

नागर विमानन विमान दुर्घटना सार वर्ष 2003

1. परिचय

इस प्रकाशन में जो सूचना दी गई है वह इस श्रृंखला की 54वीं कड़ी है। इसमें वर्गीकृत तिथिवार क्रम से भारत में वर्ष 2003 के दौरान हुई “ प्रज्ञापनीय दुर्घटनाओं” का सार और दुर्घटनाओं के कारणों का उल्लेख वर्गीकृत कालक्रमानुसार किया गया है।

वर्ष के दौरान सात दुर्घटनाएं हुईं । सभी दुर्घटनाओं की जाँच, निरीक्षक दुर्घटना द्वारा की गई है । चार दुर्घटनाएं घातक सिद्ध हुईं जिनके परिणामस्वरूप इकतीस यात्रियों, छः कर्मीदल सदस्यों की मृत्यु हो गई। मैस्को एयरलाइन द्वारा प्रचालित एम आई 172 हेलीकॉप्टर वी टी-एम ए एफ की एक दुर्घटना अनर्थकारी थी जिसमें 27 व्यक्तियों की मृत्यु हो गई ।

इस प्रकाशन में एहतियाती अवतरण, बलात अवतरण, निष्फल उपरितरण, पथविचलन, पक्षी टकराव आदि की घटनाएं शामिल नहीं है यद्यपि इन सभी की जांच की गई।

दुर्घटनाओं और घटनाओं की सभी प्रकार की जांच के बाद जो सिफारिशें की गईं उन्हें विमान सुरक्षा का स्तर उंचा उठाने के लिए लागू किया जा रहा है। उड़ान क्लबों और हवाई प्रचालनों सहित एयरलाइंस की दुर्घटनाओं और इनमें मृत व्यक्तियों के सांख्यिकी आँकड़े सारणी 1 से 10 में दिए गए हैं।

टिप्पणी - इस प्रकाशन में सभी समय भा० मा० स० (भारतीय मानक समय) में दिए गए हैं।

2. परिभाषाएं

1. दुर्घटना:

किसी व्यक्ति द्वारा उड़ान के प्रयोजन से विमान में चढ़ने के समय से लेकर और ऐसे सभी व्यक्तियों के विमान से उतरने तक घटी विमान परिचालन से संबद्ध घटना जिसमें :-

(क) कोई व्यक्ति विमान में होने के कारण अथवा विमान के किसी भी भाग से सीधा सम्पर्क हो जाने के कारण, इसमें वे भाग भी शामिल हैं जो विमान से अलग हो गए हों अथवा जेट विमान में सीधे विस्फोट के कारण घातक या गंभीर रूप से घायल हो जाएं। लेकिन इसमें प्राकृतिक कारण से लगी चोटें, विमान से स्वयं पहुंचाई गई या अन्य व्यक्तियों द्वारा पहुंचाई गई चोटें अथवा सामान्यतया यात्रियों और कर्मियों के लिए उपलब्ध क्षेत्र के बाहर छिपकर यात्रा करने के कारण लगी चोटें शामिल नहीं हैं, अथवा

(ख) विमान को कोई ऐसी क्षति पहुंचे या संरचनात्मक विफलता हो जिससे संरचना की मजबूती, निष्पादन या विमान की उड़ान विशेषताओं पर प्रतिकूल प्रभाव पड़े और जिसके कारण प्रभावित हिस्सों पुर्जों की सामान्य तथा भारी मरम्मत या बदलाई करनी पड़े। लेकिन इसमें इंजन निष्क्रिय हो जाने या क्षतिग्रस्त हो जाने के परिणामस्वरूप या इसके उपसाधनों या नोदक पंखुड़ियों फेयरिंग या काउलिंग को पहुंची क्षति, खोल के ऊपरी भाग में हुए डेंट या छिद्र, पंखों के सिरों, एन्टेना, टायर या ब्रेकों को पहुंची क्षति शामिल नहीं हैं, अथवा

(ग) विमान खो जाए या पूर्णतया दुष्प्राय हो।

टिप्पणी: विमान को उस दिशा में खो गया माना जाता है जब सरकारी खोजबीन का कार्य समाप्त हो जाए और विमान के मलबे का पता न लगे।

2. गंभीर चोटें

किसी व्यक्ति को दुर्घटना में लगी ऐसी चोटें जिसके कारण:-

- (क) चोट लगने की तारीख से 7 दिन के भीतर 48 घंटे से अधिक अवधि के लिए उसे अस्पताल में रहना पड़े, अथवा
- (ख) कोई अस्थिभंग हो जाए इसमें उंगलियों, पैर की उंगलियों या नाक का संवृत अस्थिभंग शामिल नहीं है, अथवा
- (ग) ऐसे विदार हो जाए जिनसे गंभीर रूप से रक्त स्राव हो, तंत्रिकाएं, पेशियां या कण्डश क्षतिग्रस्त हो जाए
- (घ) किसी आंतरिक अंग को चोट पहुंचे, अथवा
- (ङ.) दूसरी या तीसरी श्रेणी के दग्ध हो जाए या शरीर की पांच प्रतिशत या इससे अधिक त्वचा पर किसी प्रकार के दग्ध हो जाएं।
- (च) संक्रामक पदार्थों अथवा हानिकारक विकिरण के प्रमाणित उद्भासन से क्षतिग्रस्त हो जाए।

3. दुर्घटनाओं का अन्वेषण (विमान नियमावली, 1937)

नियम 71-निरीक्षक द्वारा अन्वेषण:-

महानिदेशक, किसी ऐसी दुर्घटना, जिसमें कोई विमानग्रस्त है, के अन्वेषण का आदेश दे सकेंगे चाहे उस दुर्घटना को नियम 68 के अधीन अधिसूचित किया जाना अपेक्षित हो या न हो और वह उस अन्वेषण के क्रियान्वयन के प्रयोजन के लिए साधारण या विशेष आदेश द्वारा किसी व्यक्ति को नियुक्त कर सकेंगे (जिसे इसमें इसके पश्चात “दुर्घटना निरीक्षक” कहा गया है) ।

नियम 74-जाँच समिति:

केन्द्रीय सरकार ऐसी दुर्घटना की जाँच करने के लिए जिसमें कोई विमान दुर्घटनाग्रस्त हो, दो या अधिक व्यक्तियों से मिलकर बनी एक ऐसी जाँच समिति स्वविवेक से नियुक्त कर सकेंगी और उस समिति को वे शक्तियाँ प्राप्त होंगी जो दुर्घटना निरीक्षक को प्राप्त होती हैं।

नियम 75-औपचारिक अन्वेषण:

यदि केन्द्रीय सरकार को, यह प्रतीत हो कि दुर्घटना का औपचारिक अन्वेषण करना समीचीन है तो वह आदेश द्वारा औपचारिक अन्वेषण का निदेश दे सकेगी भले ही इस प्रकार का अन्वेषण या जाँच नियम 71 या 74 के अधीन की जा चुकी हो।

केन्द्रीय सरकार अन्वेषण करने के लिए एक ऐसे सक्षम व्यक्ति को (जिसे न्यायालय कहा गया है) नियुक्त करेगी और असेसरों के रूप में कार्य करने के लिए ऐसे एक या अधिक व्यक्तियों को नियुक्त कर सकेगी जो विधिक, वैमानिक इंजीनियरी या अन्य विशेष ज्ञान रखते हों।

दुर्घटना के कारणों और परिस्थितियों को सुनिश्चित करने और रिपोर्ट तैयार करने के लिए अदालत, खुली अदालत में जैसे उचित समझेगी जांच कर सकेगी।

बशर्ते कि जहां न्यायालय यह समझे कि जांच से --

- (क) किसी देश के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है, या
- (ख) कोई बयान या प्रमाण देने के इच्छुक किसी व्यक्ति की निजी सुरक्षा के लिए खतरा हो सकता है, अदालत पूरी जांच या जांच के कुछ हिस्से को बंद कमरे में पूरा कर सकेगी।

4. उड़ान के प्रकार

(i) एयरलाइन परिचालन:

परिचालन में इंडियन, एअर इंडिया, एलायंस एयर, जेट एयरवेज, सहारा एयर और एयर दक्कन, प्रचालकों द्वारा परिचालित सभी अनुसूचित, गैर-अनुसूचित तथा निःशुल्क उड़ानें शामिल हैं।

(ii) गैर-अनुसूचित परिचालन:

इन परिचालनों में गैर अनुसूचित परमिटधारी और मुख्य रूप से इसी प्रकार के परिचालन करने वाले अन्य परिचालकों द्वारा सभी गैर अनुसूचित फेरी, निःशुल्क, चार्टर और परीक्षण तथा फेरी उड़ानें भी शामिल हैं।

(iii) उड़ान प्रशिक्षण:

इनमें मुख्य रूप से उड़ान प्रशिक्षण देने वाले संगठनों की ऐसी सभी उड़ानें शामिल हैं जो प्रारंभिक उड़ान लाइसेंस होने के लिए की गई हैं। पायलट लाइसेंस के नवीयन/पृष्ठांकन के प्रयोजन के लिए अर्हता प्राप्त करने के उद्देश्य से किए गए परिवर्तन और अभ्यास उड़ानें तथा परीक्षण एवं फेरी उड़ानें भी शामिल हैं।

(iv) हवाई कार्य:

इनमें मुख्य रूप से हवाई कार्य परिचालन करने वाले संगठनों द्वारा किए गए हवाई सर्वेक्षण, व्यापारिक आधार पर की गई हवाई गणना, हवाई एम्बुलेंस, हवाई कृषि परिचालन आदि और परीक्षण तथा फेरी उड़ानें भी शामिल हैं।

(v) निजी और व्यवसायिक:

इनमें ऐसी निजी, मौजमस्ती और व्यवसायिक तथा अभ्यास उड़ानें शामिल हैं जो प्रत्यक्षतः उच्चतर लाइसेंस योग्यता प्राप्त करने के उद्देश्य से नहीं की जाती हैं।

गैर अनुसूचित प्रचालन - 1

1.	विमान किस्म	बैल 412 हेलीकाप्टर		
	पंजीकरण	वीटी - ए जेड सी		
2.	तारीख और समय	19.4.2003, 10.39 आई एस टी लगभग		
3.	स्थान	जूहू एयरपोर्ट, मुंबई		
4.	विमान में सवार व्यक्ति	कर्मिंदल	02	
		यात्री	शून्य	
5.	चोट सूचक	घातक	गंभीर	साधारण/कोई नहीं
		कर्मिंदल	शून्य	2
		यात्री	शून्य	शून्य
		अन्य	शून्य	शून्य
6.	विमान को क्षति	भारी		
7.	कमान पायल	लाइसेंस	ए एल टी पी 2138	
		आयु	लगभग 48 वर्ष	
		कुल घंटे	13947 घंटे	

सार

मैसर्स अजल इंडिया (प्रा.) लिमिटेड द्वारा प्रचालित बैल 412 हेलीकाप्टर वी टी - ए जेड सी दिनांक 19 अप्रैल, 2003 को जुहू एयरपोर्ट मुंबई में प्रशिक्षण उड़ान पर था। प्रवीणता जांच के अंतिम प्रयोग के दौरान जैसे ही हेलीकाप्टर 4 फीट की ऊंचाई पर उठा तो इसमें विचलन होने लगा और यह अनियंत्रित हो गया। पायलट ने हेलीकाप्टर को नियंत्रित करने की कोशिश की परन्तु तीन पूरे चक्कर लेने के बाद यह धावनपथ पर गिर गया। हेलीकाप्टर को क्षति हुई जबकि दोनों पायलटों को साधारण चोटें आईं। किसी भी स्तर पर आगे लगने का कोई प्रमाण नहीं मिला।

दुर्घटना का संभावित कारण था, "अपनी हाउसिंग से लिनियर एक्चुएटर की नियत डिसलाजिंग के कारण पुच्छ रोटर नियंत्रण की अनुपलब्धता के कारण दुर्घटना हुई क्योंकि 3000 घंटे / 5 वर्ष निरीक्षण अनुसूची के दौरान इसे इसकी स्थिति में उचित रूप में नहीं रखा गया था।"

कारक : अनुचित अनुरक्षण पद्धति

गैर अनुसूचित प्रचालन - 2

1. विमान प्रकार पंजीकरण	लामा एस ए - 315 बी हेलीकॉप्टर वी टी - एच आई एम
2. दिनांक व समय	29.04.03, लगभग 0802 बजे भा.मा.स.
3. स्थान	मनाली में पिर्नी गाँव, हिमाचल प्रदेश
4. विमान में सवार व्यक्ति	कर्मिंदल 01 यात्री 03
5. चोट सूचक	घातक गंभीर मामूली / शून्य कर्मिंदल 01 शून्य शून्य यात्री 03 शून्य शून्य कुल घंटे शून्य शून्य शून्य
6. विमान को क्षति	नष्ट
7. कमान पायलट	लाइसेंस सी एच पी एल : 562 आयु 35 वर्ष लगभग कुल घंटे 2635: 00 घंटे

सार

मेसर्स हेलीबर्नीना स्विट्जरलैंड के स्वामित्व में और मेसर्स हिमालयन हेली सर्विसेज लिमिटेड द्वारा प्रचालित लामा एस ए - 315 बी हेलीकॉप्टर वी टी - एच आई एम 29.04.2003 को एक पर्यटन उड़ान पर था । हेलीकॉप्टर ने 0745 बजे कर्मिंदल सहित विमान पर सवार चार व्यक्तियों के साथ पिर्नी गाँव में प्रचालकों के हेलीपेड बेस से उड़ान भरी । 0759 बजे पायलट ने सूचना दी, " 3 मिनट में अवतरण " । दो मिनट पश्चात् उसने फिर सूचना दी , " एक मिनट में अवतरण " । उसके पश्चात भू-कर्मियों द्वारा दिए गए संकेतों का पायलट ने कोई जवाब नहीं दिया । जैसे ही हेलीकॉप्टर विलंबित हुआ, भू कर्मियों ने खोज एवं बचाव परिचालन आरंभ कर दिया तथा पाया कि ऊंचे स्थान से निचले स्थान पर सामान के परिवहन के लिए प्रयोग में आने वाली ट्रॉली

प्रणाली के तारों से टकराने के पश्चात हेलीकॉप्टर दुर्घटनाग्रस्त हो गया । हेलीकाप्टर नष्ट हो गया और उस पर सवार सभी को घातक चोट आई । किसी भी स्तर पर आग के कोई प्रमाण नहीं थे ।

दुर्घटना का संभाव्य कारण था " हेलीकाप्टर मौजूदा केबल ट्रॉली प्रणाली के गौण तारों से टकरा गया, जिसे पायलट पर्यटन उड़ान के दौरान कम ऊंचाई पर छोटी पहाड़ी के परिचालन के समय शायद देख नहीं सका ।

कारक: पायलट - अनुचित संचलन ।

गैर अनुसूचित प्रचालन - 3

1. विमान प्रकार पंजीकरण	एम डी 600 एन बी टी - टी टी टी	हेलीकॉप्टर	
2. दिनांक व समय	27.07.03,	लगभग 1420 बजे	भा.मा.स.
3. स्थान	बगलकोट हेलीपैड के समीप, कर्नाटक		
4. विमान में सवार व्यक्ति	कर्मिंदल यात्री	01 05	
5. चोट सूचक	घातक कर्मिंदल यात्री अन्य	गंभीर शून्य शून्य शून्य	मामूली / शून्य 01 05 शून्य
6. विमान को क्षति	भारी		
7. कमान पायलट	लाइसेंस आयु कुल घंटे	सी एच पी एल 384 50 वर्ष 3822.30 घंटे	

सार

मैसर्स टाटा टी लिमिटेड, बेंगलूर द्वारा प्रचालित एम डी - 600 एन हेलीकॉप्टर बी टी - टी टी टी 27 जुलाई 2003 को हुबली से बगलकोट के लिए उड़ान पर था। बगलकोट में अवतरण के लिए समीप पहुंचने तक उड़ान में सब ठीक-ठाक था। डाउन विंड लेग के दौरान कम ऊंचाई व गति पर हेलीपैड की तरफ दाईं ओर घुमाते समय, एक यात्री ने पायलट को हेलीकॉप्टर की कम गति के बारे में सचेत किया था। गति बढ़ाने के उद्देश्य से पायलट ने साइक्लिक फुल फॉरवर्ड का प्रयोग किया, जिसके परिणामस्वरूप हेलीकॉप्टर की ऊंचाई काफी कम हो गई। ऊंचाई में कमी महसूस करने पर पायलट ने पावर बढ़ाये बिना एफ्ट पर साइक्लिक स्टिक प्रचालित कर दी जिसके

खुले मैदान में दुर्घटनाग्रस्त हो गया । हेलीकॉप्टर को भारी नुकसान पहुँचा और एक यात्री को मामूली चोट आई । अन्य व्यक्ति सुरक्षित बच गए । आग का कोई प्रमाण नहीं मिला।

दुर्घटना का संभाव्य कारण था " कम ऊँचाई और कम गति डाऊनविंड लेग के दौरान, पायलट द्वारा फुल फॉरवर्ड साइक्लिक स्टिक का प्रयोग करना जिसके बाद फुल एफ्ट साइक्लिक का प्रयोग करना जिसके परिणामस्वरूप मुख्य रोटर ब्लेड टकरा गए और टेल बूम टूट गया । उसके पश्चात हेलीकॉप्टर दुर्घटनाग्रस्त हो गया ।

कारक: पायलट-अनुचित संचलन ।

गैर अनुसूचित प्रचालन - 4

1. विमान प्रकार पंजीकरण	एम आई 172 हेलीकॉप्टर वी टी - एम ए एफ		
2. दिनांक व समय	11.08.03, लगभग 1215 बजे भा.मा.स.		
3. स्थान	सागर किरन रिग के समीप, बाम्बे हाई		
4. विमान में सवार व्यक्ति	कर्मिंदल यात्री	04 25	
5. चोट सूचक	घातक कर्मिंदल यात्री अन्य	गंभीर शून्य शून्य शून्य	मामूली / शून्य शून्य 02 शून्य
6. विमान को क्षति	नष्ट		
7. कमान पायलट	लाइसेंस आयु कुल घंटे	ए एल टी पी (एच) 11 57 वर्ष 7941.31 घंटे	

सार

मेसर्स मेस्को एयरलाइन्स के स्वामित्व में व उनके द्वारा प्रचालित एम आई 172 हेलीकॉप्टर वी टी - एम ए एफ, 11 अगस्त, 2003 को ओ एन जी सी की चार्टर्ड उड़ान जूहू- सागर किरन- सागर ज्योति -जूहू की उड़ान पर था । हेलीकॉप्टर को 11.8.2003 को मुख्य अनुरक्षण के पश्चात् पास किया गया था । उसने 1137 बजे उड़ान भरी तथा जूहू-सागर किरन सेक्टर में सफलतापूर्वक प्रचालन किया । ओ एन जी सी कर्मियों को सागर किरण पर उतारने के पश्चात्, इसने विमान पर सवार 25 यात्रियों और 4 कर्मिंदलों सहित सागर ज्योति के लिए 1215 बजे उड़ान भरी । उड़ान भरने के तुरंत पश्चात् हेलीकॉप्टर स्पिनिंग गति के साथ नीचे आने लगा । पायलट हेलीकॉप्टर

को कुछ ऊपर ले जाने में सफल रहा परन्तु हेलीकॉप्टर को स्पिनिंग गति से नहीं रोक सका और समुद्र में दुर्घटनाग्रस्त हो गया । आग का कोई प्रमाण नहीं मिला ।

दुर्घटना का संभव कारण था, " उड़ान भरने के तुरंत बाद दिशात्मक नियंत्रण खो देना तथा लिफ्ट में कमी जिसके परिणामस्वरूप हेलीकॉप्टर का समुद्र के पानी से टकराना और समुद्र में दुर्घटनाग्रस्त होना । तत्कालीन वायु परिस्थितियों में हेलीडेक से उड़ान भरने के लिए अनुपयुक्त तकनीक का प्रयोग तथा अव्यवस्थित रडर नियंत्रणों के सामूहिक प्रभाव से उड़ान के पश्चात् दिशात्मक नियंत्रण और लिफ्ट में कमी होना था ।

अवरोध आवश्यकताओं के संबंध में प्रतिकूल हेलीडेक और चेतावनी मिलने पर कर्मीदल द्वारा हड़बड़ी में की गई कार्रवाई सहयोगी कारक थे ।

- कारक : (i) अनुचित अनुरक्षण
(ii) पायलट द्वारा अनुपयुक्त संचलन

गैर अनुसूचित प्रचालन-5

1. विमान का प्रकार : डॉफिन एस ए-365 एन
हेलीकॉप्टर
पंजीकरण : वी टी- ई एल एफ
2. तारीख तथा समय : 30.10.2003, 10.15
भा.मा.स. लगभग
3. स्थान : अगाति द्वीप के पास
4. विमान पर सवार व्यक्ति : कर्मीदल : 02 यात्री : 3
5. चोट सूचक : घातक गंभीर
सामान्य/कोई नहीं
कर्मीदल : शून्य शून्य
02
यात्री : 01 01 01
अन्य : शून्य शून्य शून्य
6. विमान को क्षति : भारी
7. कमान पायलट : लाइसेंस : सीएचपीएल
- 223
आयु : 59 वर्ष
कुल घंटे : 15484:00
घंटे

सार

मैसर्स पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लि. के स्वामित्व में तथा उनके द्वारा प्रचालित डॉफिन एस ए 365 एन हेलीकॉप्टर वी टी-ई एल एफ दिनांक 30.10.2003 को " कवाराती-कडमठ-बानग्राम-अगाति-कवाराती " अन्तर-द्विप उड़ान पर था । बानग्राम तक उड़ान घटना रहित थी । हेलीकॉप्टर ने कर्मीदल सहित 5 व्यक्तियों के साथ बानग्राम से उड़ान भरी । 300 फुट पर उड़ते हुए और अगाति के नजदीक, कर्मीदल का ध्यान, डालफिनों के झुंड द्वारा समुद्र के पानी में हुई उथल-पुथल की ओर चला गया । ध्यानभंग के दौरान, उड़ान नियंत्रण के असावधान इनपुट के कारण हेलीकॉप्टर अपने

पथ से गहरे दाएं किनारे के साथ दाईं ओर मुड़ गया जिसकी तरफ दोनों पायलटों का ध्यान नहीं गया । अवरोहण की अपसामान्य दर से चेतावनी मिली परन्तु जब तक पायलट कोई प्रतिक्रिया करते, हेलीकॉप्टर समुद्र में धमाके से गिर गया ।

दुर्घटना का संभावित कारण, 300 फुट पर उड़ान भरते हुए पायलट, स्थिति जागरूकता खो बैठे क्योंकि उनका ध्यान गहरे समुद्र में डालफिन के झुंड की मस्ती की तरफ चला गया और उन्होंने अनजाने में हेलीकॉप्टर के दाएं किनारे के साथ मुख्य रोटर की गति अत्यधिक बढ़ाते हुए समुद्र में गहरी डुबकी लगाई ।

" प्रचालक/कर्मिंदल द्वारा सुरक्षा विनियमों का अनुपालन ना किया जाना व कर्मिंदल का अनुचित संयोजन दुर्घटना का कारण थे ।"

कारण : पायलट - अनुचित हैंडलिंग ।

गैर अनुसूचित प्रचालन-6

1. विमान का प्रकार : क्यूरिल ए एस 355- एफ
2 हेलीकॉप्टर
पंजीकरण : वी टी- डी ए वाई
2. तारीख तथा समय : 10.12.2003, 10.45 बजे
भा.मा.स.
3. स्थान : कानीनाडा के पास डिसकर्वर
आयल रिज
4. विमान पर सवार व्यक्ति : कर्मीदल : 02 यात्री :
शून्य
5. चोट सूचक : घातक गंभीर
सामान्य/कोई नहीं
कर्मीदल : शून्य शून्य
02
यात्री : शून्य शून्य शून्य
अन्य : शून्य शून्य शून्य
6. विमान को क्षति : भारी
7. कमान पायलट : लाइसेंस : ए एल टी
पी 25
आयु : 49 वर्ष लगभग
कुल घंटे : 6368:35घंटे

सार

मैसर्स डक्कन एविएशन (प्रा.) लि. के स्वामित्व में और उनके द्वारा प्रचालित क्यूरिल ए एस 355 - एफ 2 हेलीकॉप्टर वी टी डी ए वाई दिनांक 10 दिसम्बर, 2003 को तट से दूर प्रचालन पर था। हेलीकॉप्टर में सवार तीन यात्रियों को डिसकर्वर रिज तक ले जाने के लिए, दो कर्मीदल सदस्यों के साथ काकीवाडा पोर्ट से उड़ान भरी। डिसकर्वर रिज तक उड़ान घटनारहित थी। रिज से उड़ान भरते समय, हेलीकॉप्टर के आर एच स्किड का एफ्ट एंड पोर्शन, रिज के तल पर पड़े जाल से उलझ गया। उड़ान भरते समय, खीचने पर, हेलीकॉप्टर दाईं तरफ लुडक गया और दाईं तरफ भूमि से टकराया। मुख्य रोटर ब्लेड पेरीमीटर फौंसिंग के साथ उलझ गए

और टूट गए । हेलीकॉप्टर को भारी क्षति पहुँची परन्तु कर्मिंदल मामूली चोटों के साथ बच गए । आग का कोई संकेत नहीं था ।

दुर्घटना को संभावित कारण, जब कमान पायलट ने उड़ान भरना शुरू किया चूंकि स्टारबोर्ड रेसोनेटर ब्लेड हेलीकॉप्टर नेट की रस्सी में उलझ गया था इसलिए उड़ान भरने के दौरान मुख्य रोटर ब्लेड, डैक से टकराते हुए हेलीकॉप्टर दाईं और मुड़ गया । कमान पायलट ने नेट से ढके हेलीकॉप्टर पर ए एस 355 हेलीकॉप्टर उतारने की गलती की और सह पायलट उड़ान भरने से पूर्व नेट से संबंधित स्टारबोर्ड साइड " रेसोनेटर ब्लेड का निरीक्षण नहीं किया " ।

कारण - पायलट -- अनुचित हैंडलिंग ।

निजी और व्यावसायिक -I

1. विमान का प्रकार : बैल 407 हेलीकॉप्टर
पंजीकरण : वी टी- एफ जे के
2. तारीख तथा समय : 05.08.2003, 07.30
भा.मा.सं. लगभग
3. स्थान : श्रीनगर विमान क्षेत्र के पास
4. विमान पर सवार व्यक्ति : कर्मीदल : 01 यात्री :
05
5. चोट सूचक : घातक गंभीर
सामान्य/कोई नहीं
कर्मीदल : 01 शून्य
शून्य
यात्री : 04 01 शून्य
अन्य शून्य शून्य शून्य
6. विमान को क्षति : भारी
7. कमान पायलट : लाइसेंस : सी एच पी
एल 261
आयु : 59 वर्ष

सार

जम्मू व कश्मीन सरकार के स्वामित्व में और उनके द्वारा प्रचालित बैल 407 हेलीकाप्टर वी टी एफ जे के दिनांक 5.8.2003 को श्रीनगर अमरनाथ-श्रीनगर की उड़ान प्रचालित कर रहा था । अमरनाथ जाने की उड़ान घटनारहित थी । अमरनाथ से वापिस लौटते हुए, जब हेलीकॉप्टर श्रीनगर की तरफ आते हुए गुंड घाटी क्षेत्र से बाहर निकल रहा था, यह छोटी पहाड़ी की तरफ उड़ा और देवदार वृक्षों के साथ टकराने के पश्चात् अनियंत्रित हो गया और छोटी पहाड़ी में धमाके से गिर गया । हेलीकॉप्टर पर सवार सभी छः व्यक्तियों को गंभीर चोटें आईं और पायलट सहित सभी पाँचों की, चोटों के कारण मृत्यु हो गई । बाद में यह टक्कर से पूर्व आग का कोई संकेत नहीं था ।

दुर्घटना का संभावित कारण था, " घने कोहरे और निम्न बादलों के कारण खराब दृश्यता में हेलीकॉप्टर को छोटी पहाड़ी में उड़ाया गया और यह वृक्षों से टक्कर और टेल रोटर एसंबम्बली के अलग हो जाने के कारण अनियंत्रित हो गया ।"

सुरक्षा शर्तों का जानबूझ कर उल्लंघन, थकान और संगठन के अन्य पायलटों को शामिल किए बिना अमरनाथ यात्रा मिशन पूरा करने की स्व-विकसित बध्यता भी दुर्घटना के सहयोगी कारण थे ।

कारण: पायलट :- मानक सुरक्षा शर्तों का पालन न करना ।

निजी व व्यापारिक	01	01	01	शून्य	04	01	शून्य	शून्य	शून्य	01	शून्य
कुल	07	04	06	शून्य	31	02	शून्य	शून्य	02	05	शून्य

सारणी - 2

वर्ष 2003 के लिए एयर इंडिया की दुर्घटना सांख्यिकी और मृत्यु दर

प्रचालन के प्रकार	अनुसूचित, घरेलू /अंतर्राष्ट्रीय
उड़ान घंटे (संख्या)	15302/85321
वाहित यात्री (संख्या)	882274/2754383
कि.मी. उड़ान (हजारों में)	8567/62066
यात्री कि.मी. उड़ान (हजारों में)	844300/13556937
दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य
घातक दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य
कर्मिंदल मृत्यु दर	शून्य
यात्री मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (कर्मिंदल) मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (यात्री) मृत्यु दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन कि.मी. दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. घातक दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100,000 घंटे दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100,000 घंटे घातक दुर्घटना दर	शून्य

सारणी - 3

वर्ष 2003 के लिए इंडियन एयरलाइन्स की दुर्घटना सांख्यिकी और मृत्यु दर

प्रचालन के प्रकार	अनुसूचित, घरेलू /अंतर्राष्ट्रीय
उड़ान घंटे (संख्या)	85618/55756
वाहित यात्री (संख्या)	4111650/1593516
कि.मी. उड़ान (हजारों में)	53592/31604
यात्री कि.मी. उड़ान (हजारों में)	4285637/3664609
दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य

घातक दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य
कर्मिंदल मृत्यु दर	शून्य
यात्री मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (कर्मिंदल) मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (यात्री) मृत्यु दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन कि.मी. दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. घातक दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100,000 घंटे दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100,000 घंटे घातक दुर्घटना दर	शून्य

सारणी - 4

वर्ष 2003 के लिए एलायंस एअर के दुर्घटना सांख्यिकी आंकड़े और मृत्यु दर

प्रचालन के प्रकार	अनुसूचित घरेलू
उड़ान घंटे (संख्या)	33754
वाहित यात्री (संख्या)	1498797
कि.मी. उड़ान (हजारों में)	16646
यात्री कि.मी. उड़ान (हजारों में)	1079571
दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य
घातक दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य
कर्मीदल मृत्यु दर	शून्य
यात्री मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (कर्मीदल) मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (यात्री) मृत्यु दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन कि.मी. दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. घातक दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100,000 घंटे दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100,000 घंटे घातक दुर्घटना दर	शून्य

सारणी - 5

वर्ष 2003 के दौरान जैट एअरवेज के दुर्घटना सांख्यिकी आंकड़े और मृत्यु दर

प्रचालन के प्रकार	अनुसूचित घरेलू/अंतर्राष्ट्रीय
उड़ान घंटे (संख्या)	140007
वाहित यात्री (संख्या)	6709035
कि.मी. उड़ान (हजारों में)	73081
यात्री कि.मी. उड़ान (हजारों में)	5656682
दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य

घातक दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य
कर्मिंदल मृत्यु दर	शून्य
यात्री मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (कर्मिंदल) मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (यात्री) मृत्यु दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन कि.मी. दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. घातक दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100,000 घंटे दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100,000 घंटे घातक दुर्घटना दर	शून्य

सारणी - 6

वर्ष 2003 के दौरान सहारा एयरलाइन्स के दुर्घटना सांख्यिकी आंकड़े और मृत्यु दर

प्रचालन का प्रकार	अनुसूचित घरेलू/अंतरराष्ट्रीय
उड़ान घंटे (संख्या)	50315
वाहित यात्री (संख्या)	1711714
कि.मी. उड़ान (हजारों में)	28944
यात्री कि.मी. उड़ान (हजारों में)	2041360
दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य
घातक दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य
कर्मिंदल मृत्यु दर	शून्य
यात्री मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (कर्मिंदल) मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (यात्री) मृत्यु दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन कि.मी. दुर्घटना दर	शून्य

उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. घातक दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100,000 घंटे दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100,000 घंटे घातक दुर्घटना दर	शून्य

सारणी - 7

वर्ष 2003 के दौरान एयर दक्कन के दुर्घटना सांख्यिकी आंकड़े और मृत्यु दर

प्रचालन का प्रकार	अनुसूचित घरेलू
उड़ान घंटे (संख्या)	2099
वाहित यात्री (संख्या)	47919
कि.मी. उड़ान (हजारों में)	661
यात्री कि.मी. उड़ान (हजारों में)	16717
दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य
घातक दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य
कर्मिंदल मृत्यु दर	शून्य
यात्री मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (कर्मिंदल) मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (यात्री) मृत्यु दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन कि.मी. दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. घातक दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100,000 घंटे दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100,000 घंटे घातक दुर्घटना दर	शून्य

सारणी - 8

वर्ष 2003 के दौरान एअर इंडिया, इंडियन एयरलाइंस, एलायंस एअर,
जेट एअरवेज, सहारा एयरलाइन्स और एयर दक्कन की दुर्घटना
सांख्यिकी और मृत्यु दर

प्रचालन का प्रकार	अनुसूचित घरेलू व अंतर्राष्ट्रीय
उड़ान घंटे (संख्या)	468172
वाहित यात्री (संख्या)	19309288
कि.मी. उड़ान (हजारों में)	190861
यात्री कि.मी. उड़ान (हजारों में)	31145713
दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य
घातक दुर्घटनाओं की कुल संख्या	शून्य
कर्मिंदल मृत्यु दर	शून्य
यात्री मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (कर्मिंदल) मृत्यु दर	शून्य
प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. (यात्री) मृत्यु दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन कि.मी. दुर्घटना दर	शून्य
उड़ाए गए प्रति 100 मिलियन यात्री कि.मी. घातक दुर्घटना दर	शून्य

तालिका-9

वर्ष 2003 के दौरान पायलट लाइसेंसो की श्रेणी के अनुसार शक्तिचालित विमान दुर्घटनाएं

<u>धारित लाइसेंस की श्रेणी</u>	<u>कुल दुर्घटनाएं</u>	<u>घातक</u>
एस पी एल	शून्य	शून्य
पी पी एल	शून्य	शून्य
सी पी एल	शून्य	शून्य
एस सी पी एल	शून्य	शून्य
ए एल टी पी	3	1
सी एच पी एल	4	3
कुल	7	4

तालिका-10

वर्ष 2003 के दौरान प्रचालन की अवस्था के अनुसार विमान दुर्घटनाएं

<u>प्रचालन की अवस्था</u>	<u>कुल दुर्घटनाएं</u>	<u>कुल का प्रतिशत</u>
स्थिर	शून्य	शून्य
टैक्सी	शून्य	शून्य
उत्पत्तन	3	42.8 %
उड़ान के दौरान	3	42.8 %
अवतरण	1	14.4 %