



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

---

Č.j.: 154/03/ZZ

## **ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA**

**o odborném zjišťování příčin vážného incidentu**

**letounu B737- 800, OK-TVA**

**Hurghada Airport, Egypt**

**dne 21. května 2003**

Praha  
září 2003

## **A) Úvod**

Boeing B 737 800, poznávací značka OK-TVA

Hurghada Airport, Egypt 21.5.2003

## **B) Informační přehled**

Dne 22. května 2003 obdržel Ústav pro odborné technické zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen ÚZPLN) oznámení o incidentu letadla českého provozovatele.

Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin události.

Událost šetřila komise ÚZPLN v součinnosti s PČR ve složení:

předseda komise     Milan Pecník

člen komise             Ing. Lubomír Střihavka

Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN dne 5.9.2003.

### **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 21.5.2003 bylo na linku TVS 607 nasazeno letadlo typu B737-800, poznávací značky OK-TVA s plánovaným odletem z Hurgahady (dále jen HRG) v 16:45 h UTC, mezipřistáním v Sharm-El-Sheikh (dále jen SSH) a pokračováním do Prahy (dále jen PRG). Předletová příprava posádky letadla dne 20.5.2003 proběhla na letišti PRG bez závad. Při zahájení rozjezdu na RWY 16 v HRG došlo po stisknutí TO-GA k náhlému zvednutí přídě letadla, které nebylo možné korigovat potlačením výškového kormidla. Po snížení výkonu motorů na volnoběh přídě letadla poklesla na RWY. Přerušení vzletu bylo ohlášeno velitelem letadla na TWR a k opuštění RWY 16 v HRG došlo první pojížděcí dráhou.

### 1.2 Zranění osob

Ke zranění posádky ani cestujících nedošlo.

### 1.3 Poškození letadla

Na letadle bylo zjištěno malé poškození.

### 1.4 Ostatní škody

K jiným škodám nedošlo.

### 1.5 Informace o osobách

**Velitel:**

**Druhý pilot:**

Věk	61	Věk	36
Kvalifikace	ATPL	Kvalifikace	CPL
Platnost ATPL do	2007	Platnost ATPL/CPL do	2008
Hodiny na typu	6600/CP	Hodiny na typu	2152
Hodiny celkem u TVS	2263/CP	Hodiny celkem u TVS	2152
Hodiny jako CAPT	11616	Hodiny jako FO	2152
Nálet hodin za poslední 3 měsíce do 21.5. 2003	116,20	Nálet hodin za poslední 3 měsíce do 21.5. 2003	186,00

## **1.6 Informace o letadle**

Letoun B 737-86N, výrobní č. 32243.

Výrobce Boeing Copany.

Celkový nálet do vzniku události: 7577:32 hodin, 2689 přistání.

## **1.7 Meteorologická situace**

Meteorologická situace umožňovala provedení vzletu, let po trati a přistání na cílovém letišti. Meteorologická situace neměla vliv na vznik dané události.

## **1.8 Radionavigační a vizuální prostředky**

Podle vyjádření posádky byly v uvedené dobu provozuschopné.

## **1.9 Spojovací služba**

Dle výpovědi posádky bylo spojení při vzletu a během letu bez přerušení.

## **1.10 Informace o letišti**

Letiště bylo v době vzletu provozuschopné.

## **1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky**

S odstupem času od vzniku a oznámení události nemohly být využity.

## **1.12 Popis místa nehody a trosek**

Místem události byla RWY 06 letiště HRG.

Při ohledání letadla v Praze dne 22.5.2003 bylo komisí ÚZPLN zjištěno poškození potahu letadla a dalších detailů v zadní části trupu o celkové délce 2,4 m. Rozsah poškození odpovídá popisované události a manévru letadla.

## **1.13 Lékařské a patologické nálezy**

Nebyly pořizovány.

#### **1.14 Požár**

Nebyl indikován.

#### **1.15 Pátrání a záchrana**

Nevyužito.

#### **1.16 Testy a výzkum**

Nebyly uskutečněny.

#### **1.17 Informace o provozních organizacích**

Nebylo využito.

#### **1.18 Doplnkové informace**

V průběhu pojíždění na stojánku po přerušení vzletu na letišti HRG si velitel letadla ověřoval u vedoucí kabiny (VK) aktuální rozmístění cestujících v letadle. VK potvrdila, že všichni cestující jsou umístěni v souladu s palubními vstupenkami v zadní části letadla. Tato skutečnost však neodpovídala zpracovanému plánu rozmístění nákladu a cestujících (loadsheetu), který velitel letadla převzal od pracovníka handlingové společnosti na letišti HRG. V něm je zaznamenáno rozmístění cestujících ve střední části letadla. Kopie loadsheetu, kterou měla k dispozici VK, neobsahovala údaje o rozmístění cestujících.

Při následné prohlídce ocasní části letadla zjistil velitel letadla odření ocasní ostruhy s viditelnou červenou částí, která signalizuje její částečné zasunutí do trupu letadla. Protože podle svého vyjádření nezjistil žádné další poškození draku, nechal podle údajů na vlastním loadsheetu rozmístit cestující a rozhodl se pokračovat v letu do SSH a dále až do Prahy.

#### **1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin**

Nepoužito.

## 2. ROZBORY

- Před vzletem z letiště HRG převzal velitel letadla od pracovníka handlingové společnosti loadsheet s plánovaným rozmístěním cestujících ve střední části letadla.
- Cestující byli rozmístěni v letadle podle vydaných palubních vstupenek v zadní části letadla v rozporu s vydaným loadsheetem.
- Kopie loadsheetu, kterou měla k dispozici VK, neobsahovala údaje o rozmístění cestujících.
- Aktuální rozmístění zátěže v letadle mělo na provedení vzletu negativní vliv. V důsledku vzniku kritické situace, kdy se letoun při vzletu stal neovladatelným, byl velitel letadla nucen přerušit vzlet.
- Letoun byl v důsledku střetu zadní části s povrchem RWY poškozen.
- Letiště nemělo na vznik VI vliv.
- Počasí pro let vyhovovalo, nemělo na vznik VI vliv.

## 3. ZÁVĚRY

- Aktuální rozmístění cestujících před vzletem z letiště HRG neodpovídalo údajům uváděným v loadsheetu handlingové společnosti.
- Nesprávné rozmístění cestujících způsobilo, že letoun se při vzletu stal neovladatelným.
- Reakce velitele letadla na vznik kritické situace byla správná.

Příčiny vážného incidentu.

Hlavní příčinou vzniku kritické situace bylo nesprávné vydání palubních vstupenek v rozporu se zpracovaným loadsheetem handlingové společnosti na letišti HRG.

Spolupůsobící příčinou byl nedostatek informací, na jejichž základě by mohla VK ověřit správnost rozmístění cestujících v souladu s vydaným loadsheetem.

## 4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Na základě zjištěných skutečností při odborném zjišťování příčin VI, který se stal dne 21.5.2003 na letišti Hurgáda, doporučuji ÚCL:

ověřit potřebná ustanovení Provozní příručky provozovatele s ohledem na nutnost kontroly rozmístění cestujících v souladu s vydaným loadsheetem,