



ZÁRÓJELENTÉS

Nyilvántartási szám: 2003-121

Cím: A HA-MCF lajstromjelű Ka-26 típusú mezőgazdasági helikopter 2003. június 16-án bekövetkezett villamosvezeték szakítása.

A REPÜLÉSI FELADAT ISMERTETÉSE

- | | |
|---|-----------------------|
| 1. A légiközlekedési tevékenység fajtája: | munkarepülés |
| 2. A repülés célja: | mezőgazdasági repülés |
| 3. A feladat meghatározása: | permetezés |
| 4. Az eset kategóriája: | repülőesemény |

Kibocsátó: Kapos Airport Kft repülésbiztonsági szolgálata

Vezető: Nagy Tibor

Vizsgálatba szakértőként felkérve: László Ferenc , a továbbiakban Kszb.

Tartalom:

1. Ténybeli információk
 2. Elemzés
 3. Következtetések
 4. Javaslat
- Függelék

A zárójelentésben szereplő idők helyi időben értendők.

ÁTTEKINTÉS

Az esemény bejelentése 2003. június 16-án 14óra 10perckor érkezett a Kapos Airport Kft irodájába. Az adatok felvétele után a helyszínre érkezés 15órákor történt.

Jelenlevők: Nagy Tibor, Szemző Ernő, Jakab Ernő, a gép tulajdonosa, a helikopter személyzete és a gazdaság kiszolgáló személyzete a munkát irányító felügyelő agronómussal.

Bár a gazdaság képviselője értesítette a rendőrséget, rendőri jelenlét és helyszínelés nem történt. A biztosító szakembere megjelent a helyszínen.

Helyszínelés után a helikopter lapátjait leszerelték és a gépet bevontatták a Kaposújlaki repülőtérré.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1. A repülés lefolyása:

A helikopter Somogyjád 200° 2km felszállóhelyről repce deszikálást végzett a Somogyjádi



Alkotmány Mg Szövetkezet repcetábláin. Az aznapi 15. felszállásnál 12 óra 25 perckor a 34. számú táblán az első áthúzás utáni kiemelkedéskor a tábla déli végén húzódó légvezeték elszakította, majd visszarepült a felszállóhelyre és rendben leszállt.

1.2. Személyi sérülés: Személyi sérülés nem történt.

1.3. A légi jármű rongálódása:

A vezetékszakítás során megsérült az alsó lapátsor mindegyik rotorlapátja, a felső lapátsorból egy rotorlapát, valamint a tartópillér alsó dőlésautomatája.

/ Függelék: REPSZOLG 2000 Kft hibafelvételi lap, fényképek. /

1.4. Egyéb kár:

Harmadik személynek okozott kár a vezeték helyreállítása.

1.5. Személyzet adatai:

A légi jármű parancsnoka: 33 éves férfi

Szakszolgálati engedély száma: 00-5307

Képesítések: Helikopter A, B

Jogosítások: Mezőgazdasági 2000.09.12.

Szakmai érvényesség: 2003.12.31.

Orvosi érvényesség: 2004.03.17.

CPL érvényesség: 2003.12.31.

Légi jármű szerelő: 48 éves férfi

Szakszolgálati engedély száma: 12-6992

Jogosítások: Motoros A,B,C

Helikopter B

I osztályú minősítés

Érvényesség: 2003.12.31.

1.6. A légi jármű adatai:

Típus: Ka-26 helikopter

Lajstromjel: HA-MCF

Gyártási szám: 7505306

Gyártási év: 1975

Gyártó: SZU

Légi alkalmassági bizonyítvány száma: 4338, érvényessége: 2004.02.27.

A légi jármű repült ideje:

leszállások száma:

Gyártás óta: 6900óra 51 perc

32024

Utolsó nagyjavítás óta: 1427óra 48 perc

12083

Utolsó karbantartás óta: 16óra 52 perc

187

/ 250 órás ell./

Üzemképesség:

A helikopter üzemanyaggal feltöltött működőképes állapotban volt, az esemény bekövetkezése műszaki jellegű okkal, vagy erre utaló tényezővel nem hozható összefüggésbe.



1.7. Meteorológiai adatok:

Az esemény nappal a feladat végrehajtásához alkalmas időjárási körülmények között történt.
/ Függelék: Repülésvezetői napló /

1.8. Navigációs berendezések:

A navigációs berendezés nem hozható összefüggésbe az eseménnyel.

1.9. Összeköttetés:

A helikopter üzemképes rádióberendezéssel repült. A munkarepülés Taszár MCTR-en kívül történt 50m repülési magasság alatt. A munkakezdés előtt előzetes egyeztetés történt, a repülés tartama alatt a légijárművezető a 129.00 frekvencián folyamatos figyelésen volt. A vezetékszakitást követően a légijárművezető a frekvencián nem forgalmazott.

1.10. Repülőtéri adatok:

A kivizsgálás helyszínelése során a felszállóhely üzemeltetési engedélyét a légijárművezető bemutatni nem tudta. Elmondása szerint az egy példányban készült jegyzőkönyv „Somogyjád 180 2km” néven a PLH-hoz lett elküldve. A felszállóhely paraméterei a mezőgazdasági munkavégzésre megfelelőek voltak, az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással.

1.11. Adatrögzítő:

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

1.12. A roncsra vonatkozó adatok:

A helikopter a vezetékszakitás után repülőképes maradt. A sérülések mértékét a Függelék Hibafelvételezési lapja tartalmazza.

1.13. Egészségügyi adatok:

A légijárművezető érvényes repülőorvosi minősítéssel rendelkezik, a repülésre kipihent, alkoholmentes állapotban volt.

1.14. Tűz:

Tűz nem keletkezett, a vezetékben az esemény időpontjában más javítási munkák miatt nem volt áram.

2.ELEMZÉS

A pilóta leírása, valamint a helyszíni szemle alapján a Kszb az esemény bekövetkeztét a pilóta figyelmetlenségének tulajdonítja. Sem időjárási, sem műszaki probléma nem hatott közre. A figyelemmegosztás hibája, mely az első áthúzás oldaltávolság tartása a tábla keleti oldalán lévő fasortól, valamint a 2-3 m-es szórási magasság tartása, melyet bonyolít a tábla déli végének erős lejtése, az oszlopok és a vezeték háttérbe olvadása, nehéz észrevehetősége okozta a vezeték késői észlelését. Bár már többször repülte a táblát, tudott a vezetékről, az adott pillanatban későn vette észre.



3. KÖVETKEZTETÉS

3.1.1. A pilóta gyakorlottsága:

1996 óta vezet helikoptert, Schweizer 300C és Ka-26 típusokon.

Összes repült ideje: 449 óra 46 perc

Összes leszállás: 4247

Ebből mezőgazdaságban Ka-26-al 2001 óta dolgozik, repült ideje: 419 óra 6 perc, leszállása: 4026

2003 –as évben 249 leszállással 26 óra 35 percet repült az esemény bekövetkeztéig.

A légijárművezető a repülési feladat végrehajtásához megfelelő tapasztalattal és gyakorlattal rendelkezett.

3.1.2. A helikopter okmányainak vezetése:

A helikopter okmányai a vonatkozó előírásoknak megfelelően, naprakészen voltak vezetve.

3.1.3. A helikopter légialkalmassága:

A helikopter az eset időpontjában korlátozás nélküli, érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett.

3.1.4. A helikopter terhelése:

A helikopter 600 liter vegyszerrel, 160 liter üzemanyaggal, motoronként 15 liter kenőanyaggal, 73 kg pilóta tömeggel a megengedett súlyponthelyzettel és felszállótömeggel repült.

3.1.5. A helikopter előzőleg bekövetkezett meghibásodása:

A Kszb korábban fennállott kijavítatlan meghibásodásra utaló jeleket nem talált.

3.1.6. A személyzet és a helikopter előkészítése a repülésre:

A repülés előkészítése a légüzemeltetési utasítás előírásai szerint lett végrehajtva.

3.2. Az esemény bekövetkezésének oka:

A légvezeték késői észlelése miatt elkésett kiemelkedési manőver.

A pilóta eddigi tevékenysége elfogadható készség és tapasztalat, de a mezőgazdasági repülésben nem tekinthető nagy gyakorlatnak.

4. JAVASLAT

A Kszb nem tárt fel olyan körülményt, mely szakmai megelőző intézkedést indokolna.

A szakmai vizsgálatot a Kszb aláírásával lezártnak tekinti.



KAPOS AIRPORT KFT.

7401 Kaposvár Pf.127. Tel/Fax: 36-82-315-327

FÜGGELÉK

- Megbízás üzemeltetési kivizsgálásra.
- Nyilatkozat
- Térkép: gazdasági munkatérkép
- Egyéb: Sérülések hibafelvételezési lapja
- Fényképek
- Repülésvezetői napló

Kaposvár, 2003. július 29.

Nagy Tibor

László Ferenc

KAPOS AIRPORT KFT.
7401 Kaposvár
Pf: 127.
Adószám: 11224983-2-14
K&H Bank: 10200799-39711717-00000000

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

2003 AUG 01

Érkezett:

Ügyiratszám: 2003/4/129 /W:1499/2003

Ügyintéző: Burda Pál

I. Tényszerű információk

1.1. A repülés időjárás

A helikopter Somogyvár 2003. július 29-én 14:00 óráig a Somogyvár repülőtérre érkezett.