



RAPORT KOŃCOWY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 12 listopada 2025

w sprawie **incydentu lotniczego**

2024-0087

NUMER ZDARZENIA

Embraer E170 STD, SP-LDG,
LS Airport Services S.A

20 sierpnia 2024 r., Lotnisko EPWA

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.

RAMP: Obsługa naziemna

Raport został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego podjęcia.

Raport 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>

1. Przebieg zdarzenia

W dniu 20.08.2024 r., na stanowisku postojowym podczas obsługi handlingowej, doszło do uszkodzenia silnika nr 2 statku powietrznego Embraer E170 STD o znakach rozpoznawczych SP-LDG. Po zakończeniu załadunku przedniego bagażnika, pracownik LSAS odjechał taśmociągiem i ustawił go na wysokości skrzydła, równoległe do samolotu. Następnie opuścił taśmociąg, pozostawiając go na biegu, bez zaciągnięcia hamulca ręcznego oraz bez zastosowania podstawek blokujących koła. W trakcie usuwania stożka ostrzegawczego sprzed samolotu, taśmociąg nieoczekiwanie ruszył samoczynnie. Pracownik podjął próbę zatrzymania pojazdu, jednak taśmociąg przemieścił się i uderzył w prawy silnik samolotu. W wyniku kolizji uszkodzeniu uległy: wentylator, prawa powłoka rewersu, jeden z przewodów hydraulicznych oraz wlot silnika GE CF34.

Przeprowadzone oględziny potwierdziły, że zakres uszkodzeń uniemożliwia wykonanie zaplanowanego rejsu.



Rysunek 1. Widoczne wgniecenie oraz pęknięcie prawego silnika, Embraer E170 STD, SP-LDG. [źródło:LS Airport services S.A].

2. Istotne informacje

Serwis LSAS przeprowadził kontrolę taśmociągu na miejscu zdarzenia, potwierdzając prawidłowe działanie układu hamulcowego. Mimo to urządzenie zostało wycofane z użytkowania z uwagi na uszkodzenia powstałe w trakcie kolizji.

Koordynator, który znajdował się przy samolocie nie zauważył momentu zdarzenia.

W czasie prób zatrzymania taśmociągu pracownik doznał urazu, co wymagało udzielenia pomocy medycznej.

Tabela 1. Ogólne – liczbowe zestawienie obrażeń

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

3. Wnioski

Komisja badająca uznała, że zdarzenie nie wynikało z braku odpowiednich zapisów w procedurach i instrukcjach LSAS.

Dział Bezpieczeństwa Lotniczego LOT nie stwierdził nieprawidłowości w działaniu personelu operatora.

3.1. Przyczyny i/lub czynniki sprzyjające

Bezpośrednią przyczyną zdarzenia była niewłaściwa obsługa taśmociągu. Czynnikiem sprzyjającym była niewystarczająca obserwacja stanowiska postojowego samolotu przez koordynatora.
