

RAPORT WSTĘPNY O POWAŻNYM INCYDENCIE LOTNICZYM POLEGAJĄCYM NA WYPADNIĘCIU Z DROGI STARTOWEJ PO LĄDOWANIU ORAZ KONTYNUOWANIE WYKONANIA OPERACJI LOTNICZEJ NIE W PEŁNI SPRAWNYM STATKIEM POWIETRZNYM PO ZAISTNIAŁYM ZDARZENIU

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

| 962/09 |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

Miejscowość

Katowice-Pyrzowice (EPKT) N 50° 28' 27"; E 019° 04'48";

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 0 | 9 |

Rok

| 1 | 1 |

Miesiąc

| 0 | 9 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 2 | 0 |

Godz.

| 3 | 6 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Boeing

Typ SP

B-737 -800

Znaki rejestracyjne SP

| 5 | B | - | D | B | V |

Państwo rejestracji SP

CYPR

Nazwa użytkownika SP

Eurocypria Airlines LTD

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

1. ☒ pasażerski

2. ☐ cargo

3. ☐ pasaż./cargo

4. ☐ przebazowanie

5. ☐ szkolny / kontrolny

6. ☐ inny

7. ☐ nieznany

S ☐ lot regularny

N ☒ lot nieregularny

Z ☐ nieznany

D ☐ lot krajowy

I ☒ lot międzynarodowy

Z ☐ nieznany

LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA**Rodzaj lotu**

Szkolny lub treningowy

10. ☐ z instruktorem1Y. ☐ inny11. ☐ samodzielny12. ☐ kontrolny

Niehandlowy

20. ☐ w celach własnych23. ☐ specjalny2Z. ☐ nieznany21. ☐ służbowy24. ☐ nad otwartym morzem22. ☐ rządowy2Y. ☐ inny

Handlowy

30. ☐ lot agro33. ☐ lot reklamowy36. ☐ transport drewna31. ☐ lot gaśniczy34. ☐ z ładunkiem podwiesz.37. ☐ nad otwartym morzem32. ☐ lot obserwacyjny35. ☐ lot sanitarny3Y. ☐ inny

Loty różne

40. ☐ lot badawczy43. ☐ lot poszukiwawczy4Y. ☐ inny41. ☐ nielegalny44. ☐ pokazowy / sportowy4Z. ☐ nieznany42. ☐ przebazowanie45. ☐ akwizyc./ pokaz.**Rodzaj użytkownika**1. ☐ aeroklub / szkoła lotn.4. ☐ użytk. PrywatnyZ. ☐ nieznany2. ☐ spółka5. ☐ sprzedaż / wynajem3. ☒ przeds. Państw.Y. ☐ inny**TRASA LOTU****Ostatni punkt odlotu**

G	C	F	V
---	---	---	---

FUERTEVENTURA**Planowany punkt docelowy**

E	P	K	T
---	---	---	---

KATOWICE-PYRZOWICE**Długość trasy lotu**

0	5
---	---

2	5
---	---

III – OBRAŻENIA CIAŁA**Załoga****NIE BYŁO****Pasażerowie****NIE BYŁO****Osoby postronne****NIE BYŁO**

IV – USZKODZENIA

Uszkodzenia statku powietrznego

D ☐ zniszczony S ☐ poważnie uszkodzony M ☒ nieznacznie uszkodzony N ☐ nie było Z ☐ nie ustalono

V – INFORMACJA METEOROLOGICZNA

Ogólna sytuacja meteorologiczna

1 ☐ VMC

2 ☒ IMC

Z ☐ nie ustalono

Warunki oświetlenia

1 ☐ świt

2 ☐ oświetlenie dzienne

3 ☐ zmierzch

4 ☐ noc księżycowa

5 ☒ noc ciemna

Z ☐ nie ustalono

KOLEJNOŚĆ WYSTĘPOWANIA WYDARZEŃ

KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:

ŁĄDOWANIE Z LEWEJ STRONY LINII CENTRALNEJ DROGI STARTOWEJ, WYPADNIĘCIE POZA DROGĘ STARTOWĄ LEWYM GŁÓWNYM PODWOZIEM ORAZ PODWOZIEM PRZEDNIM. USZKODZENIE DWÓCH LAMP KRAWEDZIOWYCH DROGI STARTOWEJ NASTĘPNIE POWRÓT NA DROGĘ STARTOWĄ ORAZ DOKOŃCZENIE DOBIEGU. START I LOT DO EPWA BEZ POPRAWNEGO WYKONANIA PRZEGLĄDU PRZEDLOTOWEGO PRZEZ ZAŁOGĘ WYKONUJĄCĄ LOT EPKT - EPWA

ETAP LOTU:

ŁĄDOWANIE, DOBIEG I LOT DO EPWA;

CZĘŚĆ OPISOWA:

LOT Z LOTNISKA POŁOŻONEGO NA JEDNEJ Z WYSP KANARYJSKICH - FUERTEVENTURA (GCFV) DO KATOWIC (EPKT) BYŁ W TYM DNIU DRUGIM LOTEM ZAŁOGI ŁADUJĄCEJ W KATOWICACH. ZAŁOGA WYKONAŁA PODEJŚCIE DO PASA 27 W EPKT WG SYSTEMU ILS PRZY NASTĘPUJĄCYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH WYSTĘPUJĄCYCH NA LOTNISKU O GODZINIE 19:30 UTC: WIATR 210°/2 KT, RVR DLA PASA 27 WYNOŚIŁ 350M PRZY WYSTĘPOWANIU MGŁY, A DOLNA GRANICA CHMUR OKREŚLANA BYŁA NA 100 FT. MINIMA DLA LOTNISKA I ZAŁOGI PRZY PODEJŚCIACH WYKONYWANYCH W CAT I WYNOSZA: RVR $\geq$ 550M A PODSTAWA GRANICA CHMUR $\geq$ 200 FT. PO PRZYZIEMIENIU Z LEWEJ STRONY LINII CENTRALNEJ DROGI STARTOWEJ SAMOŁOT LEWYM GŁÓWNYM PODWOZIEM I PODWOZIEM PRZEDNIM OPUŚCIŁ DROGĘ STARTOWĄ A NASTĘPNIE PRZEZ OKOŁO 373 M BYŁ POZA JEJ CZĘŚCIĄ ROBOCZĄ USZKADZAJĄC DWIE LAMPY KRAWĘDZIOWE. PRAWIE ZEWNĘTRZNE KOŁO PODWOZIA GŁÓWNEGO, W TYM CZASIE, POZOSTAWIAŁO CAŁY CZAS NA ASFALTOWEJ CZĘŚCI DROGI STARTOWEJ. SAMOŁOT POWRÓCIŁ NA DROGĘ STARTOWĄ I NA NIEJ ZAKOŃCZYŁ DOBIEG. W SWOIM OŚWIADCZENIU PILOT LECĄCY (CPT) STWIERDZIŁ, ŻE NAJPRAWDOPODOBNIEJ LEWE ŚWIATŁA KRAWĘDZIOWE DROGI STARTOWEJ WZIAŁ ZA NIEISTNIEJĄCE NA TYM LOTNISKU ŚWIATŁA LINII CENTRALNEJ. PO ZAKOŁOWANIU NA STOISKO POSTOJOWE ZAŁOGA NIE ZGŁOSIŁA ŻADNYCH UWAG. F/O ZAŁOGI ŁADUJĄCEJ PRZEKAZAŁ INFORMACJĘ ZAŁODZE LECĄCEJ Z KATOWIC DO WARSZAWY, ŻE DOKONA PRZEGŁĄDU PRZEDLOTOWEGO – KAPITAN ZMIENIAJĄCEJ ZAŁOGI ZAAKCEPTOWAŁ TO. W REZULTACIE F/O POPRZEDNIEJ ZAŁOGI SPRAWDZIŁ TYLKO LEWĄ STRONĘ PODWOZIA GŁÓWNEGO NIE WYKONUJĄC POPRAWNIE CAŁEJ „TRASY” PRZEGŁĄDU PRZEDLOTOWEGO (PDI – PRE DEPARTURE INSPECTION). WYKONUJĄC TĄ CZYNNOŚĆ F/O NIE POSIADAŁ LATARKI UMOŻLIWIAJĄCEJ OŚWIECENIE SPRAWDZANYCH ELEMENTÓW STATKU POWIETRZNEGO ZAWARTYCH W PROCEDURZE „PDI”. W REZULTACIE NIE DOKONAŁ SPRAWDZENIA PRZEDNIEGO PODWOZIA, PRAWEGO PODWOZIA GŁÓWNEGO ORAZ POZOSTAŁYCH ELEMENTÓW PODLEGAJĄCYCH OBOWIĄZKOWEMU SPRAWDZENIU PRZEDLOTOWEMU.

W ZWIĄZKU Z TAKIM DZIAŁANIEM F/O, NIE ZOSTAŁY WYKRYTE USZKODZENIA OPON PODWOZIA PRZEDNIEGO, USZKODZENIE FELGI PRAWEGO KOŁA PRZDNIEGO ORAZ REFLEKTORA KOŁOWANIA ZNAJDUJĄCEGO SIĘ NA GOLENI PRZEDNIOGO PODWOZIA. NIE WYKRYTE ZOSTAŁO USZKODZENIE OPONY WEWNĘTRZNEGO KOŁA PRAWEGO PODWOZIA GŁÓWNEGO. KAŻDE Z WYMIENIONYCH USZKODZEŃ POWODOWAŁO WYELIMINOWANIE DANEJ CZĘŚCI STATKU POWIETRZNEGO Z DALSZEJ EKSPLOATACJI, A TYM SAMYM, NIEZDOLNOŚĆ STATKU POWIETRZNEGO DO DALSZEGO LOTU DO CZASU WYMIANY WSZYSTKICH USZKODZONYCH ELEMENTÓW. PO POWROCIE DO SAMOŁOTU F/O ZGŁOSIŁ KAPITANOWI ZAŁOGI LECĄCEJ DO WARSZAWY, ŻE SAMOŁOT JEST SPRAWNY. W TRAKCIE WYPYCHANIA (PUSH BACK) NA UWAGĘ ZE STRONY OSOBY NADZORUJĄCEJ TEN PROCES NA ZIEMI, IŻ STŁUCZONY JEST REFLEKTOR KOŁOWANIA, KAPITAN ZAPYTAŁ F/O (POPRZEDNIA ZAŁOGA WRACAŁA DO WARSZAWY NA POKŁADZIE SAMOŁOTU) WYKONUJĄCEGO PDI CZY ZAUWAŻYŁ JAKIEŚ USZKODZENIA REFLEKTORA KOŁOWANIA, F/O ODPOWIEDZIAŁ, ŻE „NIE”. W ZWIĄZKU Z TYM KAPITAN STWIERDZIŁ ŻE MEL (MINIMUM EQUIPMENT LIST) POZWALA MU NA WYKONANIE LOTU DO WARSZAWY I NIE MA ŻADNYCH ZASTRZEŻEŃ DO SPRAWNOŚCI STATKU POWIETRZNEGO. PO ŁADOWANIU W WARSZAWIE I SPRAWDZENIU STANU REFLEKTORA ORAZ OPON PRZEDNIEGO PODWOZIA ZAŁOGA NAPISAŁA RAPORT ASR, DOKONAŁA WPISU ODNOŚNIE NIESPRAWNOŚCI DO DZIENNIKA POKŁADOWEGO, PRZEKAZAŁA SAMOŁOT PERSONELOWI TECHNICZNEMU, A NASTĘPNIE OBIE ZAŁOGI UDAŁY SIĘ DO HOTELU.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

BRAK

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

BRAK

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

WARSZAWA 3 GRUDNIA 2009 ROKU