

Warszawa, dnia 17 listopada 2016 r.

Poz. 184

**KOMUNIKAT NR 126
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 16 listopada 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 179/2016

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 28 stycznia 2016 r. na samolocie SAAB SF-340A, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T5 – Uszkodzenie konstrukcji".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Podczas przebazowania powrotnego samolotu (po wykonaniu operacji przewozu ładunku) z 3-osobową załogą z portu lotniczego Vigo [LEVX] do portu lotniczego Wrocław [EPWR], około 2 godz. po starcie, w locie na wysokości przelotowej załoga usłyszała głośny huk w samolocie. Jego przyczyną okazało się nagłe pęknięcie przedniej prawej szyby w kokpicie, które nie spowodowało dekompresji. W chwili zdarzenia samolot znajdował się nad terenem południowo-zachodniej Francji. Załoga poinformowała kontrolera ATC o sytuacji i podjęła decyzję o wykonaniu lądowania zapobiegawczego w najbliższym porcie lotniczym Toulouse-Blagnac [LFBO]. Po rozpoczęciu zniżania załoga wykonała czynności zgodnie z odpowiednią listą kontrolną „Abnormal checklist” i po kilkunastu minutach wylądowała bezpiecznie. Oględziny szyby po lądowaniu przez pilotów i lecącego wraz z nimi mechanik nie wykazały objawów zderzenia z jakimkolwiek obiektem. Lot nie odbywał się w warunkach oblodzenia. Mechanik stwierdził, iż pęknięcie powstało w zewnętrznej warstwie szyby i nie ma widocznych istotnych znamion, które mogłyby je zainicjować – w jego opinii nastąpiło samoistne pęknięcie wskutek wewnętrznych naprężeń. Szybę, która uległa pęknięciu, zainstalowano na samolocie w 2010 r. Szybę wymieniono, samolot dopuszczono do normalnej eksploatacji.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną pęknięcia zewnętrznej warstwy przedniej prawej szyby kokpitu było skumulowanie naprężeń w materiale szyby w trakcie eksploatacji, ich lokalna koncentracja i przekroczenie wytrzymałości materiału szyby.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson