

CZ-10-510

Výtisk č.6

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
nedovoleného vjezdu na aktivní RWY 13
letounem B737-800 poznávací značky OK-TVP
dne 4.10. 2010 na letišti PRAHA / Ruzyně.**

Květen 2011

Seznam použitých zkratk

| | |
|--------|--|
| ATC | Řízení letového provozu |
| ATCo | Řídící letového provozu |
| ATPL | Průkaz dopravního pilota |
| ATS | Letové provozní služby |
| CPL | Průkaz obchodního pilota |
| FDR | Zapisovač letových dat |
| FO | Druhý pilot |
| HP | Vyčkávací místo |
| KT(kt) | Knot, uzel – jednotka rychlosti (1 námořní míle tj.1852m hodinu ⁻¹) |
| LKPR | ICAO indikátor letiště Praha/Ruzyně |
| LP | Letiště Praha, a.s. |
| M (m) | Metr, délková míra |
| NIL | Žádný |
| PF | Pilot letící |
| PIC | Velitel letadla |
| RI | Nedovolený vstup na RWY |
| RWY | Dráha |
| ŘLP ČR | Řízení letového provozu České republiky, s.p. |
| SELČ | Středoevropský letní čas |
| SPECI | Mimořádné letištní meteorologické hlášení |
| T | Teplota (°C) |
| TWR | Letištní řídicí věž |
| TWY | Pojížděcí dráha |
| UTC | Světový koordinovaný čas |

A) Úvod

Letoun B737-800

Provozovatel: Travel Servis a.s.
Výrobce a model letadla: Boeing 737-800
Poznávací značka: OK-TVP
Volací znak: TVS1038

Místo události

| | |
|-----------------|---|
| Místo události: | Letiště PRAHA/Ruzyně (LKPR) |
| Datum: | 4.10.2010 |
| Čas: | 12:35 SELČ (10:35 UTC), dále všechny časy v UTC |

B) Informační přehled

Dne 4. 10. 2010 bylo na základě oznámení orgánů Letiště Praha, a. s. a ATS zahájeno zjišťování příčin incidentu letounu během poježdění ke vzletu, nedovoleného vstupu letounu TVS1038 na aktivní RWY 13.

V důsledku obsazené RWY 13 musel ATCo vydat instrukci pro letoun B737-800, volací znak NAX3580, který byl na krátkém finále, k provedení postupu nezdařeného přiblížení. Zároveň ATCo vydal instrukci tomuto letounu k vyhnutí 15° doprava pro zajištění jeho rozstupu od letounu, který odlétal před TVS1038.

Mezi odlétajícím letounem a letounem provádějícím postup nezdařeného přiblížení byl snížen vertikální rozstup na 70% a horizontální rozstup na 66% v nestejných časech.

Nedošlo k žádnému zranění.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Josef Procházka
Členové komise: Ing. Ľudmila Pavlíková
Ing. Petr Hloušek, Letiště Praha, a.s.
Ing. Petr Klikar, Řízení letového provozu ČR, s.p.

Závěrečnou zprávu vydal:

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

Dne 9. května 2011

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

1. Faktické informace
2. Rozbory
3. Závěry
4. Bezpečnostní doporučení

1 Faktické informace

1.1 Průběh události

Na LKPR byla v používání RWY 13. Hustota provozu byla označena stupněm 3 (střední zátěž). Provoz probíhal v dopolední letové špičce.

Posádka TVS1038 obdržela od ATCo povolení k pojíždění na vyčkávací místo do blízkosti RWY 13 po TWY H1, F, L a RWY 24 a vyčkávat v blízkosti RWY 13 („*enter runway 24 and hold short of RWY 13*“). Tuto příkazovou instrukci posádka TVS1038 potvrdila jejím opakováním. Vysílání ATCo i TVS1038 byla dobře čitelná.

Následně ale posádka TVS1038 vstoupila na RWY 13 za startující letoun typu ATR, CSA724.

Z důvodů obsazené RWY 13 letounem TVS1038, vydal ATCo pokyn k provedení postupu nezdařeného přiblížení letounu, B737-800, volací znak NAX3580, který byl v té době na krátkém finále pro tuto RWY.

Dále ATCo vydal pokyn pro NAX3580 k jeho vybočení 15°doprava pro zabezpečení rozstupu mezi ním a letounem CSA724, který prováděl vzlet z RWY 13 a byl pomalejší oproti NAX3580, který prováděl postup nezdařeného přiblížení.

Mezi odlétajícím letounem CSA724 a letounem provádějícím postup nezdařeného přiblížení NAX3580 byl snížen vertikální rozstup na 70% tj. 700 ft a v jiném čase horizontální rozstup na 66% tj. 2 NM.

1.2 Zranění osob

Ke zranění osob nedošlo.

1.3 Poškození letadla

K poškození letounů nedošlo.

1.4 Ostatní škody

Nebyly hlášeny.

1.5 Informace o posádce

1.5.1 Posádka B737-800

PIC, PF (muž) – věk: 47

Počet nalétaných hodin: 14 500

Na typu: 11 000

ATPL: Platný

Osvědčení zdravotní způsobilosti: Platné

F/O (muž) – věk: 43

Počet nalétaných hodin: 3 000

Na typu: 2 462

CPL: Platný

Osvědčení zdravotní způsobilosti: Platné

1.6 Informace o letounu

Rok výroby: 2001

Nálet: 30 787

Osvědčení letové způsobilosti: Platné

Pojištění: Platné

1.7 Meteorologická situace na LKPR

0410 1000 METAR LKPR 041000Z 13012KT 9000 OVC018 12/08 Q1012 NOSIG RMK REG QNH 1008=
0410 1030 METAR LKPR 041030Z 13012KT 9000 BKN018 12/08 Q1012 NOSIG RMK REG QNH 1008=
0410 1100 METAR LKPR 041100Z 13013KT 9000 BKN018 12/09 Q1011NOSIG RMK REG QNH 1008=
V intervalu 1000-1100UTC nebyla vydána žádná zpráva SPECI

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační prostředky na letišti neměly vliv na vznik letecké nehody.

Vizuální prostředky odpovídaly třídě letiště 4E s dráhou pro přesné přístrojové přiblížení (ICAO ANNEX14).

1.9 Spojovací služba

Mezi službou řízení letového provozu a letadly bylo spojení vedeno na frekvenci TWR 118,100 MHz.

Záznam radiokorespondence byl srozumitelný.

Spojovací služba neměla vliv na vznik incidentu.

1.10 Informace o letišti

LKPR – PRAHA/Ruzyně je veřejné mezinárodní letiště.

Třída letiště 4E.

Značení odpovídá předpisu ICAO ANNEX 14.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Byly využity záznamy ŘLP ČR s.p.:

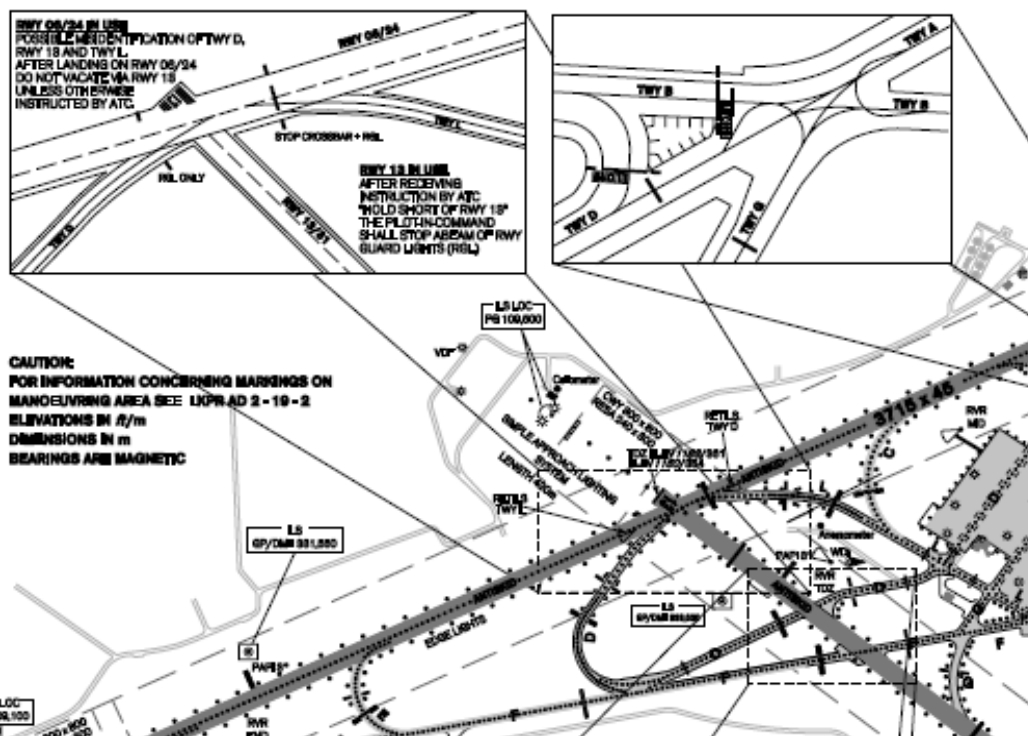
- záznam radiotelefonní komunikace;
- radarový záznam.

1.12 Popis místa incidentu

Událost se stala v prostoru odbočení z RWY 24 na aktivní RWY 13.

OBR. 1: AERODROME CHART – ICAO, PRAHA/Ruzyně LKPR AD 2-19-1

ČESKÁ REPUBLIKA, Letecká informační příručka



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

ŘLP ČR, s.p. je poskytovatelem letových provozních služeb na letišti PRAHA/Ruzyně.

Oprávnění k poskytování letových provozních služeb – platné.

Letecká společnost TRAVEL Servis a.s. provozuje charterové lety, pravidelné linky a privátní lety-aerotaxi kategorie Business Jet. Oprávnění k poskytování služeb – platné.

1.18 Doplnkové informace

Z výpovědi posádky TVS1038

Byla povolena pojíždět na vyčkávací místo RWY 13 přes H1, F, L a RWY 24. Další pojíždějící provoz před sebou (CSA724) posádka viděla. Provoz na přiblížení na RWY 13 (NAX3580) posádka viděla a měla s ním TCAS indikaci 1100-1200 ft.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin letecké nehody bylo postupováno v souladu s ANNEX 13.

2 Rozbory

2.1 Posádka TVS1038

- Piloti měli platné průkazy způsobilosti.
- Piloti měli platné osvědčení zdravotní způsobilosti.
- Posádka instrukci od ATCo pro vstup na RWY 24 a vyčkávat v blízkosti RWY 13 potvrdila jejím zopakováním.

2.2 Meteorologické podmínky

- Neměly vliv na vznik letecké nehody.

2.3 Průběh letu

- ATCo vydal posádce TVS1038 povolení k pojíždění na vyčkávací místo RWY 13 po TWYs H1, F, L, a RWY 24 standardní frazeologií.
- V průběhu pojíždění dostala posádka TVS1038 instrukci „vstupte na dráhu 24 a vyčkávejte v blízkosti dráhy 13“. Tuto instrukci posádka potvrdila jejím zopakováním.
- Na vyčkávacím místě v blízkosti RWY 13 posádka TVS1038 nezastavila, ale pokračovala nedovoleně až na RWY 13.
- ATCo vydal pokyn letounu na krátkém finále k opakování okruhu a k jeho vyhnutí 15°doprava pro zabezpečení rozstupu mezi ním a startujícím letounem.

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům.

- Posádka TVS1038 přes potvrzení instrukce od ATCo „vyčkávejte v blízkosti dráhy 13“ na tuto dráhu vjela.
- ATCo vydal instrukci letounu NAX3580 na krátkém finále k opakování okruhu z důvodu obsazené RWY 13 letounem TVS1038.

- ATCo vydal dále instrukci k vybočení NAX3580 15°doprava pro zajištění rozstupu mezi ním a startujícím CSA724.
- Událost je hodnocena jako Runway Incursion v důsledku nedovoleného vjezdu TVS1038 na aktivní RWY 13.
- Následné snížení minima rozstupu mezi NAX3850, který prováděl postup nezdařeného přiblížení a odlétávajícího CSA724 bylo vyústěním této situace.
- Vektorováním NAX3850, provádějícího postup nezdařeného přiblížení, 15°doprava bylo eliminováno nebezpečí srážky mezi ním a odlétávajícím CSA724.
- Mezi NAX3850 a CSA724 došlo ke snížení vertikálního rozstupu na 70% a horizontálního rozstupu na 66% v nestejných časech.
- Vzhledem k tomu, že došlo ke snížení horizontálního a vertikálního rozstupu většímu než polovina minimálního rozstupu a které vyžadovalo manévr k vyhnutí srážce, je závažnost vlivu na bezpečnost provozu letadel a osob na palubě hodnocena dle předpisu L 13, dodatek R, jako Major Incident / Near collision, separation minima infringement. Dle schématu hodnocení závažnosti je událost hodnocena jako Major Incident / Rare = „B4“.

3.2 Příčiny

- Selhání lidského činitele – posádka nedodržela instrukce vydané ATCo.

.....
 Ing. Josef PROCHÁZKA
 předseda komise

4. Bezpečnostní doporučení

Ponechávám na provozovateli.

Schvaluji:

.....
 Ing. Pavel ŠTRŮBL
 ředitel

V Praze dne května 2011

Rozdělovník

| Poř.č. | Název organizace | Odesláno dne |
|--------|----------------------------------|--------------|
| 1. | ÚZPLN | uloženo 2011 |
| 2. | MD - OCL | |
| 3. | ÚCL | |
| 4. | Letiště Praha, a. s. | |
| 5. | Řízení letového provozu ČR, s.p. | |
| 6. | TRAVEL Servis | |

Podklady

| Poř.č. | Název přílohy | Počet listů |
|--------|---------------------------------|-------------|
| 1. | Hlášení o události a notifikace | 4 |
| 2. | Údaje o posádce a výpověď | 12 |
| 3. | Údaje o letounu | 2 |
| 4. | Korespondence | 3 |