



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

**2014-287-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Tabajd
2014. július 16.**

**Kamov Ka-26
HA-MRA**

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 Függelékeinek 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:	<i>légiközlekedési baleset</i>
Légijármű lajstromjele:	<i>HA-MRA</i>
Légijármű üzembentartója:	<i>Dongó Kft</i>
Az esemény helye:	<i>Tabajd</i>
Az esemény dátuma, időpontja:	<i>2014. július 16., 07:10 (LT)</i>

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

vezetője	<i>Eszes János, balesetvizsgáló</i>
tagja	<i>Burda Pál, baleseti helyszínelő</i>

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 és a tanúkat, valamint másolatot készített a vizsgálatához szükséges okmányokról.

A Vb elemezte a helyszínelés során beszerzett adatokat és elkészítette a Zárójelentés-tervezetet, amelyet 2015. augusztus 25-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:	<i>helikopter</i>
A légijármű alosztálya:	<i>többhajtóműves, dugattyús (MEP)</i>
A légijármű típusa:	<i>Kamov Ka-26</i>
A légijármű gyártója:	<i>Kamov, Szovjetunió</i>
Futómű elrendezés:	<i>négyfutóműves</i>
Hajtómű kategóriája:	<i>dugattyús</i>
Hajtómű típusa:	<i>M-14V-26</i>
Hajtóművek száma:	<i>2</i>
Légijármű sérülése:	<i>súlyos, gazdaságosan nem javítható</i>

Repülés adatai

Repülési szabályok:	<i>VFR</i>
Üzemeltetés típusa:	<i>speciális / mezőgazdasági</i>
Felszállás helye, időpontja:	<i>Tabajd külterület, 07:10</i>
Földet érés helye, időpontja:	<i>Tabajd külterület, 07:10</i>

Meteorológiai adatok

Látási viszonyok

VMC

Napszak

nappal

Időjárási körülmények

METAR nem áll rendelkezésre.

Az adott időszakban és helyszínen derült volt az ég. Enyhe, változó irányú szél fújt. Az időjárás repülésre alkalmas volt.

Személyzet adatai

Beosztás	Szakszolgálati engedély típusa	Orvosi minősítés
Parancsnok pilóta (PIC)	PPL(A), LAPL(A)	2.osztályú

Személyi sérülések

A pilóta könnyű sérüléseket szerzett.

Repülés lefolyása

A helikopter 2014. július 16-án növényvédelmi célú repülést (napraforgó gombaölő vegyszerrel történő permetezése) hajtott végre az adott felszállóhelyről. Az első felszállás körülbelül 5:30-kor történt. A balesettel végződött repülés volt az adott felszállóhelyről tervezett utolsó feladat.

A vegyszer- és tüzelőanyag-utántöltést követően a pilóta függőlegesen elemelte a helikoptert, majd alacsonyan (egy-másfél méteren) megkezdte a vízszintes sebességgyűjtést. A terep a felszállóhelytől a felszállási irányban enyhén lejtős. A pilóta a sebességgyűjtés közben kihasználta a terep adottságait, hogy mire a helikopter kikerül a párnahatás zónájából, már elegendő vízszintes sebességgel haladjon.

A felszállóhelytől 15 méterre a helikopter visszasüllyedt, a főfutó kerekei leértek és a nedves, puha talajban (tarló) elakadtak. Ennek következtében a helikopter előrebillent, az orrkerekek a talajba ütköztek, majd a helikopter jobbra-előre dőlt. A rotorlapátok a földbe vertek és eltörték, miközben a főreduktor tengelye körül átfordították a helikoptert.

A helikopter súlyosan megrongálódott, gazdaságosan nem javítható.

A roncs helyének földrajzi koordinátái: N47°22'38", E018°37'13".

A pilóta a balesetben könnyű, horzsolásos sérüléseket és zúzódásokat szerzett.

ELEMZÉS

A pilóta az eset idején rendelkezett megfelelő jogosultsággal és képesítéssel. Az adott repülési feladatra megfelelő 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 motorjai, kormány szervei és egyéb, a repülés végrehajtásához nélkülözhetetlen rendszerei a repülés során rendben működtek.

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

A Vb tanúként meghallgatta a helikopter tulajdonosát és a vállalkozás növényvédelmi szakirányítóját, akik a helikopter földi kiszolgálását végezték a helyszínen. Mivel a helikopter az adott helyszínről az utolsó feladatra szállt fel, a kiszolgáló személyzet már a felszállás közben hozzáfogott az áttelepülés teendőihez, ezért magát a visszasüllyedést és a borulást egyikük sem látta, csak a megváltozott motorhangra lettek figyelmesek. A pilóta nem tudott magyarázatot adni a helikopter visszasüllyedésének okára. Teljesítménycsökkenésről nem számolt be, de nem zárta ki egy váratlan széllökést hatását. A repülési napló bejegyzése szerint reggel 5:20-kor (17 perccel napfelkelte után) 14 Celsius fok volt, a szél 180 fokról nulla és fél csomó közötti sebességgel fújt.

A Vb véleménye szerint a pilóta és a földi kiszolgálást végző szakemberek valószínűleg nem vették figyelembe a levegő hőmérséklete emelkedésének hatásait. Elmondásuk szerint a hőmérsékleti és széladatokat az adott felszállóhelyről történő első felszállást megelőzően szokták megmérni. A balesettel végződött felszállás 7:10-kor történt. A Vb véleménye szerint a levegő hőmérsékletének emelkedése a helikopter rendelkezésre álló teljesítményének csökkenéséhez vezetett, és ez okozhatta a helikopter sebességgyűjtés közbeni visszasüllyedését.

KÖVETKEZTETÉSEK

Eset okai

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

- a személyzet figyelmen kívül hagyta a hőmérséklet-emelkedésnek a rendelkezésre álló teljesítményre gyakorolt hatását.

BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2015. november 12.



Burda Pál
Vb tagja



Torvaji Gábor
Vb tagja



Kamasz Ferenc
Vb vezetője