

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazywaną nie później niż 30 dni od dnia otrzymania informacji o zdarzeniu; przesyłany Prezesowi ULC fax - (22)520 73 54)

W – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

3 | 1 | 2 | 6 | / | 2 | 0 | 1 | 9 | | | | | | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

Miejscowość, X – w pobliżu / współrzędne geograficzne (w stopniach i minutach)

Warszawa lotnisko Chopina (EPWA)

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 | 0 | 1 | 9

Rok

0 | 7

Miesiąc

2 | 8

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

1 | 7

Godz.

5 | 3

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Airbus Industries

Typ SP

Airbus A320-231

Znaki rejestracyjne SP

L | Z | - | E | A | B | | | | | | | | | |

Państwo rejestracji SP

Bułgaria

Nazwa użytkownika SP

Electra Airways LTD

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

1. pasażerski

2. cargo

3. pasaż./cargo

4. przebazowanie

5. szkolny / kontrolny

6. inny

7. nieznan

S lot regularny

N lot nieregularny

Z nieznan

D lot krajowy

I lot międzynarodowy

Z nieznan

LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA

Rodzaj lotu

Szkolny lub treningowy

10. z instruktorem

1Y. inny

11. samodzielny

12. kontrolny

Niehandlowy

20. w celach własnych

23. specjalny

2Z. nieznan

21. służbowy

24. nad otwartym morzem

22. rządowy

2Y. inny

Handlowy

30. lot agro

33. lot reklamowy

36. transport drewna

31. lot gaśniczy

34. z ładunkiem podwiesz.

37. nad otwartym morzem

32. lot obserwacyjny

35. lot sanitarny

3Y. inny

Loty różne

40. lot badawczy

43. lot poszukiwawczy

4Y. inny

41. nielegalny

44. pokazowy / sportowy

4Z. nieznan

42. przebazowanie

45. akwizyc./ pokaz.

Rodzaj użytkownika

1. aeroklub / szkoła lotn.

4. użytk. prywatny

Z. nieznan

2. spółka

5. sprzedaż / wynajem

3. przeds. państw.

Y. inny

TRASA LOTU

Ostatni punkt odlotu

H U R G H A D A H E G N

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Planowany punkt docelowy

W A R S Z A W A E P W A

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Długość lotu /godz. min./

 | | | | |

zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznanne
	0	0	0	6	0
Pasażerowie	0	0	0	1 7 9	0
Osoby postronne	0	0	0		

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

IV – USZKODZENIA

Uszkodzenia statku powietrznego

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

WYDARZENIA:

1. Przyziemienie na DS11 w EPWA w wyznaczonej strefie przyziemienia.
2. Hamowanie w trakcie dobiegu.
3. Skręt w lewo od osi DS11 z jednoczesnym wytoczeniem się na wyłączony z użytkowania odcinek końcowy DS11.
4. Uszkodzenie – przetarcie przewodów zasilających lampy krawędziowe DS11.
5. Nawrót w prawo na DS11 i kołowanie w kierunku wjazdu w DK N2.
6. Rozjechanie kołami podwozia głównego 2 lamp krawędziowych DS11.
7. Kołowanie na płaszczyznę postoju.
8. Zatrzymanie.
9. Przygotowanie do kolejnego wylotu.

ETAP LOTU:

Lądowanie

Kołowanie

OPIS ZDARZENIA

W dniu 28 lipca 2019 r. samolot Airbus A320-321 linii Elektra LTD, wykonywał lot czarterowy z Hurgahady (HEGN) do Warszawy (EPWA). Na pokładzie samolotu znajdowało się 185 osób w tym 6 członków załogi.

W dniu zdarzenia końcowy odcinek DS11, za wjazdem w drogę kołowania N2 był wyłączony z użytkowania z powodu prac remontowych, co było prawidłowo oznakowane.

W momencie lądowania na lotnisku EPWA panowały VMC, oświetlenie dzienne.

Podczas lądowania w EPWA pilotem lecącym był pierwszy oficer (FO).

O godz. 15:53 UTC samolot przyziemił na DS11 w wyznaczonej strefie.

W trakcie dobiegu FO wykonał hamowanie w trybie ręcznym.

Samolot nie wytracił prędkości przed wjazdem w drogę kołowania N2 i wytoczył się poza krawędź pasa będącego w użyciu jednocześnie skręcając od jego osi w lewo.

W wyniku ostrego hamowania w końcowej fazie dobiegu uszkodzeniu uległy przewody zasilające lampy krawędziowe DS11, które uległy przetarciu.

Po wytraceniu prędkości samolot wykonał nawrót w prawo aby wrócić na użytkowaną część DS11.

W trakcie powrotu na DS11 doszło do rozjechania kołami podwozia głównego 2 lamp krawędziowych, co zostało zauważone przez załogę.

Następnie załoga wykonała kołowanie na płaszczyznę postoju, opuszczając DS11 w DK N2.

Żadna osoba na pokładzie nie odniosła obrażeń.

Mechanicy nie stwierdzili uszkodzeń samolotu, który został przygotowany do kolejnego wylotu.

ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

Nie sformułowano na aktualnym etapie badania

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

PRZEWODNICZĄCY
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych
plk dypl. pil. inż. Andrzej Lewandowski