

**CZ-10-229**

Výtisk č.1

# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody letounů  
A321-131 poznávací značky D-AIRT  
a B737-8BK poznávací značky TC – SNM,  
dne 18. 6. 2010 na letišti Praha / Ruzyně.**

Prosinec 2010

---

Závěrečná zpráva, zjištění a závěry v ní uvedené, týkající se leteckých nehod a incidentů, eventuálně systémových nedostatků ohrožujících provozní bezpečnost, mají pouze informativní charakter a nemohou být použity jinak než jako doporučení pro realizaci opatření, která by zabránila vzniku dalších leteckých nehod a incidentů s obdobnými příčinami. Zhotovitel Závěrečné zprávy výslovně prohlašuje, že Závěrečná zpráva nemůže být použita pro stanovení viny či odpovědnosti v souvislosti s určením příčin letecké nehody či incidentu a nemůže být použita ani pro uplatnění nároků v případě vzniku pojistné události.

## Seznam použitých zkratk

ATC	Řízení letového provozu
ATCo	Řídící letového provozu
ATPL	Průkaz dopravního pilota
ATS	Letové provozní služby
BED	Bezpečnostní dispečink
CDP	Centrální dispečink provozu terminálů
CPL	Průkaz obchodního pilota
FDR	Zapisovač letových dat
FO	Flight officer (druhý pilot)
HP	Vyčkávací místo
HP LVO	Vyčkávací místo pro provoz za LVO CAT II/III
HZS	Záchraná a požární služba LP
KT(kt)	Knot, uzel – jednotka rychlosti ( 1 námořní míle tj.1852m/hodinu)
LKPR	Indikativ letiště Praha/Ruzyně
LN	Letecká nehoda
LP	Letiště Praha, a.s.
LVO	Provoz za podmínek snížené dohlednosti
M (m)	Metr, délková míra
MMP	Motorový mechanizační prostředek
NIL	Žádný
PČR	Policie České republiky
PF	Pilot letící
PIC	Velitel letadla
RCC	Záchrané a koordinační středisko
RWY	Dráha
ŘLP ČR	Řízení letového provozu České republiky, s.p.
RPL	Řízení provozu letiště
SELČ	Středoevropský letní čas
T	Teplota (°C)
TWR	Letištní řídicí věž
TWR-CDD	Letištní řídicí věž, pozice Delivery
TWR-GEC	Letištní řídicí věž, pozice Ground Executive Controller
TWR-TEC	Letištní řídicí věž, pozice Tower Executive Controller
TWR-TPC	Letištní řídicí věž, pozice Tower Planning Controller
TWY	Pojížděcí dráha
UTC	Světový koordinovaný čas

## A) Úvod

### Letoun A321-131

Provozovatel: Lufthansa  
Výrobce a model letadla: Airbus, A321-131  
Poznávací značka: D-AIRT  
Volací znak: DLH5NC

### Letoun B737-8BK

Provozovatel: Sun Express  
Výrobce a model letadla: Boeing, B737-8BK  
Poznávací značka: TC-SNM  
Volací znak: SXS5663

### Místo události

Místo události:	Letiště Praha/Ruzyně (LKPR)
Datum:	18. 6. 2010
Čas:	10:40 SELČ (08:40 UTC), dále všechny časy v UTC

## B) Informační přehled

Dne 18. 6. 2010 na základě oznámení RCC a orgánů Letiště Praha, a. s. bylo zahájeno zjišťování příčin letecké nehody střetu dvou letounů během pojíždění ke vzletu. Při střetnutí došlo k poškození wingletu na pravé polovině křídla letounu B737-8BK, který pojížděl po TWY F za zádí letounu A321-131 stojícího na TWY E. Dále došlo k poškození levé poloviny výškového kormidla a levé poloviny stabilizátoru na letounu A321-131, který nebyl v pohybu. Při letecké nehodě nedošlo k žádnému zranění. Oba letouny nebyly schopny bez opravy letu.

### Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Josef Procházka  
Členové komise: Ing. Viktor Hodaň  
Ing. Ľudmila Pavlíková  
Ing. Petr Hloušek, Letiště Praha, a.s.  
Ing. Vladimír Boháč, ŘLP ČR, s.p.

### Závěrečnou zprávu vydal:

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

dne 15. listopadu 2010

## C) Hlavní část zprávy obsahuje:

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

# 1 Faktické informace

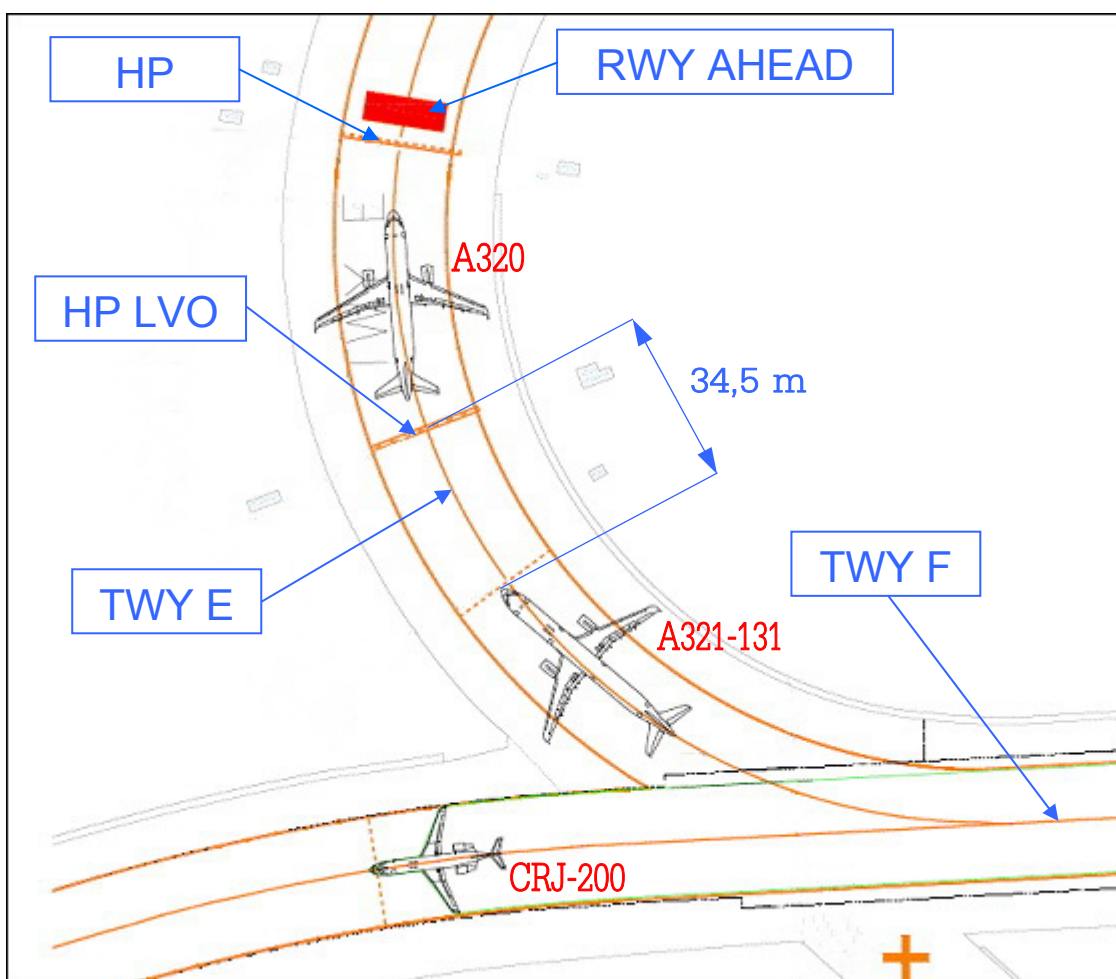
## 1.1 Průběh události

Na LKPR byla v používání RWY 06. Provoz probíhal v dopolední letové špičce. Posádka A321-131 zahájila poježdění v 08:26:21 ze stání č. 17 po TWY H, F, E podle instrukce ATS. Posádka A321-131 zastavila na křížení TWY F a TWY E a po krátkém stání (cca 5 vteřin) popojela více na TWY E. Před A321-131 se nacházela více než 34,5 m za letounem A320, který stál před ním na vyčkávacím místě RWY 06. Na TWY E ohlásila posádka A321-131 „připravenost v pořadí“ (at sequence) v 08:31:40. V čase 08:34:45 projel za tímto A321-131 po TWY F letoun CRJ-200 poježdějící na vyčkávací místo RWY 06 na TWY F (viz schéma č.1). Vzdálenost mezi obrysem konce křídla CRJ-200 a ocasních ploch A321-131 byla cca 6 m.

Údaj o vzdálenosti letadel A320 a A321-131 byl zjištěn z vyhodnocení radarového záznamu systému A-SMGCS.

Všechna uvedená schémata byla zpracována v programu AeroTurn a letadla i pozemní infrastruktura jsou v této zprávě ve stejném měřítku.

Schéma č.1

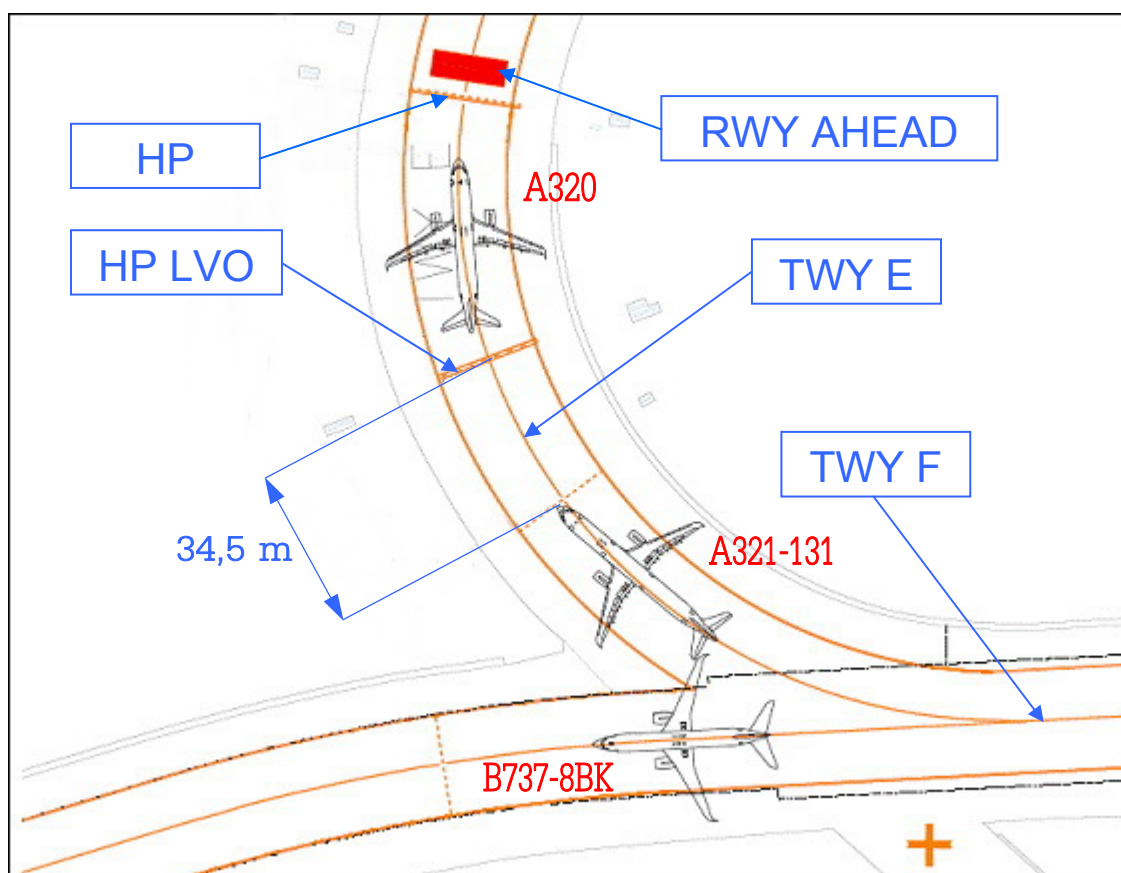


V 08:28:50 zažádala posádka B737-8BK na stání č. 2 o povolení k poježdění. TWR-GEC povolil poježdění po TWY A1, Z, H, F na vyčkávací místo RWY 06.

V 08:37:04 posádka B737-8BK ohlásila možnost svého startu od křižovatky RWY 06 s TWY E a zastavila na TWY F na úrovni TWY FF. Z provozních důvodů TWR-GEC vydal pokyn „pokračujte na konec, prosím“. V 08:37:40 zahájila posádka B737-8BK další poježdění po TWY F směrem k THR RWY 06. V průběhu tohoto poježdění došlo ke kontaktu konce pravé poloviny křídla B737-8BK se stabilizátorem letounu A321-131 stojícího na TWY E (viz schéma č.2). Po střetnutí posádka B737-8BK zastavila. V 08:38:23 posádka letounu B737-8BK událost ohlásila na frekvenci TWR-GEC.

V 08:40:03 ohlásila posádka A321-131 na frekvenci TWR-TEC střet s letadlem B737-8BK a požádala o návrat na stání. TWR-TEC potvrdil, že již byl o střetu informován posádkou B737-8BK.

Schéma č.2



V 08:40:50 informoval TWR-MMP dispečink RPL o „škrtnutí“ dvou letadel o sebe na křížení TWY E a TWY F a žádá jej o kontrolu tohoto křížení, zda na něm neleží trosky.

V 08:42:25 povolil TWR-TEC letadlu A321-131 poježdění po RWY 06 zpět na odbavovací plochu.

V 08:45:35 povolil TWR-GEC letadlu B737-8BK poježdění z TWY F po RWY 06 zpět na odbavovací plochu.

## 1.2 Zranění osob

### 1.2.1 Letoun A321-131

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/6	0/145	0/0

### 1.2.2 Letoun B737-8BK

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/6	0/179	0/0

## 1.3 Poškození letadla

A321-131 – poškozena levá polovina stabilizátoru a levé výškové kormidlo.

B737- 8BK – poškozený winglet na pravé polovině křídla.

## 1.4 Ostatní škody

Nebyly hlášeny.

## 1.5 Informace o posádkách

### 1.5.1 Posádka A321-131

PIC (muž) – věk:	41
Počet nalétaných hodin:	11 844
Na typu:	2 412
Jako PIC:	2 412
ATPL:	Platný
Osvědčení zdravotní způsobilosti:	Platné
F/O (muž) – věk:	26
Počet nalétaných hodin:	1 730
Na typu:	1 730
CPL:	Platný
Osvědčení zdravotní způsobilosti:	Platné

### 1.5.2 Posádka B737-8BK

PIC (muž) – věk:	42
Počet nalétaných hodin:	5 775
Na typu:	900
Jako PIC:	4 430
ATPL:	Platný
Osvědčení zdravotní způsobilosti:	Platné
F/O (muž) – věk:	33
Počet nalétaných hodin:	2 900
Na typu:	2 300
ATPL:	Platný
Osvědčení zdravotní způsobilosti:	Platné

## 1.6 Informace o letounech

### 1.6.1 Typ A321-131

Rok výroby:	1997
Nálet:	32 967
Osvědčení letové způsobilosti:	Platné
Pojištění:	Platné

### 1.6.2 Typ B737-8BK

Rok výroby:	2005
Nálet:	15 861
Osvědčení letové způsobilosti:	Platné
Pojištění:	Platné

## 1.7 Meteorologická situace

### ATIS LKPR 18.6.2010

XAT424 180801  
GG LKPRXATB  
180801 LKPRXATA  
GOOD MORNING RUZYNE ATIS INFORMATION ROMEO  
0800  
ILS APPROACH  
RUNWAY IN USE 06  
RWY IS WET  
TRANSITION LEVEL 60  
RWY 13 AND 31 CLOSED  
METAR PRAHA ISSUED AT 08,00  
WIND 300 DEGREES 4 KNOTS  
VISIBILITY 8 KILOMETRES  
SCATTERED 7 HUNDRED FEET BROKEN 1 THOUSAND 5 HUNDRED FEET  
TEMPERATURE 14  
DEWPOINT 13  
QNH 1009 HECTOPASCALS  
RECENT MODERATE RAIN  
NOSIG  
YOU HAVE RECEIVED ATIS INFORMATION ROMEO

XAT425 180831  
GG LKPRXATB  
180831 LKPRXATA  
GOOD MORNING RUZYNE ATIS INFORMATION KILO  
0831  
ILS APPROACH  
RUNWAY IN USE 06  
RWY IS WET  
TRANSITION LEVEL 60  
RWY 13 AND 31 CLOSED  
METAR PRAHA ISSUED AT 08,30  
WIND 310 DEGREES 6 KNOTS  
VISIBILITY 8 KILOMETRES  
BROKEN 7 HUNDRED FEET BROKEN 1 THOUSAND 2 HUNDRED FEET  
TEMPERATURE 14  
DEWPOINT 13  
QNH 1009 HECTOPASCALS

TREND BECOMING SCATTERED 7 HUNDRED FEET BROKEN 1 THOUSAND 5  
HUNDRED FEET  
YOU HAVE RECEIVED ATIS INFORMATION KILO

XAT426 180901  
GG LKPRXATB  
180901 LKPRXATA  
GOOD MORNING RUZYNE ATIS INFORMATION LIMA  
0901  
ILS APPROACH  
RUNWAY IN USE 06  
RWY IS WET  
TRANSITION LEVEL 60  
RWY 13 AND 31 CLOSED  
METAR PRAHA ISSUED AT 09,00

## 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 CAT IIIB podle předpisu L-14 (ICAO ANNEX14).

## 1.9 Spojovací služba

Spojení bylo vedeno:

Mezi službou řízení letového provozu a letadly na frekvencích:

- 120,050 TWR-DEL dále DELIVERY
- 121,900 TWR-GEC dále GROUND
- 118,100 TWR-TEC dále TOWER

Mezi službou řízení letového provozu a vozidly na provozní ploše na frekvenci:

- 121,700 TWR-MMP dále RUZYNE PROVOZ

Neměla vliv na vznik LN.

## 1.10 Informace o letišti

Kategorie letiště 4E.

Značení odpovídá předpisu L-14 (ICAO ANNEX 14).

TWY F i TWY E jsou pojezdové dráhy kategorie pojíždění E o šířce 23 m, po obou stranách doplněné postranními pásy šířky 10,5 m na celkovou zpevněnou šířku 44 m.

Vizuální navigační prostředky na TWY F i TWY E v daném místě se skládají z osového a postranního značení pojezdové dráhy, postranních značek pojezdové dráhy, osových návěstidel pojezdové dráhy a informačních znaků (identifikujících jednotlivé TWY).

Na TWY E jsou vyznačena dvě vyčkávací místa, jedno standardní, ve vzdálenosti 90 m (HP) a jedno pro provoz za podmínek LVO ve vzdálenosti 150 m od osy RWY 06/24 (HP LVO).

Na TWY F i TWY E jsou vyznačena mezilehlá vyčkávací místa pro identifikaci pásu TWY.



Obr. 1: Situace vodorovného značení v místě LN

### 1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Byly využity prostředky objektivní kontroly ŘLP ČR s.p.:

- radarový záznam ze systému A-SMGCS
- záznam radiotelefonní komunikace
- záznamy telefonních hovorů

Byl využit záznam z FDR A321-131.

Záznamy kamerového systému LP nemohly být využity pro velkou vzdálenost mezi kamerami tohoto systému a místem letecké nehody.

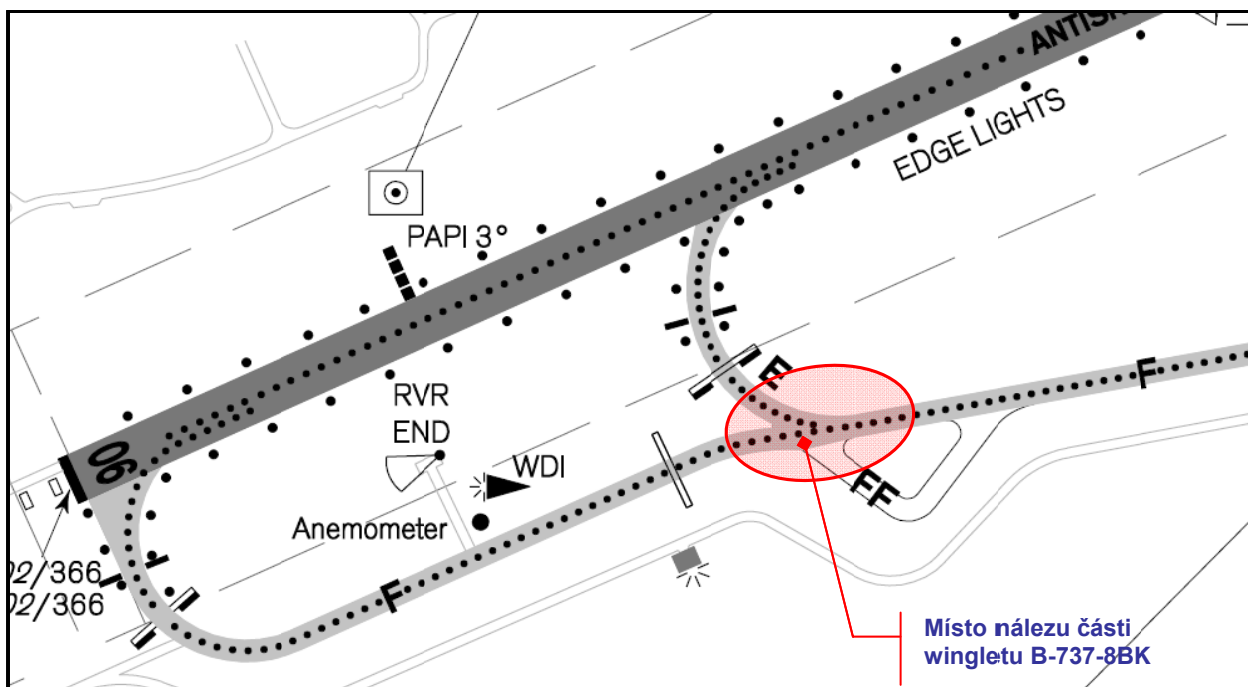
Pro rekonstrukci poloh jednotlivých letadel byl použit software AeroTurn.

## 1.12 Popis místa letecké nehody a troskek

### 1.12.1 Místo LN

Událost se stala v prostoru odbočení TWY E z TWY F (viz schéma č.3)

Schéma č.3



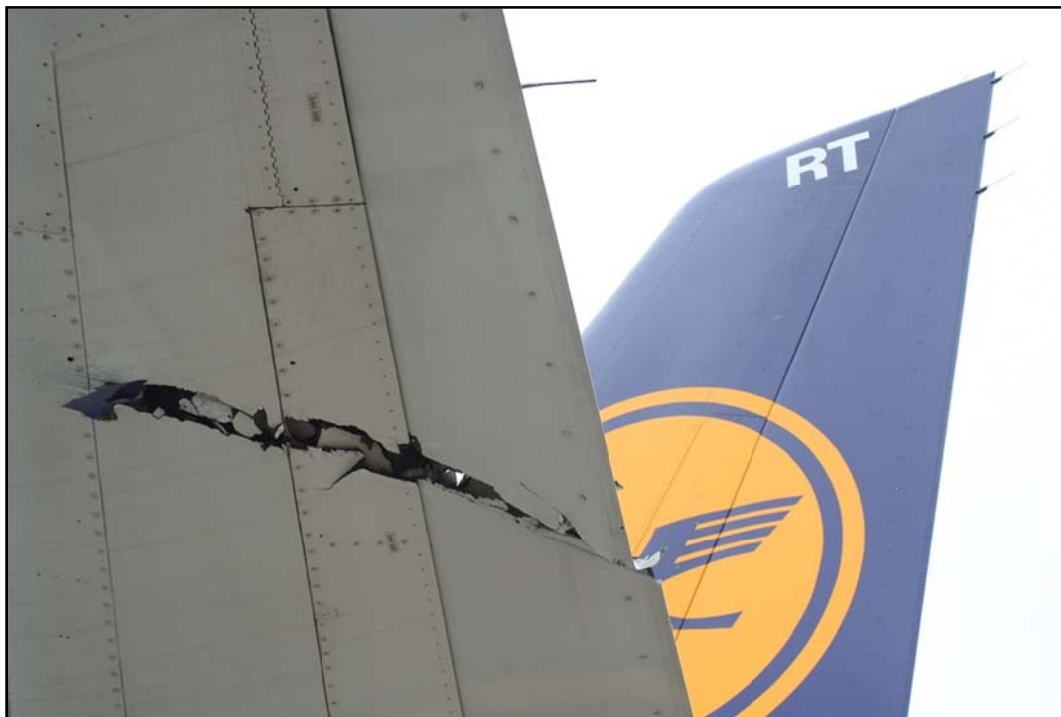
Přesná poloha letadel nebyla zakreslena a zdokumentována na místě. Obě letadla po střetu odjela zpět na odbavovací stání. Rekonstruovaná pozice letadel v okamžiku srážky – viz Kapitola 1.1, schéma č.2.



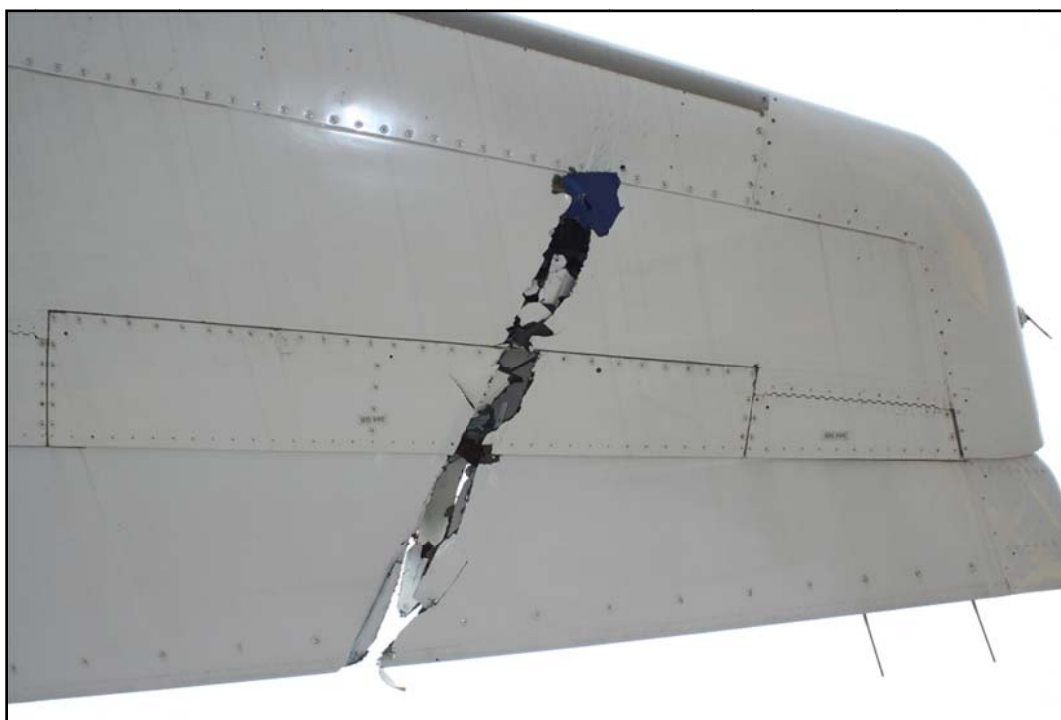
Obr. 2: Místo střetu a část wingletu z pravé poloviny křídla B737-8BK o délce cca 1,2 m

### 1.12.2 Popis trosek

Posádky obou letounů provedly poježdění podle pokynů ATS na určená místa stání na odbavovací ploše.



Obr. 3: Poškození levé poloviny kormidla a stabilizátoru A321-131



Obr. 4: Detail poškození levé poloviny kormidla a stabilizátoru A321-131



Obr. 5: Poškození wingletu na pravé polovině křídla B737-8BK

### **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**

#### **1.17.1 Řízení letového provozu ČR, s.p.**

ŘLP ČR, s.p. je poskytovatelem letových provozních služeb na letišti Praha/Ruzyně.  
Oprávnění k poskytování letových provozních služeb – platné.

#### **1.17.2 Letiště Praha, a. s.**

Letiště Praha, a. s. je provozovatelem veřejného mezinárodního letiště Praha/Ruzyně.  
Osvědčení způsobilosti letiště / Aerodrome Certificate – platné.

## 1.18 Doplnkové informace

### 1.18.1 Z výpovědi posádky A321-131

*Náš letoun vyčkával na vyčkávacím místě na TWY E jako druhý v pořadí, 10 m za letounem Aeroflotu A320. Letoun pojíždějící po TWY F vrazil svým wingletem na pravé polovině křídla do levé poloviny našeho kormidla a stabilizátoru. V době nárazu byl náš letoun zabrzděn parkovací brzdou.*

*Podle mého názoru, protože winglety B737-800 jsou velmi rozměrné, nebylo tam dost prostoru k projetí.*

### 1.18.2 Z výpovědi posádky B737-8BK

V době pojíždění byl PIC jako PF.

*Během pojíždění po TWY F, když jsme se blížili ke křižovatce s TWY E oznámili jsme na GROUND, že jsme schopni provést vzlet od křižovatky E z RWY 06. (We can accept E intersection.) GROUND nám řekl, abychom pokračovali na konec TWY. (Continue taxi to the end.)*

*Na TWY E stály 2 letouny. Jako druhý byl A320-131. Když jsme projížděli (while passing) řekl jsem FO, aby kontroloval volnost křídla od druhého letounu (check the wing clearance with the other aircraft). On odpověděl „všechno volné (everything clear)“.*

*Z místa druhého pilota bylo možné vidět volnost křídla od A321-131. Během projíždění okolo tohoto letounu naše předřová kola byla přibližně 50 cm vlevo od osové čáry TWY.*

*Naše rychlost pojíždění byla přibližně 5 kt. Ve vzdálenosti 400-500 m před námi byl malý letoun. Když jsme se blížili k TWY E snížil jsem rychlost.*

*Pokračoval jsem v pojíždění a vrazili jsme svým pravým wingletem do levé poloviny stabilizátoru A321-131. Po nárazu jsme zastavili a okamžitě informovali ATC (GROUND).*

FO tuto informaci PIC do výpovědi potvrdil. Skutečnost, zda ze svého místa mohl FO vidět konec pravého křídla byla ověřena experimentálně (viz obr. 6).



Obr. 6 Výhled FO na konec pravé poloviny křídla letadla B737-8BK

### 1.18.3 Z výpovědi TEC-GEC

*Byla vydána standardní povolení pro pojíždění oběma letadlům.*

### 1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

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

## 2 Rozbory

### 2.1 Posádka A321-131

- Piloti měli platné průkazy způsobilosti.
- Piloti měli platné osvědčení zdravotní způsobilosti.
- Oznamila na TWR střet s jiným letadlem.
- Neoznámila na TWR žádnou informaci o eventuálních dalších technických problémech.
- Nevyžádala žádnou asistenci.
- Zažádala o návrat zpět na stání.
- Provedla podle instrukcí ATS návrat po TWY E, RWY 06, TWY L na vlastní pohon zpět na stání č. 55.

### 2.2 Letoun A321-131

- Měl platné osvědčení letové způsobilosti;
- měl platné pojištění.

### 2.3 Posádka B737-8BK

- Piloti měli platné průkazy způsobilosti.
- Piloti měli platné osvědčení zdravotní způsobilosti.
- Nahlásila na TWR střet s jiným letadlem.
- Neoznámila na TWR žádnou informaci o eventuálních dalších technických problémech.
- Nevyžádala žádnou asistenci.
- Provedla na pokyn ATS a podle jejích instrukcí návrat po TWY F, RWY 06, TWY L na motorech na stání 54.

### 2.4 Letoun B737-8BK

- Měl platné osvědčení letové způsobilosti.
- Měl platné pojištění.

## 2.5 Počasí

- Nemělo vliv na vznik letecké nehody.

## 2.6 Průběh letu

- ATCo vydal posádce A321-131 povolení k pojíždění na vyčkávací místo RWY 06 na TWY E standardní frazeologií. Tato zahájila pojíždění v 08:26:21. Po TWY F pojížděla za letadlem A320 a dosáhla křižovatky TWY F x TWY E v 08:33:40. Zde, stále ještě na TWY F, zastavila.
- V 08:34:00 se posádka A321-131 opětovně rozjela směrem na TWY E a cca 34,5 m před vyčkávacím místem HP LVO zastavila v 08:34:20, jako druhá v pořadí (at sequence) za letadlem A320.
- ATCo vydal standardní frazeologií pokyn k pojíždění posádce CRJ-200, která projela za A321-131 v 08:34:55 a pokračovala dále na vyčkávací místo RWY 06 na TWY F, kde zastavila v 08:36:43 jako druhá v pořadí za letadlem B-737.
- ATCo vydal posádce B737-8BK povolení k pojíždění standardní frazeologií. Tato zahájila pojíždění v čase 08:28:50 a dosáhla místo před odbočením z TWY F na TWY E v 08:37:05. Zde, na TWY F zastavila a opětovně se rozjela v 08:37:40.
- V místě odbočení TWY E z TWY F posádka B737-8BK pojížděla rychlostí 3 až 5 kt a úmyslně vybočila z osové čáry TWY E vlevo o cca 0,5 m.
- PIC se spolehl na informaci FO o volnosti křídla od druhého letounu, kterou FO nemohl ze své pozice jednoznačně určit.
- V 08:38:07 došlo ke střetnutí wingletu pravé poloviny křídla B737-8BK s levou polovinou výškového kormidla a levou polovinou stabilizátoru A321-131.
- V 08:38:18 letadlo B-737-8BK zastavilo na TWY F, za křížením s TWY E.
- Posádka B737-8BK událost ohlásila ATC v 08:38:23.
- V čase 08:39:10 zahájil letoun A320 stojící na vyčkávacím místě na TWY E před A321-131 vstup na RWY 06 a v 08:39:40 zahájil vzlet.
- Posádka A321-131 ohlásila událost v 08:40:03.
- Z hlášení obou posádek vyplynulo, že letoun B737-8BK zavadil pravým křídlem o stabilizátor A321-131.
- Žádná asistence na místě události nebyla posádkami letadel vyžádána.
- V důsledku toho ATC nevyhlásilo letištním záchraným složkám signál Letecká nehoda dle Letištního pohotovostního plánu LP.
- V 08:42:55 byl letadlu A321-131 od ATCo povolen vstup na RWY 06 a pojíždění na odbavovací plochu po trase TWY E, RWY 06, TWY L, TWY G, stání č.55.
- V 08:43:40 uvolnil A321-131 dráhu RWY 06 na TWY L a pokračoval na stání č.55, které dosáhl v 08:45:00.
- V 08:55:03 byl B-737-8BK povolen vstup na RWY 06 a pojíždění na odbavovací plochu po trase TWY F, RWY 06, TWY L, TWY G, stání č.54.

- V 08:57:15 uvolnil B-737-8BK dráhu RWY 06 na TWY L a pokračoval na stání č.54, které dosáhl v 08:58:30.
- Posouzení rozsahu poškození obou letadel byl provedeno na odbavovací ploše.

## **2.7 Činnost ATS a Letiště Praha po hlášení události posádkami obou letounů**

### **2.7.1 ATS**

- ATCo na TWR Ruzyně přijal a potvrdil informaci o střetu letadel od posádky B737-8BK SXS 5663 a následně od A321-131 DLH 5NC.
- ATCo předal tuto informaci vedoucímu směny na TWR.
- Vedoucí směny na TWR vyhodnotil aktuální provozní situaci, dostupné informace a rozhodl se nevyhlašovat stupeň pohotovosti Letecká nehoda.
- V 08:42:27 požádal ATCo posádku letounu A321-131 o popojetí po TWY E blíže k RWY 06 v zájmu zachování průjezdu po TWY F na vyčkávací místo RWY 06 na TWY F.
- TWR pokračovala v řízení letištního provozu a postupně umožnila oběma poškozeným letadlům pojíždění zpět na odbavovací plochu.
- Z důvodu pojíždění poškozených letadel na odbavovací stání po RWY 06 požádal vedoucí směny TWR pracoviště Provoz letiště o kontrolu RWY 06 za pojíždějícími poškozenými letadly.
- V době před a po události byla na letišti vysoká hustota provozu, odpovídající jednomu vzletu nebo přistání v průběhu 60 – 70 sekund.

### **2.7.2 Letiště Praha**

- V 08:40 obdržel dispečer RPL od TWR radiotelefonní informaci o srážce dvou letadel, spolu se žádostí o prohlídku křížení TWY F a TWY E, zda se tam nevyskytují trosky.
- V 08:41 byl v souladu s postupy koordinace mezi ŘLP a LP informován od TWR Centrální dispečink provozu terminálů (CDP).
- V 08:43 RPL zahájil přesun na místo střetu. Při té příležitosti provedl kontrolu RWY 06/24 po průjezdu poškozeného A321-131.
- V 08:47:40 dorazil dispečer RPL na křížení TWY F a TWY E a odstranil cca 1,2 m dlouhý zbytek wingletu B-737-8BK.
- V 08:58:22 provedl RPL kontrolu RWY 06/24 po průjezdu poškozeného B-737 - 8BK a na TWR nahlásil provozuschopnost RWY 06/24.
- Záchraná a požární služba (HZS) se řešení události nezúčastnila, protože nebyl vyhlášen signál Letecká nehoda.
- Bezpečnostní dispečink (BED) se řešení události nezúčastnil. Informaci o jejím vzniku obdržel v 08:44 od CDP, v době kdy letadlo A321-131 již stálo na stání č.55 a letadlo B-737-8BK na stání č.54 pojíždělo.
- V 08:49 informoval BED i dispečer RPL.

### **3 Závěry**

#### **3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům.**

- Posádka B737-8BK nevyhodnotila správně vzdálenost mezi koncem pravé poloviny křídla vlastního letadla a letadlem A321-131. Ze své pozice jí FO nemohl jednoznačně určit.
- Posádky obou letadel nevyhodnotily správně závažnost události, nevyžádaly si zjištění rozsahu poškození na místě události a pojížděly s poškozenými letadly zpět na odbavovací plochu.
- Vedoucí směny na TWR se rozhodl, na základě jemu v té době dostupných informací, nevyhlásit HZS stupeň pohotovosti Letecká nehoda.

#### **3.2 Příčiny**

- Selhání lidského činitele – nedodržení bezpečného rozstupu posádkou pojíždějícího letadla od stojícího letadla.

.....  
Ing. Josef PROCHÁZKA  
předseda komise

#### **4. Bezpečnostní doporučení**

Ponechávám na rozhodnutí národních Úřadů pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod.

Schvaluji:

.....  
Ing. Pavel ŠTRŮBL  
ředitel

V Praze dne 15. listopadu 2010

## Podklady

Poř.č.	Název přílohy	Počet listů
1.	Hlášení o události a notifikace	1
2.	Údaje o posádce DLH a výpověď	
3.	Údaje o technice DLH	
4.	Korespondence s BFU a DLH	
5.	Údaje o posádce SXS a výpověď	
6.	Údaje o technice SXS	
7.	Korespondence s DGCA a SXS	

## Rozdělovník

Poř.č.	Název organizace	Odesláno dne
1.	ÚZPLN	uloženo 2010
2.	MD - OCL	
3.	ÚCL	
4.	Policie ČR	
5.	Letiště Praha, a. s.	
6.	Řízení letového provozu ČR, s.p.	
7.	Germany BFU	
8.	Turkey DGCA	
9.	ICAO	