



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

---

**Č.j.: 138/05/ZZ**

Výtisk č. 1

# **ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA**

**o odborném zjišťování příčin incidentu  
letounu A-330  
na LKPR 25.4.2005**

Praha  
červen 2005

## A) Úvod

název provozovatele: KOREAN AIR  
výrobce a model letadla: Airbus Industry A-330  
poznávací značka: HL 7587  
linka: KAL936  
místo: Letiště Praha/Ruzyně (LKPR)  
datum a čas: 25.4.2005, 19:20 (Všechny časy jsou v UTC)

## B) Informační přehled

Dne 25.4.2005 obdržel ÚZPLN od ŘLP s.p. a ČSL s.p. oznámení o incidentu letounu A-330. Při pojíždění po RWY 31 na místo vzletu RWY 13, posádka přejela místo denního a nočního značení posunutí THR RWY 13/31. Posádka zjistila, že RWY 13/31 není dostatečně široká pro otočení letounu o 180°. Letoun nebyl schopen vlastními silami opustit RWY 13/31 a zůstal na ní stát. Posádka vyžádala cestou ATS odtažení letounu pomocí tahače. Po doplnění letounu palivem na odbavovací ploše, linka Korean Air odstartovala ve 21:35.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Josef Procházka  
Člen komise: Ing. Jan Zelinka

Závěrečnou zprávu vydal :

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

dne 30.května 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 pozemní nehody

V uvedené době byla v provozu na LKPR RWY 13. KAL936 dostal pokyn pojíždět z TWY F po RWY 31 a otočit se o 180° před světelnými příčkami, vyznačující posunutý THR 31 na místo vzletu RWY 13. Přes upozornění TEC projel mezi světly příček a zastavil na uzavřené části RWY13/31. Vzhledem k tomu že

letoun se nebyl schopen na RWY 31 otočit vlastními silami o 180° pro malou šířku RWY, posádka požádala o odtažení na odbavovací plochu. Na místo byly vyslány provozní prostředky letiště a technický personál Korean Air. Na letounu ani na pozemním značení nebyla zjištěna žádná poškození. Ve 20:50 byl letoun odtažen na stojánku 38 k doplnění paliva. Následně ve 21:35 odstartoval.

V důsledku zablokování RWY 13 došlo ke zdržení pěti linek v rozmezí 15 – 45 minut.

## 1.2 Zranění osob

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

## 1.3 Poškození letadla

NIL.

## 1.4 Ostatní škody

NIL

## 1.5 Informace o osobách

	Cpt	F/O
Licence	ATR 1098	ATR 2332
Type Rating/Issued Date	A330/2000-01-05	A330/2000-07-10
Medical Certi/ Expiry date	057-1646/2005-05-03	057-1632/2005-08-31
All A/C	11 075 Hours	5 278 Hours
This type of A/C	3 431 Hours	2 694 Hours
Last 90 days	144 Hours	100 Hours

## 1.6 Informace o letadle

Neměly vliv na vznik pozemní nehody.

## 1.7 Meteorologická situace

Přízemní vítr: 080°/5 kt  
Dohlednost: 10 km  
Mraky: NIL  
Teplota: 9° C  
Povrch RWY: suchý

## **1.8 Radionavigační a vizuální prostředky**

Radionavigační prostředky neměly na událost vliv.

K dennímu a nočnímu značení RWY 13/31 a označení posunutého THR RWY 31 byly využity standardní prostředky dle předpisu L 14.

## **1.9 Spojovací služba**

Neměla na událost vliv.

## **1.10 Informace o letišti**

Pohybové plochy byly suché.

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

Letové zapisovače nebyly využity

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

Incident se stal na RWY 31.

## **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 standardně v souladu s předpisem L13.

## **Rozbory**

Předmětem rozboru byla činnost posádky při pojíždění po TWY F, via RWY 31 na místo vzletu RWY 13.

### **3 Závěry**

#### **3.1** Komise dospěla k následujícímu závěru:

- posádka měla platnou kvalifikaci;
- denní a noční značení RWY 13/31, TWY F a místa posunutého THR RWY 13 bylo v souladu s předpisem L 14;
- změny o posunutém THR RWY 13 byly vypublikovány v AIP ČR a v NOTAMu a předány posádce v předletové informaci;
- ATS vydal k postupu pojíždění pokyn, který posádka potvrdila;
- V dokumentaci Jeppesen ani v AIP ČR není publikováno žádné rozšířené místo na RWY 13/31 pro otočení letounu o 180°;

#### **3.2** Příčiny:

- posádka nedodržela pokyny pro pojíždění obsažené v předletové informaci a instrukci ATS.
- posádka dostatečně neposoudila možnosti typu A330 pro otočení o 180° vzhledem k šířce RWY 31 na LKPR.

### **4 Bezpečnostní doporučení**

Ponechávám na rozhodnutí provozovatele..

Schvaluji :

V Praze dne 28. června 2005