

ZÁRÓJELENTÉS

TRÉNER 2005/02 HA-MNY

Üzemeltető neve: Nyír-Air Service Kft.

Légijármű gyártója: Ужотский Вертолет Фирма.

Típusa: Ka-26

Lajtromjele: HA-MNY

A légiközlekedési baleset vagy esemény helye: Encs 360 fok 2 km

Ideje: 2005.09.04. 07:30 LT

Áttekintés: Az esemény után a személyzet telefonon értesítette a Tréner Kft. Repülésbiztonsági Szervezetét, a PoLéBiSz ügyeletesét, a PLH Igazgatóját, a Nyír-Air Service Kft. Főpilótáját és Műszaki Vezetőjét. A Polgári Repülésbiztonsági Szervezet a kivizsgálást a Tréner Kft. Repülésbiztonsági Szervezet hatáskörébe utalta. A kivizsgáló szerv meghatalmazott képviselője Dr. Szilágyi Dénes. A vizsgálat megszervezése a Tréner Kft. Repülésbiztonsági Szervezet Repülésbiztonsági Szabályzatában foglaltaknak megfelelően zajlott. A szakbizottság tagjai: Műszaki Vezetője, Sasvári Ottó Nyír-Air Service főpilótája, Czene Miklós a Nyír-Air Service Kft. műszaki ellenőre, Dr. Szilágyi Dénes repülésbiztonsági vezető. E jelentést a Tréner Kft. Repülésbiztonsági Szervezet adta ki 2005.10.15.-én.

Rövid összefoglalás: Megállapítást nyert, hogy az eseményt az okozta, hogy a légijármű vezetője nem vette észre azt a légvezetékét, amely abból a vezetékből ágazott le, amellyel párhuzamosan repült. Ennek oka a pilóta nem kellő körültekintésében keresendő. Az eset kategóriája. A 13/2000. (V. 31.) KHVM-HM-EüM együttes rendelet 50. § alapján **repülőesemény.**

1. Ténybeli információk

1.1. A repülés lefolyása:

- *A repülési tevékenység fajtája:* Mezőgazdasági munkavégzés.
- *Az üzemelés fajtája:* Nappali VFR.
- *Az utolsó indulási hely:* Encs 340 fok 1 km.
- *A repülés előkészítése:* A Nyír-Air Service Kft. Repülésvégrehajtási Utasításának megfelelően történt.
- *A repülés és a repülőeseményhez vezető események leírása:* A repülés végrehajtására a pilótának a Nyír-Air Service Kft. főpilótájától állandó megbízása volt. A repülést jó időjárási körülmények között kezdték meg (CAVOK, szél 350°/1-2m/s, QFE 752 Hgmm), a pilóta a repülési feladat végrehajtására megfelelően felkészült és alkalmas volt, a helikopteren a felszállás előtti kötelező ellenőrzések során hibát nem észleltek. A felszállóhelyről a helikopter rendben elindult a munkareptér irányába és a kezelendő területen lesüllyedt munkamagasságra (a növényzet fölött 1,5 méter) ellenőrizni a méhek mozgását. Az áthúzás során a pilóta annyira későn észlelte a három szálás, leágazó vezetékrendszert, hogy elkerülő manőverre sem volt ideje és a vezetéknek nekirepülve a három szálból a rotorlapátok kettőt elszakítottak. A pilóta ezután azonnal leszállt a napraforgó tábla melletti búza tarlón és telefonon értesítette az illetékeseket.
- *A repülőesemény helye:* Encs 360 fok 2 km, ideje: 07:30 LT.

ZÁRÓJELENTÉS

TRÉNER 2005/02 HA-MNY

1.2. Személyi sérülések:

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	-	-	-
Súlyos	-	-	-
Kisebb / <u>semmilyen</u>	1	-	-

1.3. A légi jármű rongálódása: A légi járművön az eset következtében a következő sérülések keletkeztek:

- 1 db felső rotorlapát sérült, csere szükséges;
- bal hátsó külső szórócső merevítő huzal szakadása, a rezgés miatt.

1.4. Egyéb kár: A légvezeték egy szálának szakadása, a másik szálon és az oszlopokon sérülés nem keletkezett.

1.5. A személyzet adatai:

a) légi jármű parancsnok:

- *életkor:* 45 év
- *szakszolgálati engedély:* Légi jármű pilóta szakszolgálati engedély HCPL, szakmai érvényesség 2005.12.31. orvosi 2005.11.28.
- *képesítés, jogosítás:* HEL B mezőgazdasági, oktató;
- *gyakorlat:* Ka-26 4100 óra;
- *korábbi esemény:* Nem volt;
- *munka és pihenés az előző 24 órában:* 8 óra munka és 8 óra pihenés.
- *munka és pihenés az előző 30 napban:* Ismeretlen
- *repült idő:* az előző 24 órában 5 óra Ka-26 típuson; az előző 30 napban ismeretlen mennyiségű Ka-26 típuson.

b) a légi járművet üzemeltető/karbantartó szerelő:

- *életkor:* 46 év
- *szakszolgálati engedély:* Légi jármű szerelő szakszolgálati engedély, szakmai érvényesség **2010.08.17.**
- *képesítés, jogosítás:* A1.4, B1.4, C
- *gyakorlat:* 20 éves szakmai gyakorlat: MÉM RSZ, Nyír-Air Service Kft.
- *korábbi esemény:* Eseményekkel kapcsolatban elmarasztalva nem volt.
- *munka és pihenés az előző 24 órában:* 8 óra munka és 8 óra pihenés.
- *munka és pihenés az előző 30 napban:* Ismeretlen.

ZÁRÓJELENTÉS

TRÉNER 2005/02 HA-MNY

1.6. A légi jármű adatai:

- gyári sz: 7605611
- üzemidő a gyártás óta: 5296 óra 26perc / 34365 felszállás
- légi alkalmassági bizonyítvány: érvényessége 2006.03.20, legutóbbi meghosszabbítás ideje 2005.03.20, korlátozások nélkül.
- A légi jármű karbantartásának ismertetése: Megállapítható, hogy sem a légi jármű és fődarabjainak állapotával, karbantartásával, üzemképességével és légi alkalmasságával kapcsolatos hiányosságok, illetve hibák az eseményt megelőzően nem voltak észlelhetőek.
- Teljesítmény értékelése: Megállapítható, hogy a légi jármű teljesítménye a repülési feladat végrehajtásához megfelelő volt és a vezetékszakitást követően sem változott érzékelhetően. A repülési tulajdonságok, megfelelőek voltak, a tömeg és a tömegközéppont helyzet az előírt határok között volt a repülés során.
- Üzem és kenőanyagok: Az alkalmazott üzem és kenőanyagok RB 100 LL repülőbenzin, és Aero-Shell W120 motorolaj a vonatkozó előírásoknak megfeleltek és semmiféle szerepet nem játszottak a meghibásodás kialakulásában.

1.7. Meteorológiai adatok:

- a. Előrejelzések: A repülés útvonalára és idejére szóló időjárási előrejelzések nem álltak rendelkezésre, annak speciális jellege miatt a személyzet érzékszervileg állapította meg a helyi időjárási kondíciókat.
- b. Tényleges időjárás: Az időjárás megfelelt a technológiai feltételeknek: CAVOK, szél 350°/1-2m/s, QFE 752 Hgmm.
- c. Természetes fényviszonyok: A repülés végrehajtás idején (07:30 LT) a fényviszonyok, nem befolyásolták a munkavégzést hátrányosan.

1.8. Navigációs segédeszközök: A fedélzeten a repülési feladat végrehajtásához nem volt szükség navigációs segédeszközökre (VFR).

1.9. Távközlés: A légi jármű fedélzeti rádióadója tekintettel a repülési feladatra jellegére és helyére kikapcsolt helyzetben volt. A légi jármű fedélzeti másodlagos válaszadóval nem rendelkezett. A pilóta az illetékesek értesítését a leszállást követően mobiltelefon segítségével oldotta meg.

1.10. Repülőtéri adatok: A szükségrepülőtér a fel- és leszálláshoz megfelelő állapotban volt, meghibásodásra a leszállás közben nem került sor.

1.11. Fedélzeti adatrögzítő: Nem volt alkalmazva

1.12. Roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok: A légi jármű nem roncsolódott.

1.13. Egészségügyi bonctani adatok: Ilyen jellegű vizsgálatok nem váltak szükségessé.

1.14. Tűz: Az eset során nem keletkezett, és veszélye csak az elektromos vezeték szakadásakor állt fenn.

1.15. Az eset túlélésének lehetősége: A kutató-mentő szolgálatok igénybevételére és a légi jármű vészkiürítésére nem volt szükség.

ZÁRÓJELENTÉS

TRÉNER 2005/02 HA-MNY

1.16. *Próbák és kísérletek:* Az eset kivizsgálása kapcsán próbák és kísérletek végrehajtására nem volt szükség.

1.17. *A szervek jellemzése:* Vizsgálata az eset szempontjából szükségtelen.

1.18. *Kiegészítő adatok:* Nem alkalmazható.

1.19. *Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:* A vizsgálat a szakbizottság aznapi megalakításával kezdődött. Megállapítást nyert, hogy a sérült rotorlapátot cserélni kell. 2005.09.06.-én **LETAKEZVA** a helyszínre kiszállt, ahol is megállapították a sérülések mértékét, elvégezték a hibák javítását (merevítő drót, lapát csere) elvégezték a beszabályozást és azt követően a berepülést.

2. Elemzés

Megállapítható, hogy az eset bekövetkezéséért elsősorban a nem elég körültekintő felkészülés és a figyelem nem kellő megosztása okolható. Előbbi hiba a Nyír-Air Service Üzemeltetési Kézikönyvében foglaltak betartásával elhárítható, utóbbi az emberi tényezők kategóriájába tartozik és ezért teljes mértékben nem kiküszöbölhető.

3. Következtetések

- Az esemény bekövetkezéséért a nem megfelelő felkészülés és körültekintés tehető felelőssé.
- A pilóta gyakorlottsága és tapasztalata megfelelő volt.
- A légijármű okmányainak vezetése a vonatkozó előírásoknak teljes mértékben megfelelt.
- A légijármű légialkalmas volt.
- A légijármű terhelése, a rakomány elosztása és a tömegközéppont helyzete az előírásoknak megfelelt.
- A légijárművön az esetet megelőzően nem állt fenn semmilyen hiba.
- A pilóta pszichofiziológiailag, és szakmailag felkészült a repülésre.
- A légijármű előkészítése a vonatkozó előírásoknak megfelelően megtörtént. (munkanapló)

4. Biztonsági ajánlások

- A repülési szabályok betartásával az ilyen és ehhez hasonló esetek elkerülhetőek, ezért külön biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.
- Az eset jövőbeni előfordulásának kiküszöbölésére egyéb adminisztratív intézkedés, személyi változás a légijármű üzembentartójánál nem szükséges.

ZÁRÓJELENTÉS
TRÉNER 2005/02 HA-MNY


5. Függelék


Egyéb közlendők: A bizottságnak egyéb az esettel kapcsolatos közlendője nincs.

A szakmai vizsgálatot e jelentés aláírásával a bizottság a maga részéről lezártnak tekinti.

Nyíregyháza, 2005.12.28.


.....
Czene Miklós


.....
Dr. Szilágyi Dénes Ph.D.
(a szakbizottság vezetője)


.....
Sasvári Ottó
(a szakbizottság tagjai)