



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

Č.j.: 261/05/ZZ

Výtisk č.1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
letadla B 737-500
poznávací značky OK-SWU
na letišti Praha - Ruzyně
24.6.2005**

Praha
srpen 2005

A) Úvod

název provozovatele: TRAVEL service, a.s.
výrobce a model letadla: Boeing Company, B 737-500
poznávací značka: OK-SWU
místo: Praha – Ruzyně
datum a čas: 24.6. 2005, 09:08 (Všechny časy jsou UTC.)

B) Informační přehled

Dne 24.6. 2005 ÚZPLN obdržel od ŘLP ČR, s.p. oznámení incidentu letadla TRAVEL service B 737-500. Velitel letadla, který prováděl let TVS027 z letiště Amsterdam (EHAM) na letiště Praha – Ruzyně (LKPR), požádal při předání informace ATC o předpokládaném vyčkávání o povolení přednostního přistání. Velitel letadla nehlásil nouzi a nežádal místní pohotovost na letišti. Řídící letového provozu APP LKPR vydal instrukce k letu na LKPR a zkoordinoval upřednostnění přiblížení. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Stanislav Suchý
Člen komise: Ing. Lubomír Střihavka

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130
199 01 PRAHA 99

dne 19. srpna 2005

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 letu

Dne 24.6. 2005 v 09:01:47, nad bodem OMELLO, na frekvenci řídicího letového provozu sektoru NL ACC Praha (NL EC), se ohlásil pilot letadla TVS027 letícího z letiště Amsterdam (EHAM) na letiště Praha – Ruzyně (LKPR). NL EC dal TVS027 instrukci pokračovat na bod ETATU a očekávat vyčkávání nad tímto bodem. Velitel letadla oznámil, že vzhledem ke zpoždění letu (cca 40 min) a tomu, že pro případné vyčkávání nemají mimořádnou zálohu paliva by uvítal urychlení a přednost ve vyčkávání. Posádku tvořilo 5 osob a na palubě bylo 98 cestujících.

V 09:05:18 NL EC oznámil TVS027 předpokládanou dobu vyčkávání 20 minut nad bodem ETATU s tím, že pokud požaduje přednostní přistání, aby žádal přednost po navázání spojení na frekvenci APP Ruzyně Radar (APP EC).

V 09:06:25 APP EC dal po navázání spojení TVS027 instrukci vyčkávat nad bodem ETATU na FL 160. Velitel letadla instrukci potvrdil a sdělil, že by uvítal zkrácení doby vyčkávání na minimum.

V 09:08:04 se APP EC dotázal TVS027 zda žádá přednostní přistání. Pilot letadla TVS027 potvrdil požadavek na přednostní přistání. APP EC vektoroval letadlo TVS027 na přednostní přiblížení a ověřil, že pilot nežádal asistenci ani pohotovost letištní záchranné a požární služby.

V 09:11:36 dal APP EC pokyn k přeladění na frekvenci TWR. Letadlo TVS027 obdrželo v 09:21:36 povolení k přistání a v 09:23 přistálo na RWY 24.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/5	0/98	0

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

Velitel letadla, věk 40 let, byl řídicí pilot, držitel průkazu způsobilosti ATPL(A). Měl kvalifikaci velitele letadla na typu B 737-300/900 a platnou zdravotní způsobilost. Celkem nalétal 5100 h, jako PIC nalétal 3000 h, na typu B 737 nalétal 2100 h.

Druhý pilot, věk 51 let, držitel průkazu způsobilosti ATPL(A). Měl platnou zdravotní způsobilost. Celkem nalétal 5536 h, na typu B 737 nalétal 983 h.

1.6 Informace o letadle

Typ: B 737-500
Poznávací značka: OK-SWU
Výrobce: Boeing Company

Výrobní číslo: 26703
Osvědčení o letové způsobilosti a potvrzení o údržbě a uvolnění
do provozu: platné
Celkový nálet: 32194 h

1.7 Meteorologická situace

Podle zprávy METAR byly dne 24.6. 2005 v době přistání letadla na letišti Praha-Ruzyně následující podmínky:
Přízemní vítr: 130°-160°/ 4-6 kt
Stav počasí: CAVOK

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační a vizuální prostředky neměly na vznik incidentu vliv.

1.9 Spojovací služba

Spojení mezi pilotem a letovými provozními službami probíhalo na frekvenci ACC Praha 118,375 MHz, APP Praha 127, 57 MHz a 119,0 MHz a Ruzyně Tower 118,1 MHz.

1.10 Informace o letišti

Na letišti LKPR byla v používání RWY 24. ZPS letiště nebyla uvedena do místní pohotovosti.

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 Velitel letadla, s ohledem na informace, které měl v tu chvíli k dispozici usoudil, že očekávaná doba vyčkávání bude mít vliv na plánované využití letadla pro další let.

2.2 Velitel letadla formuloval svůj požadavek na umožnění přednostního přiblížení bez přiměřeného důvodu a v situaci, kdy byla vysoká hustota provozu na letišti LKPR (KH-4). Na palubě letadla bylo při vzletu z EHAM 5800 kg paliva. Při vstupu do FIR Praha byl na palubě letadla dostatek paliva pro let do LKPR včetně určené zálohy FMS 2373 kg, zahrnující pokrytí odchylek od plánovaného letu a let na náhradní letiště. Po přistání byl zbytek paliva 2800 kg, tj. 400 kg nad určenou FMS zálohu. S přihlédnutím k hustotě provozu a okolnostem byla možnost vyčkávání před přiblížením na přistání na cílovém letišti.

2.3 NL EC a APP EC vyhověli požadavku velitele letadla a přednostní přiblížení zajistili s rizikem plynoucím ze zvýšené zátěže při zvládnutí řízení ostatních vyčkávajících letadel v rámci předpisových požadavků na bezpečnost.

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

- posádka letadla měla odpovídající kvalifikaci a způsobilost;
- letadlo mělo platné osvědčení o způsobilosti a potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu;
- velitele letadla uvedl svůj požadavek zpožděním letu a žádost o přednostní přistání zdůvodnil malým množstvím paliva na předpokládané vyčkávání;
- množství paliva na palubě, určené podle zásad stanovených provozovatelem vyhovovalo požadavku na vyčkávání;
- řídicí létání zvládli situaci v rámci požadavků na bezpečnost.

3.2 Příčinou byl neetický požadavek ze strany velitele letadla, kterým za okolností a podmínek letu TVS027 reagoval na informaci o předpokládaném vyčkávání.

4 Bezpečnostní doporučení

4.1 Provozovatel letadla provést rozbor údajů o spotřebě paliva a v kritériích plánování paliva zohlednit podmínky vyplývající z hustoty leteckého provozu s cílem zabránit nárůstu neoprávněných případů vyžádání přednostního přistání.

4.2 ÚCL, s cílem vyloučit takové porušování etiky v civilním letectví, zahrnout do své inspekční činnosti a přijímání sankcí případy, kdy je požadavek přednosti sledován jako neodpovídající okolnostem.

Praze dne . srpna 2005