



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

**Dot. zdarzenia nr: 511/12**

## **UCHWAŁA**

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

Prowadzący posiedzenie, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr Wiesław Jedynak
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr Tomasz Makowski

W dniu 14 sierpnia 2012 r. podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez OLT Express Poland, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Airbus 319 SP - IBC, które wydarzyło się w dniu 27 maja 2012 r. w Warszawie na lotnisku EPWA. **Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Załoga samolotu A319 rozpoczęła start z pasa 29 zgodnie z procedurą i po przejechaniu odcinka 800-900 metrów stwierdziła wystąpienie różnic we wskazaniach prędkościomierzy i wysokościomierzy. Załoga przerwała start. W momencie podjęcia decyzji o przerwaniu startu lewy prędkościomierz wskazywał wartość 80kts, a prawy 45 kts. Lewy wysokościomierz pokazywał wartość o 40 ft większą niż prawy. Proceduralne sprawdzenie prędkościomierzy następuje przy 100 kts, lecz załoga uznała, że różnice są zbyt duże, aby kontynuować rozbieg.

### **Przyczyną incydentu lotniczego było:**

**zatkanie rurki Pitota po stronie F/O. Nie określono jednoznacznie źródła, ani czasu powstania zanieczyszczenia.**

### **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu incydentu lotniczego:**

**- sposób obsługi samolotów A319/A320, składających się jedynie z „daily check” wykonywanych przez pilotów.**

Komisja zaakceptowała następujące **zastosowane działania profilaktyczne:**

- wykonano czyszczenie obu rurek Pitota zgodnie z dokumentacją Airbus AMM 34-10-00-170-004 oraz AMM 34-10-00-170-001. Następnie dokonano ich sprawdzenia zgodnie z AMM 34-11-16-200-001.

Podpis nadzorującego:

*podpis na oryginale*