



MINISTERSTWO TRANSPORTU
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 340, 345/06

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, reprezentowanej przez:

Przewodniczący:	dr pil. Edmund Klich	Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Z-ca Przewod.:	dr h. inż. Janusz Karpowicz	Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Z-ca Przewod.:	dr inż. Maciej Lasek	Członek Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	mgr Ignacy Goliński	Członek Komisji:	dr n. med. Jacek Rożyński
Członek Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski	Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu w dniu 28 lutego 2007 r. przedstawionych przez Komisję Badania Incydentów Lotniczych EuroLOT przeprowadzonych badań zdarzeń lotniczych samolotu ATR-42 o znakach rozpoznawczych SP-EDE, który wydarzył się w dniu 29 października 2006 r. podczas rejsu LO-371 oraz w dniu 3 listopada 2006 r. podczas wznoszenia po starcie z Warszawy, **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2006, Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznaje, iż:

Przyczyną zaistnienia incydentów było:

w obu przypadkach awaria bloku WINDSHIELD TEMPERATURE CONTROLLER, a także akceptuje propozycję KBIL EuroLOT, **zaleceń profilaktycznych** sformułowanych poniżej:

1. Powiadomić producenta o zaistniałym incydencie.
2. Powiadomić załogi latające EuroLOT z uwzględnieniem procedur stosowanych podczas uszkodzenia szyb (lista kontrolna „window cracked”).
3. W przypadku stwierdzenia delaminacji zewnętrznej warstwy szyby – służba techniczna wykonać testy WINDSHIELD TEMPERATURE CONTROLLER, sprawdzić i przetestować obwody sterowania ogrzewaniem szyby.