranici a vstoupilo do okrsku řízeného ACC Praha. Po dobu letu od vzniku incidentu až do přistání byl letadlem vysílán nouzový kód 7700 a posádka nežádala asistenci. V 9.58h UTC bylo na pokyn ACC Praha zahájeno klesání do FL 100, které bylo dosaženo v 10.02h UTC. Během letu nad územím ČR byl ACC Praha upřesněn stav letadla, množství paliva a počet cestujících na palubě. Přistání proběhlo v 10:15h UTC bez závad.

1.2 Zranění osob

Ke zranění nedošlo

1.3 Poškození letadla

Došlo k poškození vnitřní vrstvy skla pravého čelního skla pilotní kabiny letounu.

1.4 Ostatní škody

K ostatním škodám nedošlo.

1.5 Informace o osobách

Členové letové posádky měli odpovídající kvalifikaci pro let letadla s uvedeným typem.

1.6 Informace o letadle

Dopravní letadlo ruské výroby, typ Jak 40, poznávací značky EW 88161. Celkový nálet draku 16.167h 51min. Nálet draku od poslední opravy 484h 46min. Letoun má platné letové osvědčení - ostatní nezjišťováno.

1.7 Meteorologická situace

Meteorologická situace umožňovala provedení letu a přistání na cílovém letišti.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

V uvedené době byly všechny prostředky provozuschopné - dále nezjišťováno.

1.9 Spojovací služba

Spojení během letu s Varšavou a Prahou bylo bez přerušení.

1.10 Informace o letišti

Letiště bylo v době přistání provozuschopné. Pro přistání na letišti Praha byla v době od 10.07h do 10.16h UTC vyhlášena místní pohotovost.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Nevyužito.

1.12 Popis místa nehody a trosk

Nevyužito.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Nikdo z posádky ani cestujících nebyl zraněn.

1.14 Požár

Nebyl indikován, dále nezjišťováno. Kouř v pilotní kabině byl způsoben kondenzací par v důsledku narušení vnitřní skleněné vrstvy pravého čelního skla pilotní kabiny.

1.15 Pátrání a záchrana

Nevyužito.

1.16 Testy a výzkum

Nevyužito.

1.17 Informace o provozních organizacích

Předletová příprava, kontrola letadla před letem proběhla dle výpovědi velitele letadla v pořádku - dále nezjišťováno.

1.18 Doplnkové informace

Během letu nad územím ČR byl letoun Jak 40 po zachycení nouzového kódu 7700 v čase od 9.57h do 10.03h UTC a po navázání vizuálního kontaktu a z výšky FL 140-160 kolegiálně sledován ze zadní polosféry dvojicí vojenských letounů AČR, hotovostního systému NATIGNAC, typ MiG 21MF. S úmyslem doprovodit letoun Jak 40 na přistání, neboť prvotní informace byla na výskyt kouře v pilotní kabině. Po vyhodnocení situace byl vojenským letounům v čase 10.03h UTC vydán MACC Praha pokyn k návratu na základnu.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

O průběhu celé události byl informován zástupce provozovatele v ČR, státní letecký úřad Běloruské republiky a příslušné orgány ICAO. Státním leteckým úřadem Běloruské republiky byl k odbornému zjišťování vyjmenován zmocněnec provozovatele, který se dostavil do Prahy dne 10. ledna 2003. Po vzájemné dohodě a s využitím možnosti ustanovení 5.1.1 přílohy k mezinárodní dohodě o civilním letectví Annex 13 bylo odborné zjišťování incidentu předáno provozovateli.

Dne 28. ledna 2003 od pověřeného pracovníka ÚZPLN protokolárně převzal zástupce provozovatele pro ČR zajištěné podklady, dokumentaci a materiály k dokončení šetření.

2. ROZBORY

Nevyužito.

3. ZÁVĚRY

Událost je klasifikována jako incident.