



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 8 lipca 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0034

NUMER ZDARZENIA

Samolot Cessna C-152, SP-KMA

30 maja 2025 r., EPML

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 30 maja 2025 r. instruktor zaplanował z uczniem wykonanie lotu trasowego samolotem Cessna C-152 o znakach rozpoznawczych SP-KMA. Po uruchomieniu silnika na płycie postojowej, w pobliżu samolotu SP-KMA, zatrzymał się opuszczający TWY samolot SP-KMG. Uczeń z SP-KMG poprosił drogą radiową o pomoc w dalszym kołowaniu. Instruktor z SP-KMA, nie mając bezpośredniego kontaktu radiowego z SP-KMG, opuścił więc kabinę, nie wyłączając jednak silnika. Próbuąc przekazać gestem instrukcje do SP-KMG, błędnie ocenił odległość od obracającego się śmigła swojego samolotu. Śmigło uderzyło i rozcięło instruktorowi lewą rękę. Uczniowie w obu samolotach natychmiast wyłączyli silniki i wezwali pomoc. Pomocy przedmedycznej udzielili pracownicy organizacji obsługowej operatora, wezwano także zespół ratownictwa medycznego. Instruktor odniósł poważne obrażenia ręki. Samolot nie został uszkodzony.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Decyzja instruktora o opuszczeniu kabiny samolotu przy pracującym silniku oraz w następstwie, niewłaściwa ocena odległości od obracającego się śmigła;
- 2) Automatyzm w postępowaniu instruktora, polegający na prawdopodobnie nawykowym działaniu, bez jednoczesnego uświadomienia sobie ryzyka i skutków kontaktu ze śmigłem oraz skupieniu uwagi na problemie ucznia a nie osobistym bezpieczeństwie;
- 3) Działanie pod wpływem presji sytuacyjnej, polegającej na organizacji lotu dla swojego ucznia i jednoczesnej próbie pomocy drugiemu szkolonemu;
- 4) Brak odpowiedniej koordynacji ruchu naziemnego i właściwego nadzoru nad samodzielnie kołującym uczniem w SP-KMG;
- 5) Brak sprawnej łączności radiowej z fotela instruktora w samolocie SP-KMA.

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

- 1) Organizacja zrewidowała procedury ruchu naziemnego ustalając, że podchodzenie do statku powietrznego, może mieć miejsce wyłącznie po wyłączeniu silnika i zabezpieczeniu samolotu;
- 2) Organizacja przeprowadziła szkolenie dla instruktorów z zakresu oceny ryzyka i postępowania w sytuacjach niestandardowych w tym kryzysowych, na ziemi;
- 3) Organizacja przeprowadziła szkolenie dla personelu latającego z komunikacji i koordynacji ruchu naziemnego w sytuacji, gdy w polu manewrowym znajduje się kilka statków powietrznych;
- 4) Opracowano graficzny plan płyty postojowej, wskazując kierunki ruchu i miejsca postoju samolotów przed i po uruchomieniu silników. Plan ten jest udostępniany załogom podczas briefingów przedlotowych;
- 5) W celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa obsługi samolotów, organizacje obsługowa i CAMO skonsultują z organizacją szkolącą zmiany w procedurach kołowania i postoju statków powietrznych na płycie;
- 6) W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) organizacji działania profilaktyczne będą monitorowane w sposób ciągły.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
podpis na oryginale

.....
podpis na oryginale