



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

RAPORT KOŃCOWY

2021/0572

NUMER ZDARZENIA

WYPADEK

GCOL: Kolizje na ziemi



Jedynym celem badania i raportu końcowego jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

**Samolot Vulcanair P.68 „OBSERVER” 2 SP-FPM,
Samolot SAAB SF340A SP-KPU
Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD),
23 marca 2021 r**

Raport Końcowy został wydany przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych na podstawie informacji znanych w dniu jego publikacji.

Raport przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

Raport został sporządzony w języku polskim.

Warszawa, 15 października 2026



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	3
WPROWADZENIE.....	4
SYMBOLE I SKRÓTY	6
1.INFORMACJE FAKTOGRAFICZNE	6
1.1. Historia lotu	6
1.2. Obrażenia osób	7
1.3. Uszkodzenia statku powietrznego	7
1.4. Inne uszkodzenia	11
1.5. Informacje dotyczące personelu	11
1.6. Informacje o statku powietrznym	11
1.7. Informacje meteorologiczne	13
1.8. Pomoce nawigacyjne	13
1.9. Łączność.....	14
1.10. Informacje o lotnisku.	14
1.11. Rejestratory pokładowe	16
1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu	16
1.13. Informacje medyczne i patologiczne	17
1.14. Pożar.....	17
1.15. Czynniki przeżycia	17
1.16. Testy i badania	17
1.17. Informacje o organizacjach i zarządzaniu	17
1.18. Informacje uzupełniające	18
1.19. Przydatne lub skuteczne metody badania	18
2. ANALIZA.....	18
3. Ustalenia	19
4. Przyczyny i czynniki sprzyjające.....	20
5. Zalecenia Dotyczące Bezpieczeństwa.....	20

WPROWADZENIE

PODSTAWY PRAWNE

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych jest organem do spraw badania zdarzeń lotniczych, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE (Dz. Urz. UE. L Nr 295, str. 35).

Komisja prowadzi badania na podstawie przepisów ustawy Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. (Dz.U. z 2025 r. poz. 1431 z zm.) i prawa Unii Europejskiej z zakresu wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz z uwzględnieniem norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.).

PODSTAWOWE INFORMACJE O ZDARZENIU

Producent, typ, model i znaki rozpoznawcze statków powietrznych – Samolot Vulcanair P.68 „OBSERVER” 2 SP-FPM, Samolot SAAB SF340A SP-KPU.

Miejsce i data zdarzenia – Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD), 23 marca 2021 r.

ZGŁOSZENIE ZDARZENIA

PKBWL została powiadomiona o zdarzeniu w ramach obowiązkowego systemu zgłaszania zdarzeń, w dniu 23 marca 2021.

Zdarzeniu nadano numer ewidencyjny – 2021/0572.

Na podstawie wstępnych informacji, zdarzenie zostało zakwalifikowane jako – wypadek.

W trakcie badania, kwalifikacja zdarzenia nie została zmieniona.

POWIADOMIENIE O ZDARZENIU

- państwo projektu; Szwecja, Włochy
- państwo producenta; Szwecja, Włochy
- ICAO;
- EASA;
- Komisję Europejską;

ORGANIZACJA BADANIA

Badanie zostało przeprowadzone przez – PKBWL.

Nadzorujący badanie (IIC) – Krzysztof Miłkowski.

Grupy specjalistyczne – nie powołano grup specjalistycznych.

Pełnomocni Przedstawiciele (i ich doradcy) – państwo wymienione poniżej wyznaczyło ACCREP.

- państwo projektu – Szwecja;
- państwo producenta – Szwecja.

ZALECENIA

O ile nie wskazano inaczej, zawarte w niniejszym raporcie zalecenia zostały skierowane do organów regulacyjnych państwa odpowiedzialnego za sprawy, których te zalecenia dotyczą. Decyzja, co do działań jakie należy podjąć leży w gestii tych organów. Szczegóły podano w rozdziale 4 niniejszego raportu.

CZAS

Czasy w raporcie zostały podane w LMT. W dniu zdarzenia LMT=UTC+1.

DATA

Jeżeli w raporcie podano datę w formacie cyfrowym, to poszczególne cyfry oznaczają DD.MM.RRRR, gdzie DD oznacza dzień, MM miesiąc, a RRRR rok.

RYSUNKI I TABELLE

Jeżeli w raporcie nie zaznaczono inaczej – źródło PKBWL.

STRESZCZENIE

W dniu 23 marca 2021 r. pilot samolotu P.68 "OBSERVER 2", SP-FPM, w godzinach porannych wykonał lot patrolowy nad morzem Bałtyckim, a następnie miał wykonać lot powrotny do bazy operacyjnej na lotnisko Rzeszów (EPRZ). Przed startem pilot przebywał w kabinie samolotu. Po czasie oczekiwania pilot uruchomił silniki, i zamierzał wykonać kołowanie do pasa w użyciu. Kiedy pilot zwiększył obroty silników samolot nie ruszył z miejsca. Pilot zorientował się, że nie usunął podstawek spod przedniego koła, więc opuścił kabinę przy pracujących silnikach w celu ich usunięcia.

Po wyjściu z samolotu pilot usunął podstawki spod koła, na skutek czego samolot zaczął się przemieszczać. Samolot P.68 "OBSERVER 2" przeokołował przez drogę kołowania „L” i uderzył w tylną część samolotu SAAB SF340A, SP-KPU, zaparkowanego na

stanowisku postojowym. W związku ze zdarzeniem samoloty doznały poważnych uszkodzeń.

SYMBOLE I SKRÓTY

AIP	Zbiór informacji lotniczych (ang. aeronautical information publication)
CAA/ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego (ang. Civil Aviation Authority [Poland])
EASA	Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. European Aviation Safety Agency)
FI	Instruktor lotniczy (ang. flight instructor)
IR	Instrument rating
LMT	Średni czas lokalny (ang. Local Mean Time)
MEPL	Wielosilnikowy, lądowy z silnikami tłokowymi (ang. multi engine piston land)
PKBWL	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych [Polska] (ang. State Commission on Aircraft Accidents Investigation [Poland])
SP	Statek powietrzny (ang. Aircraft)
UTC	Uniwersalny czas koordynowany (ang. coordinated universal time)

1. INFORMACJE FAKTOGRAFICZNE

1.1. Historia lotu

W dniu 23 marca 2021 r. pilot samolotu P.68 "OBSERVER 2", SP-FPM, w godzinach porannych wykonał lot patrolowy nad morzem Bałtyckim na północ od miejscowości Jastarnia, a następnie miał wykonać lot powrotny do bazy operacyjnej na lotnisko

Rzeszów (EPRZ). Po przylocie z lotu patrolowego na lotnisko Gdańsk (EPGD) samolot został zaparkowany na płaszczyźnie postojowej numer 1 na stanowisku 1.

W związku z planowanym powrotem do bazy operacyjnej, pilot złożył plan lotu i powrócił do samolotu.. W tym czasie pilot wykonał przegląd samolotu, sprawdził stan paliwa i oleju oraz zabezpieczenie samolotu na stanowisku postojowym poprzez umieszczenie podstawek pod kołem przedniego podwozia. Oczekiwanie na decyzję o wykonaniu lotu trwało około 40 minut, a pilot w tym czasie przebywał w kabinie samolotu. Po około 40 minutach oczekiwania pilot otrzymał decyzję, że ma wracać do Rzeszowa. Pilot wykonał procedurę przedstartową w kabinie samolotu, uruchomił silniki, sprawdził parametry pracy silników i instalacji pokładowych, a następnie poprosił TWR o zezwolenie na kołowanie do pasa w użyciu. Po otrzymaniu zgody na kołowanie zwiększył obroty silników, jednak samolot nie ruszył z miejsca. Pilot zorientował się, że nie usunął podstawek spod przedniego koła. Opuścił kabinę przy pracujących silnikach w celu usunięcia podstawek. Pilot nie był pewny czy uruchomił hamulec postojowy przed opuszczeniem kabiny.

Po wyjściu z samolotu pilot przeszedł w rejon przedniego podwozia i usunął podstawki spod koła, w tym momencie samolot zaczął się przemieszczać. Pilot próbował zatrzymać samolot, ale potknął się o wcześniej usunięte podstawki i upadł. Samolot przeokołował nad nim i zaczął się rozpędzać w kierunku drogi kołowania „L”. Pilot próbował dogonić przemieszczający się samolot, ale nie zdołał tego uczynić.

Samolot P.68 “OBSERVER 2” przeokołował przez drogę kołowania „L” i uderzył w tylną część zaparkowanego na stanowisku numer 32 samolotu SAAB SF340A, SP-KPU. W związku ze zdarzeniem samoloty doznały poważnych uszkodzeń.

1.2. Obrażenia osób

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	-	-	-	-
Poważne	-	-	-	-
Lekkie	1	-	-	Nie dotyczy
Brak	-	-	-	Nie dotyczy
RAZEM	1	-	-	-

1.3. Uszkodzenia statku powietrznego

Na skutek zdarzenia doszło do uszkodzeń obu statków powietrznych.

Opis uszkodzeń samolotu P.68 "OBSERVER 2"

Statek powietrzny został uszkodzony w znacznym stopniu. Uszkodzenia dotyczą głównie przedniej części samolotu oraz śmigieł i silników, czyli obszarów, które podczas zdarzenia weszły w kolizję z elementami drugiego statku powietrznego. Kabina samolotu została poważnie uszkodzona w jej górnej części od przodu samolotu aż do sekcji centroplata. Oszklenie kabiny obustronnie popękało a jego elementy zostały wepchnięte do wnętrza. Po prawej stronie samolotu uszkodzeniu uległy elementy skrzydła oraz zespołu napędowego. Po lewej stronie samolotu doszło do mniejszych uszkodzeń w obrębie silnika oraz uszkodzone zostało skrzydło.



Rys. 1. Samolot P.68 "OBSERVER 2": uszkodzone oszklenie kabiny (zdjęcie po lewej) i uszkodzona łopata prawego śmigła silnika (zdjęcie po prawej) [źródło: PKBWL]



Rys. 2. Samolot P.68 "OBSERVER 2": uszkodzona osłona prawego silnika (zdjęcie po lewej) i uszkodzone lewe skrzydło (zdjęcie po prawej) [źródło: PKBWL]

Opis uszkodzeń samolotu SAAB SF340A

Statek powietrzny został uszkodzony w znacznym stopniu. Uszkodzenia objęły głównie część ogonową samolotu, lewą stronę kadłuba w jego części tylnej oraz klapę skrzydła lewego i tylną część gondoli lewego silnika wraz z rurą wydechową. Uszkodzenia były głębokie i dotyczyły zarówno poszycia jak i wewnętrznej struktury wytrzymałościowej

płatowca. Większość uszkodzeń spowodowana została przez pracujące prawe śmigło samolotu P.68 "OBSERVER 2". Uszkodzone zostały następujące elementy samolotu:

- tylna sekcja osłony gondoli lewego silnika,
- rura wydechowa lewego silnika,
- kłapa lewego skrzydła,
- poszycie, wręgi i podłużnice części ogonowej,
- wiązka przewodów elektrycznych części ogonowej,
- popychacze układu sterowania sterem wysokości w części ogonowej,
- płetwa brzuszna po lewej stronie części ogonowej wraz z jej dwoma kątownikami montażowymi,
- odpinana owiewka części ogonowej,
- podpora części ogonowej,
- pokrywa wziernika serwisowego układu klimatyzacji w ogonie,
- część tylna poszycia kadłuba po lewej stronie, lewy panel boczny poszycia, panele dolne poszycia,
- poszycie kabiny, klejony zespolony tylny panel dolny, wręgi, podłużnice, drzwi serwisowe przedziału zasilania elektrycznego po lewej stronie samolotu.



Rys. 3 . Uszkodzenia samolotu SAAB SF340A w części ogonowej [źródło: Port Lotniczy Gdańsk]



Rys. 4. Samolot SAAB SF340A: uszkodzenia lewego silnika oraz klapy lewego skrzydła (zdjęcie po lewej) i uszkodzenia dolnej części kadłuba (zdjęcie po prawej) [źródło: Port Lotniczy Gdańsk]

1.4. Inne uszkodzenia

Nie stwierdzono.

1.5. Informacje dotyczące personelu

1.5.1. Dowódca statku powietrznego

Pilot: mężczyzna, lat 59.

Licencja: CPL(A) – licencja pilota samolotowego zawodowego.

Uprawnienia wpisane do powyższej licencji:

- SEP(L) ważne w dniu zdarzenia;
- MEP(L) ważne w dniu zdarzenia;
- FI, IR.

Nalot ogólny: 9700 h, z czego na samolotach wielosilnikowych klasy MEP(L) ponad 6200 h.

Orzeczenie lotniczo-lekarskie – klasa 1, w okresie ważności.

1.6. Informacje o statku powietrznym

1.6.1. P.68 „Observer 2” - Informacje ogólne:

Dwusilnikowy samolot śmigłowy z silnikami tłokowymi przeznaczony do zadań obserwacyjnych i patrolowych. Zbudowany w układzie górnopłata, co wraz z bogatym oszkleniem zapewnia dobrą widoczność do przodu i na boki samolotu;

producent – Vulcanair S.P.A.;

oznaczenie fabryczne (model) – P.68 „Observer 2”;

nr fabryczny (seryjny) – 420-20/OB2;

rok budowy – 2002;

znaki rozpoznawcze – SP-FPM;

właściciel – MGGP Aero Sp. z o.o.;

użytkownik – MGGP Aero Sp. z o.o.;

świadczenie rejestracji – data wpisu 20 stycznia 2012,
nr rejestru 4571 – ważne w dniu zdarzenia;

świadczenie zdolności do lotu – wydane 12 stycznia 2012,
ważne w dniu zdarzenia.

MTOW¹ – 2084 kg;

EW² – 1420 kg;



Rys. 5. Samolot P.68 „Observer 2” [źródło: <https://www.vulcanair.com>]

1.6.2. SAAB SF340A - Informacje ogólne:

Dwusilnikowy samolot turbośmigłowy pasażerski przeznaczony do lotów na krótkich dystansach zbudowany w układzie dolnopłata. Może zabrać na pokład od 33 do 37 pasażerów. Samolot biorący udział w zdarzeniu był w wersji CARGO.

producent – SAAB Aircraft AB;

oznaczenie fabryczne (model) – SAAB SF340A;

nr fabryczny (seryjny) – 145;

rok budowy – 1989;

znaki rozpoznawcze – SP-KPU;

¹ MTOW – Maksymalna masa startowa (Maximum Take-off Weight)

² EW – Masa własna statku powietrznego (Empty Weight)

właściciel – „PEKAO LEASING” Sp. z o.o.;

użytkownik – SprintAir S.A.;

świadczenie rejestracji – data wpisu 14 kwietnia 2008, nr rejestru 4192 – ważne w dniu zdarzenia;

świadczenie zdolności do lotu – wydane 14 kwietnia 2008, ważne w dniu zdarzenia.

MTOW – 12930 kg;

EW – 8140 kg;



Rys. 6. Samolot SAAB SF340A [źródło: <https://www.jetphotos.com/photo/10095206>]

1.7. Informacje meteorologiczne

Zdarzenie nastąpiło w dzień, przy dobrej widzialności. Pogoda pozwalała na wykonanie lotu i nie miała wpływu na zaistnienie i przebieg zdarzenia.

1.8. Pomoce nawigacyjne

Zdarzenie wydarzyło się na ziemi przed zamiarem kołowania do startu i pomoce nawigacyjne nie były używane.

1.9. Łączność

W czasie przygotowywania do lotu, pilot samolotu utrzymywał łączność radiową ze służbami kontroli ruchu lotniska EPGD. Nie zgłoszono zastrzeżeń do jakości łączności.

1.10. Informacje o lotnisku.

Do wypadku doszło na lotnisku Gdańsk (EPGD) - lotnisko międzynarodowe, położone 12 kilometrów na zachód od miasta Gdańsk.

SP biorące udział w zdarzeniu znajdowały się na płycie postojowej APRON 1:

- P.68 „Observer 2” – na stanowisku nr 1,
- SAAB SF340A – na stanowisku nr 32.



Rys. 7. Lotnisko EPGD - płyty postojowe nr 1,2,3 [źródło: AIP]



Rys. 8. Lotnisko EPGD - płyta postojowa nr 1. Strzałką oznaczono zmianę położenia samolotu P.68 „Observer 2” [źródło: AIP]

1.11. Rejestratory pokładowe

Samolot, który uległ wypadkowi nie był wyposażony w rejestratory pokładowe. Żaden typ rejestratora nie był wymagany na podstawie obowiązujących przepisów.

1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu

Zderzenie miało miejsce na płycie postojowej APRON 1 na lotnisku Gdańsk (EPGD). Samolot P.68 „Observer 2” rozpoczął samoczynne kołowanie ze stanowiska nr 1, a następnie nabierając prędkości przejechał po linii prostej do stanowiska nr 32, na którym zaparkowany był samolot SAAB SF340A.

Kołujący samolot uderzył w lewą stronę części ogonowej kadłuba samolotu zaparkowanego.

1.13. Informacje medyczne i patologiczne

Nie stwierdzono wystąpienia czynników medycznych, które mogłyby wpłynąć na przebieg zdarzenia. Po zdarzeniu pilot został poddany badaniu na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu z wynikiem negatywnym.

1.14. Pożar

Podczas zdarzenia nie doszło do pożaru.

1.15. Czynniki przeżycia

W związku ze zdarzeniem pilot odniósł niewielkie obrażenia (na skutek potknięcia i upadku), istniało jednakże duże ryzyko odniesienia przez pilota poważnych a być może nawet śmiertelnych obrażeń. Pilot, po usunięciu podstawek spod koła przedniego podwozia, kiedy samolot zaczął się przemieszczać, potknął się o usunięte podstawki i upadł. Skrzydło samolotu wraz z silnikiem i pracującym śmigłem przemieściło się nad leżącym pilotem. Gdyby pilot się nie przewrócił, prawdopodobnie doszło by do kontaktu ciała pilota z pracującym śmigłem.

1.16. Testy i badania

Wykonano oględziny miejsca zdarzenia, wykonano dokumentację fotograficzną uszkodzonych samolotów, zabezpieczono dokumentację samolotu SP-FPM, zabezpieczono zapisy z kamer monitoringu lotniska oraz zapisy korespondencji radiowej.

1.17. Informacje o organizacjach i zarządzaniu

Samolot P.68 „Observer 2” operował w ramach działalności firmy MGGP Aero sp. Z o.o. Firma ta specjalizuje się w pozyskiwaniu pionowych i ukośnych zdjęć lotniczych, obrazowań satelitarnych, danych hiperspektralnych, LiDAR i obrazów termalnych. Przed zdarzeniem samolot wykonywał lot patrolowy nad morzem Bałtyckim.

Samolot SAAB SF340A był użytkowany przez przewoźnika lotniczego SprintAir S.A.

1.18. Informacje uzupełniające

Nie dotyczy.

1.19. Przydatne lub skuteczne metody badania

Podczas badania zdarzenia stosowano standardowe metody badawcze.

ANALIZA

Zanim doszło do zderzenia samolotów na płycie lotniska EPGD, pilot samolotu P.68 "OBSERVER 2" oczekiwał około 40 minut na decyzję o wykonaniu lotu. W międzyczasie pilot przygotował samolot do lotu, ale spodziewając się oczekiwania nie usuwał podstawek spod koła przedniego podwozia. Następnie, z powodu panującego chłodu, pilot oczekiwał wewnątrz samolotu. Kiedy pilot otrzymał decyzję wykonania lotu powrotnego do EPRZ, skupił się na czynnościach w kabinie, zapominając tym samym o pozostawionych podstawkach. Wpływ na ten błąd, miał z pewnością czas jaki upłynął pomiędzy przybyciem do samolotu a otrzymaniem decyzji o starcie. Kiedy po uruchomieniu silników i dodaniu mocy samolot nie rozpoczynał kołowania, pilot przypomniał sobie o konieczności usunięcia podstawek. Sytuacja ta zaskoczyła pilota na tyle, że popełnił on kolejny błąd, czyli prawdopodobnie nie uruchomił hamulca postojowego. Dotychczas, dopóki przednie koło samolotu było unieruchomione poprzez podstawki, użycie tego hamulca nie było konieczne. Pilot opuścił kabinę przy pracujących silnikach i bez zahamowanych kół podwozia. Wówczas podstawki przedniego koła były jedynym elementem zapobiegającym kołowaniu samolotu. Gdyby pilot załączył hamulec, lub gdyby uświadomiwszy sobie fakt nie usunięcia podstawek, wyłączył pracujące silniki, wówczas nie doszło by do wypadku. Pilot usuwając podstawki usunął tym samym ostatni (jedyne) element blokujący samolot na stanowisku. Uwolniony samolot natychmiast zaczął się poruszać. Pilot próbował biec za samolotem, ale lekki płatowiec (bez załogi) i z pracującymi dwoma silnikami szybko zaczął nabierać prędkości uniemożliwiając jego dogonienie. W pobliżu samolotu operowały dwa pojazdy obsługi naziemnej. Kierowcy tych pojazdów zauważyli jadący samolot i odjechali na bok unikając tym samym kolizji. Gdyby któryś z kierowców nie zauważył, bądź nie zdążył odjechać, skutki kolizji samolotu z samochodem mogłaby spowodować obrażenia osób znajdujących się w pojeździe.

Na uwagę zasługuje również fakt, że sam pilot samolotu P.68 "OBSERVER 2" niejako przypadkiem uniknął poważnych obrażeń. Gdyby nie potknięcie i upadek obok kadłuba samolotu, który zaczął się przemieszczać, prawdopodobnie pracujące śmigło uderzyło by pilota.

3. Ustalenia

3.1.1 Samolot P.68 "OBSERVER 2" był certyfikowany, wyposażony i obsługiwany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zatwierdzonymi procedurami.

3.1.2 Samolot P.68 "OBSERVER 2" posiadał ważne świadectwo zdolności do lotu .

3.1.3 W chwili zdarzenia samolot P.68 "OBSERVER 2" był zdolny do lotu.

3.1.4 Nie stwierdzono dowodów żadnej usterki lub awarii statku powietrznego P.68 "OBSERVER 2", która mogłaby się przyczynić do wypadku.

3.1.5 Nie stwierdzono dowodów uszkodzenia samolotu SAAB SF340A przed zdarzeniem.

3.1.6 Pilot samolotu P.68 "OBSERVER 2" posiadał licencje i kwalifikacje do wykonania lotu zgodnie z obowiązującymi przepisami.

3.1.7 Czas oczekiwania na decyzję o wykonaniu lotu mógł mieć wpływ na zajście zdarzenia.

3.1.8 Pilot samolotu P.68 "OBSERVER 2" prowadził normalną łączność radiową z odpowiednimi jednostkami ATC.

3.1.9 Pilot samolotu P.68 "OBSERVER 2" prawdopodobnie nie zastosował hamulca postojowego opuszczając kabinę po uruchomieniu silników samolotu.

3.1.10 Pilot samolotu P.68 "OBSERVER 2" usuwając podstawki spod przedniego koła, usunął jedyny element utrzymujący samolot w miejscu postoju.

3.1.11 Po rozpoczęciu samoczynnego kołowania samolot rozpędzał się, a pilot nie był w stanie go dogonić.

3.1.12 Pilot samolotu P.68 "OBSERVER 2" w chwili zdarzenia nie był pod wpływem alkoholu.

3.1.13 Osoby z obsługi naziemnej znajdujące się w pojazdach obsługi, uniknęły obrażeń dzięki sprawnemu odjechaniu z toru ruchu kołującego samolot.

4. Przyczyny i czynniki sprzyjające

4.1.1 Opuszczenie przez pilota kabiny samolotu z uruchomionymi silnikami.

4.1.2 Nieupewnienie się przed wyjściem, czy hamulec postojowy został prawidłowo włączony.

5. Zalecenia Dotyczące Bezpieczeństwa

Nie sformułowano.