



Nr. 850 / 05.11.2012

RAPORT PRELIMINAR

privind investigația de siguranță a zborului

în legătură cu accidentul

produs lângă loc. Ostrov, Jud. Tucea

OPERATOR	Artic Groupe, Ucraina
AERONAVA	Kamov KA 32 A,
ÎNMATRICULARE	ER-KGD
DATA ȘI ORA	26 aprilie 2012, 14.15 UTC/17.15 LT
LOCAȚIE	N 44° 53' 37,5"; E 28° 09' 33,1"



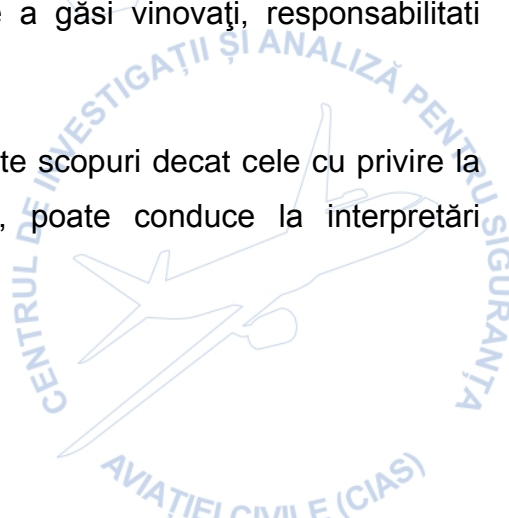
AVERTISMENT

Acest RAPORT prezintă date, analize, concluzii și recomandări privind siguranța aviației civile, ale Comisiei de investigație privind siguranța aviației civile, numită de Directorul General al Centrului de Analiză și Investigații privind Siguranța Aviației Civile.

Investigația privind siguranța zborului a fost efectuată în conformitate cu prevederile *Ordonanței Guvernului nr. 51 / 1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, aprobată cu modificări și completări prin Legea 794 / 2001, Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogarea Directivei 94/56/CE și prevederile Anexei 13 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944.*

Obiectivul investigației privind siguranța aviației civile este prevenirea producerii accidentelor și incidentelor, prin determinarea reală a cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea acestui eveniment și stabilirea recomandărilor necesare pentru siguranța aviației civile și NU ARE CA SCOP de a găsi vinovați, responsabilitati individuale sau colective.

În consecință, utilizarea acestui RAPORT în alte scopuri decât cele cu privire la prevenirea producerii accidentelor și incidentelor, poate conduce la interpretări eronate.



CUPRINS

1.1	Istoricul incidentului	4
1.2	Victime	4
1.3	Avarii ale aeronavei	5
1.4	Alte pagube produse.....	5
1.5	Date legate de echipajul aeronavei.....	5
1.6	Informații despre aeronavă	6
1.7	Situația meteorologică	6
1.8	Înregistratoare de zbor.....	7
1.9	Informații despre impact și epavă	8
2.	Concluzii	12
3.	Recomandari de siguranță.....	12



SINOPTIC

CLASIFICARE:

Operator:

Aeronavă:

Înmatriculare:

Data și ora:

Locație:

ACCIDENT

PECOTOX AIR, Republica Moldova

Kamov KA 32 A,

ER-KGD

26 aprilie 2012, 14.15 UTC/17.15 LT

Ostrov, Jud. Tulcea

Incidentul a fost notificat în scris către CIAS, fiind înregistrat cu nr. 5732/26.04.2012. Investigația privind siguranța zborului a fost efectuată în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 51 / 1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, aprobată cu modificări și completări prin Legea 794 / 2001, Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogarea Directivei 94/56/CE și prevederile Anexei 13 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944.



INFORMAȚII PRELIMINARE

1.1 Istoricul incidentului

În ziua de 26.04.2012, elicopterul Ka 32 A, înmatriculat ER-KGD, în formație cu elicopterul Ka 32 ER-KGE, a decolat de pe aeroportul din Chisinau la ora 13.00 GMT cu destinația LTBU Turcia.

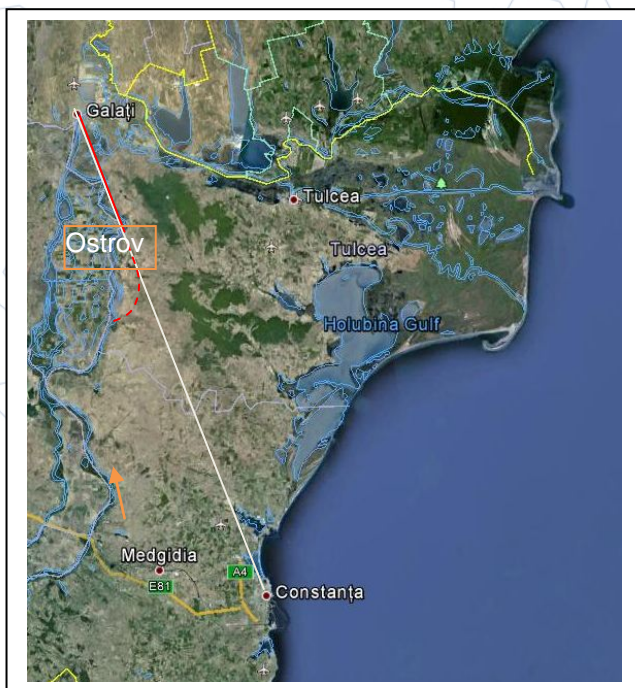
Ruta de zbor includea escała pentru realimentare, la aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu –Constanța,.

La aproximativ 75 minute de la decolare, în zona localității Ostrov, județul Tulcea, elicopterul cap formație a fost apelat radio de coechiper (elicopterul din spate). Acesta fiind în frecvență cu turnul Constanța a recepționat doar o mică parte a mesajului transmis. După încheierea comunicăției cu TWR CT, comandantul elicopterului cap, a încercat în mod repetat să intre în legătură radio cu elicopterul din spate. Acesta nu a mai răspuns.

Comandantul elicopterului cap, a luat hotărârea să se întoarcă, a executat un viraj de 180° și a văzut elicopterul prăbușit, care ardea.

A aterizat în apropierea epavei în flăcări și împreună cu membrii echipajului sau, au încercat cu mijloacele de la bord, să stingă incendiul și să salveze membrii celuilalt echipaj.

Din motive încă necunoscute elicopterul ER-KGD, a încercat o aterizare forțată pe terenul din vecinătatea localității Ostrov, în urma căreia acesta a luat contact dur cu solul și a luat foc.



Localizare epavă:

44° 53' 37,5'' N

28° 09' 33,1'' E

1.2 Victime

Răniri	Echipaj	Pasageri	Alții
Fatale	3	2	-
Grave	-	-	-
Minore	-	-	-
TOTAL	3	2	0

1.3 Avarii ale aeronavei

La impactul cu solul aeronava a fost distrusă, iar în urma incendiului produs aceasta a ars în totalitate.



1.4 Alte pagube produse

A fost distrusă cultura agricolă în zona de împrăștiere a epavei.

1.5 Date legate de echipajul aeronavei

<i>Pilot (căpitanul)</i>	Bărbat, 51 ani
Licență	ATPL (H), Valabila 12.04.2013
Certificat medical	Valabil 30.03.2013
Experiență de zbor	13428 h din care 4600 h pe Ka 32 A
Timpul de lucru	1 h 15 min
Timpul de odihnă	Peste 8 ore

Copilot	Bărbat, 26 ani
Licență	CPL (H), valabilă 13.12.2012
Certificat medical	Valabil până la 13.12. 2012
Experiență de zbor	1034 h
Timpul de lucru	1 h 15 min
Timpul de odihnă	Peste 8 ore

Mecanic d ebord	Bărbat, 55 ani
Licență	FEL (H), valabilă 24.01.2013
Certificat medical	Valabil 13.04.2013
Experiență de zbor	13489 h, din 1568h pe Ka 32A
Timpul de lucru	1 h 15 min
Timpul de odihnă	Peste 8 ore

1.6 Informații despre aeronavă

Fabricantul și tipul aeronavei	KumAPP Company Kumertau, Republica Bashkortostan, Federația Rusă Kamov-Ka-32A
Număr de serie și anul fabricației	5235004991117, 15.02.1990
Statul și marca de înmatriculare	Republica Moldova, ER-KGD
Proprietar	Artic Groupe, Ucraina
Deținător (Operator)	Pecotox Air, Republica Moldova
Certificat de Navigabilitate	Nr. MX-1692, valabil 03.06.2012
Număr total de ore	1059-15

*Informații despre motoare:**- Fabricantul motorului:*

Motor Sich Public Joint Stock Company,
Zaporizhia, Ucraina

- Tipul și seria motorului

Klimov TV3-117VMA

nr.1 7087894700119

nr.2 7087894700108

- Număr total de ore de funcționare:

nr.1 641-06

nr.2 640-29

- Număr de ore după ultima reparație capitală:

nr.1 131-48

nr.2 132-11

Elicopterul ER-KGD deținea certificate de autorizare în termen de valabilitate fiind autorizat pentru operare în zbor. Aeronava era destinată pentru transport cargo 5000 kg sau 13 persoane.

1.7 Situația meteorologică

Conform METAR(Aeroportul Mihail Kogălniceanu – Constanța):

METAR LRCK, 261130Z 100007KT 040v170 9999 FEW019 FEW 030CB 17/11
Q1017 NOSIG=

TAF LRCK 261100z 2612/2712 1380KT CAVOK PROB40 TEMPP0 2612/2618
VRB15GKT 3000 TSRA BKN005 BKN025CB TEMPO 2623/2705 BKN005
BECMG 2609/2611 07014KT

1.8 Înregistratoare de zbor

Elicopterul era echipat cu un înregistrator care cumula funcțiile CVR și FDR.
Informații privind înregistratorul de parametri și de voce:



- Fabricantul:
ОАО «Прибор» (OAO Pribor)
Kursk, Russian Federation
- Tipul și modelul:
Flight Data Recorder МБР-ГА
(MBR-GA)
- nr. sau seria de fabricație
nr. 408125
- Appliance Design Approval nr. СГКИ-
142-190-МБР emis de către
Interstate Aviation Committee
26.12.2006

Înregistratorul de zbor a fost recuperat după stingerea incendiului și colectarea resturilor. Acesta prezenta atât deteriorări mecanice cât și deteriorări datorită expunerii la temperaturii ridicate pe o perioadă îndelungată de timp.



Pentru extragerea și prelucrarea datelor, înregistratorul de zbor, a fost dus la sediul Universității Naționale de Aviație a Ucrainei, Departamentul Prelucrare Date de Zbor din Kiev, Ucraina.

În prezent se așteaptă, din partea Departamentului Prelucrare Date de Zbor, raportul privind interpretarea datelor extrase din înregistratorul de zbor.

1.9 Informații despre impact și epavă

Terenul pe care aeronava a luat contact cu solul era un teren plat cultivat cu grau.



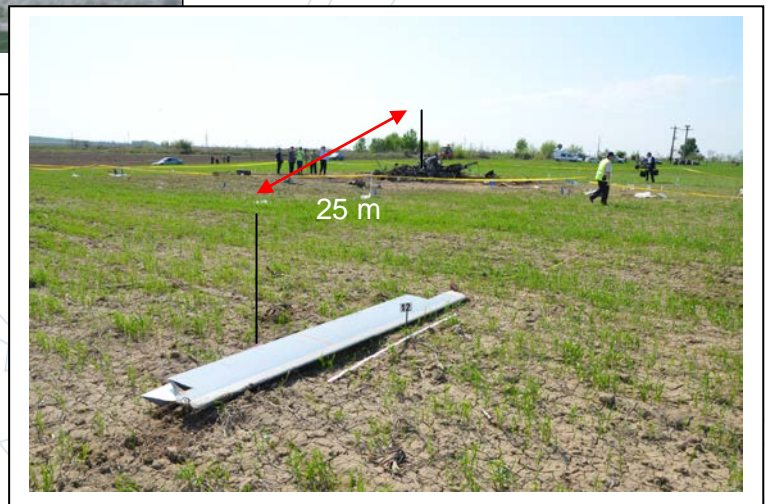
Elicopterul a lovit solul cu o viteză verticală semnificativă, fără înclinare laterală și cu viteză redusă de înaintare. După impact, elicopterul s-a rasturnat pe stânga aproximativ 90° .



Urme impact:

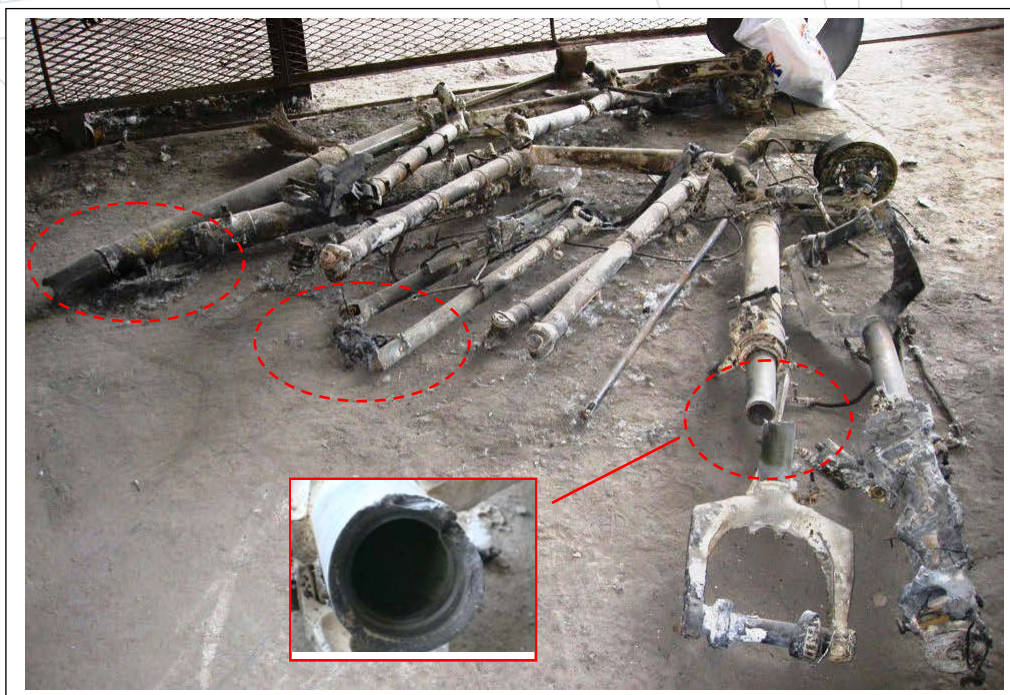
- tren principal
- ampenaje verticale

Parți componente ale epavei, mai puțin ajutorul de evacuare a gazelor de la motorul nr. 2- stânga, au fost găsite grupat, la mica distanță de celula elicopterului. Ceea mai îndepărtată piesă găsită a fost un segment de pală, la aproximativ 25m.



La contactul cu solul elicopterul a suferit distrugeri majore:

Trenul de aterizare – fracturat in mai multe zone



Ampenajului vertical – taiat de elemente din structura si rotorul inferior.



Distrugerea palele rotoarelor elicopterului



Comisia a reconstituit 3 pale ale elicopterului iar pentru celelalte trei au fost găsite fragmente.



Palele rotorului inferior au fost arse in timpul incendiului.

Grinda de coadă



La contactul cu solul, grinda de coadă a fost retezată de palele rotorului inferior în lungul cadrelor 17-20.



Ajutajul de evacuare al gazelor



Ajutajul de evacuare al gazelor de la motorul stâng nu a fost găsit de către comisia de investigare.



Ajutaj motor dreapta



Rotoarele portante si reductorul - distruse.



2. Concluzii

Concluziile vor fi disponibile dupa finalizarea tuturor testelor si cercetarilor.

3. Recomandari de siguranta

Recomandarile privind siguranta aviatiei civile vor fi incluse in raportul final.

