



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 1173/11**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

W dniu 19 października 2012 r, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Operatora, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu BOEING B767-300, które wydarzyło się w dniu 11 września 2011 r., podczas lotu na poziomie FL340, po starcie z Warszawy. 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 przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Opis okoliczności zdarzenia lotniczego:**

Około 1,5 godziny po starcie samolotu, podczas lotu na poziomie przelotowym FL 340 nastąpił huk związany z popękaniem szyby prawego czołowego okna w kabinie pilotów. W reakcji na wystąpienie uszkodzenia szyby załoga założyła maski tlenowe, dopięła wszystkie pasy i rozpoczęła awaryjne zniżanie do FL100, zgłaszając MAY DAY. W trakcie zniżania wykonano checkliście „Window Damage” i poinformowano Szefową Pokładu o zaistniałej sytuacji. Jednocześnie rozpoczęto planowanie lądowania na lotnisku SVG. Ponieważ ciężar samolotu przekraczał o około 9 ton dopuszczalny ciężar do lądowania, po uzyskaniu zgody rozpoczęto zrzut paliwa ze zbiornika centralnego. W trakcie manewrów w strefie oczekiwania nawiązano łączność z innym samolotem i za jego pośrednictwem skontaktowano się z Centrum Operacyjnym w Warszawie. Po konsultacji z Centrum Operacyjnym załoga podjęła decyzję o kontynuowaniu lotu do CPH. W trakcie lotu do CPH, po dokonaniu kolejnej oceny warunków pogodowych oraz stanu technicznego samolotu, zmieniono decyzję na kontynuowanie lotu do WAW. Cały lot do WAW odbywał się na FL 100 w bardzo dobrych warunkach pogodowych. Lądowanie w WAW odbyło się bez problemów.

**Przyczyna incydentu lotniczego:**

Przyczyna pęknięcia szyby nie została ustalona.

Samolot był prawidłowo eksploatowany z zachowaniem zalecanych przez producenta przeglądów. Po sprawdzeniu wpisów w technicznej bazie danych w 2011r. do chwili zaistnienia w/w incydentu, nie stwierdzono wpisów odnoszących się do usterek szyb na tym egzemplarzu samolotu.

Zdarzenie miało charakter incydentalny.

**Zastosowane środki profilaktyczne:**

Incydent był omawiany z załogami lotniczymi podczas okresowego szkolenia pilotów w sezonie 2011/2012.

**Komisja nie formułowała zaleceń bezpieczeństwa lotów.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Piotr Lipiec *podpis na oryginale*