



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 710/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

| | |
|---|---------------------|
| Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia..... | LASEK Maciej |
| Członek Komisji..... | MAKOWSKI Tomasz |
| Członek Komisji..... | OCHWAT Robert |
| Członek Komisji..... | RUTKOWSKI Ryszard |
| Członek Komisji..... | TARGALSKI Waldemar |
| Członek Komisji..... | ŻURKOWSKI Stanisław |

W dniu 28 listopada 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Embraer ERJ-175, które miało miejsce 30 czerwca 2012 r. podczas zniżania do lądowania na lotnisku Moskwa-Szeremietiewo. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji zawartych w zgłoszeniu zdarzenia.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas zniżania w trakcie podejścia do lotniska SVO nastąpiło pęknięcie prawej szyby w kabine pilotów (uszkodzenie zewnętrznej warstwy szyby). Prędkość samolotu wynosiła ok.260 kts, samolot przecinał przybliżony poziom lotu FL260. Po kilku sekundach pojawił się komunikat „WINDSHIELD HEATING 2 FAIL”. Załoga zmniejszyła prędkość i kontynuowała zniżanie, usterka nie miała wpływu na hermetyzację samolotu. Prysłana do SVO ekipa techniczna LOT AMS dokonała wymiany szyby zgodnie z AMM 56-11-00, samolot wrócił do Warszawy normalnym lotem z pasażerami w dniu następnym.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia była awaria systemu elektrycznego ogrzewania szyby, która doprowadziła do lokalnego przegrzania i wystąpienia w materiale szyby naprężeń przekraczających jego wytrzymałość.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*