

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

251/2004

LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Medgyesegyháza külterület, 2004. szeptember 10.

KA-26, HA-MRI

Az eset összefoglalása:

Az esemény kategóriája: LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

A légi jármű típusa: KA-26
felség- és lajstromjele: HA-MRI
gyári száma: 7806508

A légi jármű tulajdonosa: PRIMEX Kkt.
üzembentartója: PRIMEX Kkt.
bérlője: REMCZKI ÉS TSA Bt.

A baleset napja és időpontja (LT): 2004. szeptember 10; 18: 45
helye: Medgyesegyháza külterület

A légi jármű rongálódásának mértéke: MEGSEMISÜLT (DESTROYED)

Lajstromozó állam: Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság: Polgári Légiközlekedési Hatóság

A baleset helyszíne alapján illetékes vizsgáló szervezet: PoLéBiSz

Az eset összefoglaló áttekintése:

A mezőgazdasági munkát végző helikopter pilótája későn észlelte a villamos távvezeték és neki repült annak.

A kiküldött Zárójelentés tervezettel kapcsolatban az érintett pilóta és a tulajdonos – üzembentartó nem kívánt észrevételt tenni (ezt írásban jelezték), ennek megfelelően a PoLéBiSz nem várta meg a törvény által az észrevételek megtételére biztosított hatvan nap leteltét és a tervezetet változatlan formában, Zárójelentésként jelenteti meg.

A vizsgálat adatai:

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére az esetet 2004. szeptember 10-én 19: 30 perckor jelentette a Békés megyei RFK ügyeletese.

A PoLéBiSz ügyeletese haladéktalanul jelentette a szervezet igazgatójának a balesetet és, ezt követően tájékoztatta a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletét, a balesetről.

1. Ténybeli információk

1.1. A repülés lefolyása:

- A légijárművet a balesetet megelőző napon repülték át Jánoshalmáról Kunágotára munkavégzésre. Utolsó, a balesethez vezető munkafelszállását a légijárművel a pilóta Medgyesegyháza mellett egy nem nyilvános fel-leszálló helyről végezte.
- A napraforgótábla felett megkezdte az áthúzást közel merőlegesen a táblát keresztező elektromos vezetékre. A vezetéket nem, vagy csak későn észlelte a pilóta és a forgó lapátokkal, annak mind három szálát elszakította. A légijármű a táblába zuhanva kitért.

1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	-	-	-
Súlyos	1	-	-
Kisebbsémmilyen	-	-	-

1.3. A légijármű rongálódása

A légijármű a becsapódást követő tűzben gyakorlatilag oly mértékben elégett, hogy javítása nem lehetséges.

1.4. Egyéb kár

A légijármű elszakította a táblán áthúzódó nagyfeszültségű vezetéket a baleset helyszínén és kb. 10 oszlopról, leszakította a kábelt. A tűz és az oltás, illetve a helyszíni vizsgálat során okozott károk szintén említésre méltóak voltak. Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a PoLéBiSz-nek nem hoztak tudomására.

1.5. A személyzet adatai

A légijármű parancsnoka:

Kora, neme: 48 éves férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége: 2004. 12. 31.
Szakmai: 2004. 12. 31.
Egészségügyi: 2005. 02. 24.
Képesítései: helikopter B; motoros A;B
Jogositásai: mezőgazdasági pilóta; oktató;
berezülő pilóta; vontató pilóta

Repülési tapasztalat:

Össz. repült idő: 6132 óra 18 perc össz. felszállás szám: 48.579
Repült idő a típussal: 4356 óra 06 perc felszállás a típussal: 36.657

1.6. A légi jármű adatai

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	4499 óra 34 perc	33,996
Utolsó nagyjavítás óta	1535 óra 05 perc	13,159
Utolsó karbantartás óta	kb. 2 óra 30 percet	7

a) A légi jármű érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett.
A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége: 2005. május 05.

b) A légi jármű teljesítményével kapcsolatban nem merült fel semmi kifogás a személyzet részéről. A helikopter tömege és tömegközéppont helyzete az előírt határokon belül volt. A légi jármű reggeli műszaki előkészítését jogosított szerelő végezte, majd a helyszínről eltávozott, így a gép repülését nem kísérhette figyelemmel, ennek ellenére a helikopter paramétereire a személyzet észrevételt nem tett.

c) A használt tüzelőanyag fajtája: Shell LL 100

d) A használt kenőanyag fajtája: Shell W 120

A légi jármű adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.7. Meteorológiai adatok

a) Az időjárási körülmények a repülést nem akadályozták, 15C°-os hőmérséklet; gyenge szél 010°-ról 2/4 m.; jó látás 70 km.

b) A légiközlekedési baleset, repülőesemény időpontjában (kb. félóra volt hátra napnyugtáig) kiváló látás volt (70 km.).

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.8. Navigációs berendezések

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9. Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10. Repülőtéri adatok

Az esetben érintett le-felszálló helynek érvényes működési engedélye nem volt. A pilóta nem tette meg a szükséges intézkedéseket a hatóság felé a le-felszálló hely engedélyeztetése érdekében.

Mindazonáltal a le-felszálló hely az esemény bekövetkezésére nem volt hatással, ezért további részletezése nem szükséges.

1.11. Légijármű adatrögzítők

A légijárművön adatrögzítő nem volt, az érintett légijármű típusra és a feladathoz nincs is előírva.

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok.

A légijármű roncsai – a szétszóródott lapátok kivételével – kis területen voltak feltalálhatóak. A roncs elhelyezkedéséből arra lehetett következtetni, hogy a helikopter fark irányban ért földet és a szél szemből fújhatott. A pilótakabin orrsze nem égett meg, sőt az orrkerekek gumiköpenyei meg sem perzselődtek, miközben a kabin többi része – mely kb. 0,5 méterrel hátrább volt az orrszétől megsemmisült a tűzben.

A légijármű sérülései a vezetékkel történő ütközést követően illetve a földnek csapódás utáni roncsolódás és tűz következményeképpen keletkeztek.

1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A légijármű személyzete a feladat megkezdése előtt érvényes egészségi alkalmassággal rendelkezett. A személyzet repülés előtti és közbeni pszichofizikai állapotáról adatok nem állnak rendelkezésre.

1.14. Tűz

A becsapódást követően rövidesen a légijármű kigyulladt, a személyzetnek azonban sikerült még a tűz kiterjedése előtt elhagynia a roncsot. A tűz oltását az állami tűzoltóság végezte és megfelelő habképző anyaggal a tüzet lefeketítették. A légijármű roncsainak hűtését még több órával a baleset után is végezni kellett.

1.15. A túlélés lehetősége

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet, mert a művelt tábla mellett dolgozó emberek értesítették a mentőket, rendőröket és később a tűzoltókat is.

A pilóta a roncsot maga hagyta el, mentésre nem volt szükség, a sérülései ellátására és megfigyelésre a mentők kórházba szállították.

1.16. Próbák és kísérletek

A vizsgálat során a PoLéBiSz próbákat és kísérleteket nem folytatott, a véleményalkotáshoz arra nem volt szükség.

1.17. A szervek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem történt meg.

1.18. Kiegészítő adatok

A PoLéBiSz a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni a balesettel kapcsolatban.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A légi járművet a balesetet megelőző napon repülték át a jánoshalmi repülőtérrel, Kunágótára munkavégzés céljából. A légi jármű reggeli előkészítése után a szerelő eltávozott egy másik géphez, a helikopterrel a pilóta repült a baleset napján kb. 5-7 felszállást. A balesethez vezető felszállást 18 óra 40 perc körül kezdte meg a légi jármű-vezető. A táblán való áthúzás iránya kb. merőleges volt a vezetékre, amely átszelte a napraforgótáblát. A repülési irány kb. Észak – Északkelet volt. A táblára való rásüllyedés után a munka megkezdésével szinte egy időben a helikopter nekirepült a magas feszültségű vezetéknek (20kV). A vezeték mindhárom szálát elszakította a légi jármű, majd a vezetéktől kb. 30 méterre lezuhant. A roncs helyzetének elemzése során megállapítást nyert, hogy a légi jármű lapátjaival vágta, illetve szakította el a vezetékeket, mert nem talált a PoLéBiSz sem az orrfutókon, sem a lapátok vezérlésében sérülést. A PoLéBiSz valószínűsíti, hogy a légi jármű-vezető figyelmét a munkakezdés kötötte le azért nem, vagy csak olyan későn észlelte a vezetéket, hogy már nem volt idő kitérő manőver végrehajtására. A légi jármű a vezetéket 10 oszlop közben szakította le, ez is azt jelzi, hogy nem történt sebesség csökkentés, vagy kerülő manőver az ütközés előtt és a légi jármű munka sebességgel repült a vezetéknek. A roncs további elemzése során megállapítható volt, hogy a légi jármű az ütközést követően meredeken „felágaskodott” és vízszintes sebességét veszítve farok irányban visszacsúszva ért földet. Ennek köszönhetően a légi jármű roncsolódása felemészttette a balesetben a pilóta életét veszélyeztető erőket és lehetővé tette a pilóta viszonylag kis mértékű sérülését. A légi járművet a pilóta külső segítség nélkül hagyta el, még a tűz elharapódzása előtt. A helikopter roncsai nagyon kis területen voltak feltalálhatók. A terület nem volt nagyobb, mint a sérülésmentes légi jármű által elfoglalt hely. A szél a lángot úgy fújta el, hogy a pilótakabin mellső része – az orrfutók köpenye nem is perzselődött meg. A légi jármű többi része azonban szinten teljesen megsemmisült a tűzben.

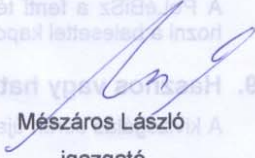
3. Következtetések

A kivizsgálás során megállapítást nyert, hogy a pilóta a vezetéket vagy nem, vagy olyan későn észlelte, amikor már cselekedni nem tudott. A nagyfeszültségű vezetéket a légi jármű lapátjai szakították el, az ezt követő kiegyensúlyozatlanság (sérült lapátok), illetve a hirtelen bekövetkezett sebességcsökkenés miatt a légi jármű a földnek ütközött.

4. Biztonsági ajánlások

Biztonsági ajánlás kiadását a PoLéBiSz nem javasolja, az érvényben lévő szabályokon változtatni nem szükséges a baleset okán.

Budapest, 2004. december 01.


Mészáros László
igazgató