



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>941/18</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Poważny Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>22.04.2018 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko Polska Nowa Wieś (EPOP)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, Cessna 182</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot zawodowy CPL(A)</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	4
Nadzorujący badanie:	<i>Jerzy Girgiel</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Jerzy Girgiel</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie</i>			
Data zakończenia badania:	<i>.....2018 r.</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 22.04.2018 r. ok. godz.14.20 LMT pilot statku powietrznego Cessna C 182 zgłosił (po wykonaniu próby silnika) zajecie pasa RWY30 wykorzystywanego tego dnia do lotów ze skoczkami spadochronowymi. Ten sam pas startowy wykorzystywany był do holowania szybowców i paralotni.



Foto nr 1. Schemat lotniska EPOP Aeroklubu Opolskiego z zaznaczonym kierunkiem startu RWY30.

Po zajęciu pasa startowego pilot wykonał czynności przedstartowe i zgłosił przez radio swój zamiar startu (w tym czasie trwał start paralotni za wyciągarką samochodową o czym pilot nie był poinformowany).

Pilot samolotu nie uzyskał informacji o ruchu nad lotniskiem i nie otrzymał zgody na start ze skoczkami na pokładzie, a przekonany o pustej przestrzeni nadlotniskowej rozpoczął rozbieg i start. Samolot C182 po przejściu w fazę wznoszenia, zmienił kierunek lotu w prawo ok. 10° celując w przecinkę drzew, aby uniknąć rotorów wiatru znad lasu. W granicach lotniska na wysokości około 250 ft poczuł szarpnięcie samolotu i zauważył poruszenie wśród skoczków na pokładzie, którzy chcieli mu coś przekazać. Kierując się zasadą „najpierw leć”, monitorował parametry silnika i utrzymywał wznoszenie samolotu, a na wysokości ok. 600ft wykonał czynności po starcie z zakrętem w prawo dalej na wznoszeniu. Próby nawiązania łączności były zakłócone przez sąsiednie lotniska Ostrów Wlkp., Bielsko-Białą oraz lotnisko w Czechach wykorzystujące tą samą częstotliwość radiową 122,200 kHz. Dopiero po pewnym czasie otrzymał informację radiową o

tym, że zahaczył prawą częścią skrzydła o opadającą linę wyciągarki paralotniowej, która uległa zerwaniu i oddzieliła się od samolotu.



Rys. nr 2. Wyciągarka samochodowa do holowania paralotni.

Pilot dokładnie zlustrował stan skrzydła nie stwierdzając uszkodzeń. Uzyskawszy potwierdzenie przez radio, iż opadła lina posiada wszystkie elementy, będąc na wysokości około 2000 m (po opuszczeniu pokładu statku powietrznego przez skoczków spadochronowych) podjął procedurę sprawdzenia samolotu w konfiguracji do lądowania poprzez płynne wypuszczanie klap i utrzymywanie prędkości podejścia do lądowania. Uzyskał potwierdzenie sterowności samolotu i podjął decyzję o lądowaniu na lotnisku startu. Lądowanie samolotu odbyło się bez następstw, a po lądowaniu na skrzydle stwierdził ubytek lakieru o wymiarach ok.6 cm x 1 cm.



Rys. nr 3. Lina holownicza wyciągarki samochodowej paralotniowej, która uległa zerwaniu.

**W trakcie postępowania wyjaśniającego zdarzenie stwierdzono, że:**

1. Pilot przed zamierzonym startem informował za pośrednictwem pokładowej radiostacji zamiar wykonania startu. Dokonał obserwacji przedpola do startu na którym nie zaobserwował ruchu. (zgodnie z oświadczeniem pilota z dn.25.05.2018 r.)
2. Nie uzyskując odpowiedzi uznał, iż przestrzeń nad lotniskiem jest wolna i wykonał start.
3. Obsługa startowa wyciągarki paralotniowej widząc zbliżający się samolot na kierunku liny wyciągarkowej zareagowała szybszym jej ściągnięciem, jednak doszło do kontaktu z samolotem i nastąpiło zerwanie liny.
4. Ustalono, że wysokość lotu paralotni uniemożliwiła pilotowi samolotu przed rozpoczęciem i w trakcie startu dostrzeżenie jej, ponieważ znajdowała się ona poza górną krawędzią szyby samolotu w obszarze niewidocznym (górne poszycie).
5. Zahaczona i zerwana przez samolot opadająca lina, która została wyczepiona przez pilota paralotni, nie spowodowała uszkodzenia samolotu.
6. Obsługa „startu paralotniowego” poinformowała pilota samolotu o zdarzeniu poprzez zapasową radiostację.
7. Radiostacja na „starcie spadochronowym” tzw. „skóra”- tzn. r/stacja RS6103 po rozpoczęciu lotów okazała się bezużyteczna ze względu na rozładowany akumulator, zastosowano łączność zastępczą realizowaną poprzez r/stację RS6101 zamontowaną w samochodzie VW Polo.




Rys. nr 4 R/stacja RS 6101 zainstalowana na samochodzie VW Polo.

9. Brak łączności radiowej między sekcjami - „kwadratami”: spadochronowym i paralotniowym- (który posiadał własną r/stację na „swojej” częstotliwości do korespondencji między pilotem paralotni, a holującym wyciągarką samochodową).

10. Dyrektor aeroklubu, HT, Kierownik Odpowiedzialny AOC nie został powiadomiony o lotach w trzech sekcjach, które samodzielnie działały tego dnia.

11. W załączeniu NOTAM obowiązujący na lotnisku EPOP wyłączający z użytku RWY 12/30 - ze względu na wysokie naturalne przeszkody w postaci skupisk drzew: Protokół kontroli ULC z dn.29.11.2017 r. stanu technicznego lotniska EPOP.

20.03.2018 PilotWeb: Results Page

 Federal Aviation Administration

Tue, 20 Mar 2018 08:39:00 UTC

0

Display Selected NOTAMs Check All NOTAMs UnCheck All NOTAMs Save all NOTAMs

Locations: Sort By: Default Report Keyword Sort:

EPOP (#EPOP)

Data Current as of: Tue, 20 Mar 2018 08:39:00 UTC [\[Back to \]](#)

EPOP OPOLE/POLSKA NOWA WIES ()

Check All EPOP UnCheck All EPOP

G0192/18 - THR RWY 07 DISPLACED 180M.  
NEW DECLARED DISTANCES:  
RWY 07: TORA 740M, LDA 560M.  
RWY 25: TORA 560M, LDA 740M. 19 MAR 12:25 2018 UNTIL 19 JUN 23:59 2018. CREATED:  
19 MAR 12:29 2018

G0191/18 - RWY 12/30 CLSD. 19 MAR 12:23 2018 UNTIL 19 JUN 23:59 2018. CREATED: 19 MAR 12:25 2018

Number of NOTAMs: 2 End of Report

Display Selected NOTAMs Check All NOTAMs UnCheck All NOTAMs Save all NOTAMs

Rys. nr 5 NOTAM lotniska EPOP wyłączający RWY 12/30 z użycia do 19.07.2018 r.

#### Warunki atmosferyczne:

Nie miały wpływu na zaistniałe zdarzenie.

#### Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- brak łączności radiowej między sekcjami wykonującymi swoje działalności lotnicze.
- brak nadzoru nad operacjami lotniczymi prowadzonymi przez sekcje lotnicze Aeroklubu Opolskiego.
- przekonanie pilota samolotu wykonującego lot ze skoczkami spadochronowymi o wolnej przestrzeni nadlotniskowej, co w połączeniu brakiem łączności radiowej oraz ograniczonej widzialności z kabiny samolotu doprowadziło do kolizji z opadającą liną po holu paralotniarza.

**Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:**

1. Do czasu omówienia incydentu z personelem lotniczym wstrzymano działalność samolotową i paralotniową na lotnisku EPOP.
2. Pilot samolotu został skierowany do zaliczenia okolicznościowego egzaminu w ramach KWT w zakresie ustalonym przez zespół badający zdarzenie lotnicze.
3. Obsługa lotów paralotniowych została wyposażona w dodatkową r/stację i zobligowana do przestrzegania zasad użytkowania i obsługi lotniczych środków łączności.
4. Personel latający po omówieniu zdarzenia został dodatkowo pouczony o przestrzeganiu zasady ograniczonego zaufania w lotach nad lotniskiem i obserwacji przestrzeni nadlotniskowej.
5. Zmiana NOTAM dotycząca ograniczonej możliwości wykonywania lotów z drogi startowej RWY12/30 przez sekcje Aeroklubu Opolskiego, a zakazująca operacji lotniczych obcym statkom powietrznym (spoza A.O).

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jerzy Girgiel	