



Jedynym celem badania 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 uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 6 sierpnia 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2025-0009

NUMER ZDARZENIA

Samolot Tecnam P2008JC, SP-FDR

31 marca 2025 r., EPLL

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



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>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2023 poz. 2110 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r., poz. 1995), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 31 marca 2025 r., uczeń z instruktorem wykonywali loty szkolne samolotem Tecnam P2008JC o znaku rozpoznawczym SP-FDR, z lotniska EPLL. W tym czasie drogą kołowania TWY A poruszał się samochód „Follow Me”, wykonując inspekcję pola manewrowego. Pomimo, że asystent TWR zezwolił kierującemu „Follow Me” na przejazd jedynie drogami kołowania „w bezpiecznej odległości od RWY”, kierujący samochodem przekroczył granicę zezwolenia i z TWY A wjechał na drogę startową. Samolot znajdował się na krótkiej prostej do RWY 25. Instruktor w samolocie dostrzegł samochód na drodze startowej. Zwrócił na to uwagę uczniowi, wydając mu polecenie przerwania lądowania i odejścia na drugi krąg. „Follow Me” opuścił RWY a samolot wylądował bezpiecznie.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Błąd kierowcy samochodu „Follow Me”, polegający na obniżeniu czujności i przekonaniu, że instrukcja którą usłyszał zezwalała na zajęcie RWY (tzw. *confirmation bias*). Błąd mógł wynikać z rutyny pracownika i skupieniu się na inspekcji pola manewrowego a nie na treści komunikatów;
- 2) Niewyegzekwowanie przez TWR od kierującego „Follow Me” pełnego potwierdzenia wydanej instrukcji.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

- 1) Zapoznanie personelu operacyjnego TWR EPLL z raportem wewnętrznym PAŻP, w tym zwrócenie uwagi na konieczność egzekwowania pełnego i poprawnego potwierdzania instrukcji dotyczących zajmowania i poruszania się w polu manewrowym lotniska.
- 2) Dodatkowo, Port Lotniczy podjął działania naprawcze, poprawiając jakość korespondencji radiowej związanej z poruszaniem się służb portowych w polu manewrowym lotniska.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)