



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 27 sierpnia 2025

w sprawie **incydentu lotniczego**

2024-0131

NUMER ZDARZENIA

LSAirport Service S.A.

Airbus A320-214, LZ-FSD

22 października 2024 r., EPKT

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. Nowy Świat 6/12, 00-497 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



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



Po analizie zgromadzonych materiałów, działając na podstawie § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1995), na wniosek Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, Komisja postanowiła uznać informacje za wystarczające i nie budzące wątpliwości, podejmując decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 22 października 2024 roku, na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT), personel LSAirport Service S.A. przekazał instrukcję załadunku (LIR) załodze kokpitowej statku powietrznego Airbus A320-214, o znakach rozpoznawczych LZ-FSD, użytkowanego przez operatora lotniczego Fly2Sky. Dokument zawierał wytyczne dotyczące rozmieszczenia bagażu, określone wcześniej przez załogę:

- CPT 1 – 900 kg,
- CPT 3 – 1000 kg,
- CPT 4 – 330 kg,
- CPT 5 – NIL.

Po zakończeniu obsługi statku powietrznego, obejmującej zarówno załadunek, jak i boarding pasażerów, koordynator rejsu udał się do kokpitu w celu odebrania sporządzonego przez załogę arkusza załadunku (LS). W odniesieniu do tego rejsu, odpowiedzialność za przygotowanie zarówno LIR jak i LS spoczywa na załodze, bez udziału personelu LSAirport Service S.A. Z oświadczenia koordynatora wynika, że załoga sporządziła LS, jednak wystąpiły problemy z jego dystrybucją. Kapitan udostępnił dokument w formie elektronicznej (zdjęcie), przesyłając go na prywatny telefon koordynatora. Po otrzymaniu informacji o wysłaniu dokumentu koordynator nie zweryfikował jego formy (zdjęcie zamiast pliku PDF) i nie dokonał kontroli porównawczej pomiędzy LIR a LS. W konsekwencji nie wykryto rozbieżności pomiędzy dokumentami. Dane w LS różniły się od ustaleń zawartych w LIR i wskazywały:

- CPT1 – NIL,
- CPT3 – 900 kg,
- CPT4 – 1000 kg,
- CPT5 – 330 kg.

Około 15 minut po starcie Kierownik Zmiany Centrum Kontroli Operacji (OCC) otrzymał informację o niezgodności w LS. Skontaktował się z wieżą kontroli ruchu lotniczego, prosząc o przekazanie załodze polecenia nawiązania łączności na częstotliwości operatora. Wkrótce załoga zgłosiła się na wskazanej częstotliwości, a KZ OCC przekazał jej informację o nieprawidłowościach w LS oraz podał rzeczywisty rozkład bagażu. Załoga potwierdziła przyjęcie komunikatu. Następnie OCC poinformowało przewoźnika, przesyłając raport o zdarzeniu. Lot przebiegał dalej bez zakłóceń, a samolot wylądował na lotnisku docelowym bez następstw.

2. Przyczyna zdarzenia:

Bezpośrednią przyczyną zdarzenia był brak przeprowadzenia kontroli weryfikacyjnej pomiędzy Instrukcją Załadunku (LIR) a arkuszem załadowania (LS).

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Czynnikiem sprzyjającym były problemy techniczne związane z dystrybucją oraz odbiorem dokumentu LS.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający:

LSAirport Service S.A. przeprowadził dodatkowe szkolenie dla koordynatorów rejsów z zasad nadzoru, załadunku/rozładunku samolotu.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

Podpis na oryginale

Podpis na oryginale

.....

.....