



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS
2014-178-4P
SÚLYOS REPÜLŐESEMÉNY
Madaras
2014. május 10.
Eurocopter EC-135T2
HA-ECF

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset, illetve repülőesemény okának, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

A VIZSGÁLAT JOGÁLLÁSA

Jelen vizsgálatot

- a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályaon kívül helyezésétől szóló 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és a tanácsi rendeletben,
- a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékének kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvény mellékletében megjelölt 13. Annexben,
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (a továbbiakban: Kbt.),
- a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvényben

foglalt rendelkezések megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeleten alapul.

Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a légiközlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a repülőeseményeket, illetve légiközlekedési rendellenességeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet a szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 9756, illetve a Doc 6920 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat alkalmazza.
- Jelen Zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

Jelen Zárójelentés

alapjául a Vb által készített és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Az eset kategóriája:	súlyos repülőesemény
Légijármű lajstromjele:	HA-ECF
Légijármű üzemeltetője:	Magyar Légimentő Nonprofit Kft
Az esemény helye:	Madaras
Az esemény dátuma, időpontja:	2014. május 10., 18:35 (LT)

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára 2014. május 10-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

vezetője	Eszes János, balesetvizsgáló
tagja	Kovács András, baleseti helyszínelő

Eszes János kormánytisztviselői jogviszonya a Zárójelentés-tervezet elkészítését követően megszűnt, a KBSZ főigazgatója a Vb tagjának Torvaji Gábor balesetvizsgálót, a Vb vezetőjének Kamasz Ferenc balesetvizsgálót jelölte ki.

A szakmai vizsgálat áttekintése

A Vb az eset napján helyszíni szemlét folytatott le, melynek során fényképfelvételeket készített a légijárműről és a helyszínről, meghallgatta a légijármű pilótáját, másolatot készített a vizsgálatához szükséges okmányokról, egyeztetett a rendőrség helyszínelő csoportjával, valamint konzultált az üzemeltető kiérkező szerelőcsoportjával a légijármű sérülésének mértékéről.

A Vb elemezte a helyszínelés során beszerezett, valamint az üzemeltetőtől a vizsgálat során bekért adatokat és elkészítette a Zárójelentés-tervezetet, amelyet 2015. augusztus 31-én megküldött az érintetteknek. A hivatkozott törvényben meghatározott határidőn belül írásbeli észrevétel nem érkezett a KBSZ-hez, ezért jelen Zárójelentés a tervezetet érdemi változtatás nélkül tartalmazza.

Légijármű adatai

A légijármű osztálya:	helikopter
A légijármű alosztálya:	többhajtóműves, gázturbina (MET)
A légijármű típusa:	Eurocopter EC-135T2
A légijármű gyártója:	Airbus Helicopters
Futómű elrendezés:	csúszótalp
Hajtómű kategóriája:	turboshaft
Hajtómű típusa:	Turbomeca Arrius 2B2
Hajtóművek száma:	2
Légijármű sérülése:	jelentős

Repülés adatai

Repülési szabályok:	VFR
Üzemeltetés típusa:	kereskedelmi/egyéb/HEMS
Felszállás helye, időpontja:	Pécs-Pogány (LHPP), 18:11
Földet érés helye, időpontja:	Madaras, 18:35

Meteorológiai adatok

Látási viszonyok	VMC
Napszak	nappal
Időjárási körülmények (METAR/TAF)	METAR LHUD 101715Z 28007KT CAVOK 20/05 Q1014=

Személyzet adatai

Beosztás	Szakszolgálati engedély típusa	Orvosi minősítés
Parancsnok pilóta (PIC)	CPL	1. osztályú

Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt.

Repülés lefolyása

A helikopter 2014. május 10-én 18:11-kor szállt fel az üzem bentartó pécsi bázisáról, hogy a Bajától 28 km-re délkeletre fekvő Madarason segítséget nyújtson egy folyamatban lévő földi mentéshez. A helikopter 18:30 tájban érkezett a település fölé. A pilóta leszállás előtt átrepült a célpont fölött, hogy felmérje a helyszínt, majd 18:35-kor megkezdte a leszállást. Az átrepülés során a pilóta kiválasztott egy területet, amely megítélése szerint megfelelt a biztonságos leszállás feltételeinek. A pilótának ügyelnie kellett arra, hogy az utca szélén futó elektromos vezetékektől megfelelő oldaltávolságot tartson.

A pilóta kérésére a HEMS (Helicopter Emergency Medical Service, helikopteres légimentő szolgálat) technikai személyzet a helikoptertől balra és előre, míg a mentőorvos a jobb kézre eső területet figyelte, különös tekintettel a villanyvezetékktől való távolságra.

A pilóta az árok felett repülve közelítette meg a kiválasztott leszállóhelyet. Átrepült az árok menetirány szerinti jobb partján lévő kisebb facsoport felett, majd megkezdte a ferde süllyedést. Ekkor a mintegy 3 méter magasan, lassan repülő helikopter faroklégcsavarja (burkolt csőlégcsavar – fenesztron) beszívott egy faágat, amely megrongálta a fenesztron lapátjait és burkolatát. A pilóta észlelte a történeteket és leszállt.

A leszállás helyének földrajzi koordinátái: N46°03'11", E019°15'50".

Személyi sérülés nem történt.

ELEMZÉS

A pilóta az eset idején rendelkezett megfelelő jogosultsággal és képesítéssel. Az adott repülési feladatra nagy tapasztalattal rendelkezett. A repülést a hatályban lévő előírásoknak megfelelően hajtotta végre.

A légijármű repülésre alkalmas volt. Rendelkezett érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal. Az okmányai alapján a hatályban lévő előírásoknak és az elfogadott eljárásoknak megfelelően felszerelték és karbantartották. A légijármű tömege és annak eloszlása az előírt határok között volt.

A repülés jó látásviszonyok, nappali fényviszonyok mellett zajlott le.

A Vb az alábbiakat állapította meg:

A rendelkezésre álló tényadatok alapján a légijármű hajtóművei, kormány szervei és egyéb, a repülés végrehajtásához nélkülözhetetlen rendszerei a repülés során rendben működtek.

A pilóta - elmondása szerint - a légijármű vezetésekor problémát nem tapasztalt.

A helyszíni szemle során a Vb megállapította, hogy a helikopter fenesztronja beszívott egy faágat, amely megrongálta a fenesztron lapátjait és burkolatát. Egyéb sérülés nem történt. A pilóta elmondása szerint a helikopter mindvégig vezethető volt.

A Vb meghallgatta az eset idején a fedélzeten tartózkodó mentőorvost és a HEMS technikai személyzetet. A tanúk által elmondottak egybeesnek a pilóta esetleírásával.

A Vb véleménye szerint a helikopter rotorszele szétterítette a facsoport fának koronáját, és az egyik ág a fenesztron szívózáójába került. A pilóta valószínűleg alulbecsülte a rotorszél hatását.

KÖVETKEZTETÉSEK

Eset okai

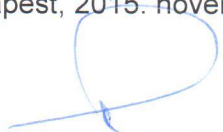
A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésében az alábbi valószínű ok játszott szerepet:

– a pilóta alulbecsülte a rotorszél hatását.

BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A KBSZ Vizsgálóbizottsága nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Budapest, 2015. november 24.



Kovács András
Vb tagja



Torvaji Gábor
Vb tagja



Kamasz Ferenc
Vb vezetője