

BUDAPEST AIRCRAFT SERVICE Kft.
1173 Budapest
Gyökér utca 25-29

2005. március 19.

Nemzeti Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

Érkezett: 2005. március 16

Ügyiratszám: 2005/1/55 105:478/005

Ügyintéző: Buda...
2005. március 16

REPÜLŐESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS
ny.szám: 2005/1

Üzembentartó: **Budapest Aircraft Service Kft.**
Tulajdonos: **Budapest Aircraft Service Kft.**
Gyártó: **PZL Swidnik, Lengyelország**
Típus: **Mi-2**
Nemzetisége: **magyar**
Lajstromjele: **HA-BGF**
Eset helye: **Üllő légtere**
Eset ideje: **2005. március 19., 16 óra 16 perc (helyi idő szerint)**
Eset kategóriája: **REPÜLŐESEMÉNY**

Összefoglaló áttekintés

Az esetet 2005. március 19-én 18 óra 35 perckor a BAsE Kft. ügyeletes jelentette a PoLéBiSz ügyeletesének, aki a bejelentést továbbjelentette a PoLéBiSz igazgatónak. A PoLéBiSz igazgatója a vizsgálatot üzembentartói hatáskörbe utalta, így a Szakmai Bizottság (SZB) vezetője Turcsányi Olivér Minőségügyi és Repülésbiztonsági Vezető lett. A léijármű pilótafülkéjében a repülés közben füst keletkezett, s emiatt a pilóta visszatért a repülőtérre. A leszállása után műszaki személyzet megkezdte a hibajavítást, melynek során kicserélték a helyzetjelző lámpák kapcsolóját. A vizsgálat során nyilvánvalóvá vált, hogy a füstöt a kapcsolóhoz csatlakozó vezeték zárlata okozta. A kapcsoló cseréjével a meghibásodást kijavították.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1. A repülés lefolyása

A 2005.03.19-én a budapesti bázison ügyletet tartó HA-BGF lajstromjelű, Mi-2 típusú helikoptert és pilótáját 16 órakor riasztották egy Üllőn közelében történt baleset helyszínéhez. A helikoptert 16 óra 10 perckor rendben felszállt és kis magasságon Üllő

felé repült. A baleset helyszínéhez közel, mintegy 6 perc repülés után a pilóta a pilótafülkében füstöt észlelt. Mivel a füst eredetét nem tudta megállapítani és a baleset helyszínén történő leszállás után a helikopter üzemképessége kétséges lett volna, ezért úgy döntött, hogy a feladatot megszakítja és visszatér Ferihegre. A helikopter ezek után rendben leszállt a budapesti bázison. A légiirányítás által riasztott tűzoltó autó bevetésére nem volt szükség, időközben a füstképződés megszűnt, tűz nem keletkezett. Az eseményt az üzemeltető 18 óra 30 perckor jelentette a PoLéBiSz-nek, aki a vizsgálatot üzemmentartói hatáskörbe utalta.

1.2. Személyek sérülése

SÉRÜLÉSEK	SZEMÉLYZET	UTASOK	EGYÉB
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	3/3	0	0

1.3. Légijármű rongálódása

A légijármű az eset során nem megrongálódott.

1.4. Egyéb kár

Az eset során jelentéktelen anyagi kár keletkezett.

1.5. Személyzet adatai

Légijármű parancsnok adatai	Kereskedelmi Pilóta / Mentőpilóta
szakszolgálati engedélye:	56 éves férfi
kora, és neme:	oktató / berepülő / teheremelő
képesítése:	éjszakai VFR repülés
jogosítása:	2005.12.31.
szakmai érvényessége:	2005.05.28.
orvosi érvényessége:	5204 óra 48 perc
összes repült ideje:	2540 óra 24 perc
a típuson:	0 óra
utolsó 24 órában repült ideje:	

1.6. Légijármű adatai

1.6.1. Törzs adatai:

típusa:	Mi-2
---------	-------------

gyártási száma:	519413095
gyártási ideje:	1982
gyártó:	PZL Swidnik, Lengyelország
légialkalmassági bizonyítvány száma:	4434
érvényessége:	2005.10.25.
üzemideje	
összesen:	1870 óra 39 perc / 3412 felszállás
utolsó nagyjavítástól:	450 óra 55 perc / 1080 felszállás
utolsó karbantartástól:	44 óra 59 perc / 170 felszállás (2004.01.26-án, 100 órás karbantartás)

1.6.3. A légijármű terhelése, és annak eloszlása:

tüzelőanyag tömege:	700 kg (felszálláskor)
tömeg felszálláskor összesen:	3360 kg

(A légijármű max. felszálló tömege légiüzemeltetési utasítás szerint **3500 kg** lehet.)
A légijármű terhelése, és annak eloszlása a megengedett határokon belül volt.

1.7. Meteorológiai adatok

Az eset nappal jó látási viszonyok között történt. A levegő hőmérséklete + 12 C°, légnyomása 1014 hPa, a szél 305°-ról 1-2 m/s volt.

1.8. Navigációs berendezések

A személyzet rendelkezésére álltak a feladathoz szükséges navigációs berendezések, és eszközök.

1.9. Összeköttetés

A hajózó személyzet és a földi szolgálatok között megfelelő összeköttetés volt. Az eset szempontjából érdektelen.

1.10. Repülőtéri adatok

Az eset szempontjából érdektelen.

1.11. Légijármű adatrögzítők

A légijármű adatrögzítőkkal nem rendelkezik.

1.12. Roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Becsapódás nem történt, a légijármű nem roncsolódott.

1.13. Orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

Orvos-szakértői vizsgálatra nem volt szükség.

1.14. Tűz

Az eset során tűz nem keletkezett.

1.15. Túlélés lehetősége

A esemény során életveszélyes helyzet nem alakult ki.

1.16. Próbák és kísérletek

A kivizsgálás során különleges vizsgálatot nem kellett végezni.

1.17. Szervek jellemzése

Az eset idején az üzemeltető rendelkezett JAR-OPS 1/3 szerinti üzemeltetői engedéllyel, melynek száma: H-002 érvényessége 2006. 01. 31.

1.18. Kiegészítő adatok

Nincsenek.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszere

A kivizsgálás során különleges vizsgálatot nem kellett végezni.

2. ELEMZÉS

A SZB a rendelkezésre álló adatok, információk, dokumentációk, illetve a pilóta elmondása szerint a bekövetkezett esetet az alábbiak szerint elemzi:

- 2.1. A kivizsgálás során fél évre visszamenőleg ellenőrizve lettek a légi jármű üzemeltetési okmányai, melyek alapján megállapítható volt, hogy hasonló meghibásodás nem történt.
- 2.2. A szakmai vizsgálat egyben összekapcsolódott a légi jármű hibajavítási folyamatával és üzemképessé tételével. A leszállás után a BAsE Kft. karbantartó szervezete megkezdte a pilótakabin ellenőrzését. Ennek során a következőket állapították meg:
 - 2.2.1. A műszerfal-panel lenyitása után tételesen ellenőrizték a panel mögött lévő műszereket, berendezéseket és vezetékeket.

- 2.2.2. A navigációs helyzetfények PPNG-15K típusú kapcsolójának ellenőrzése során nyilvánvalóvá vált, hogy a kapcsoló zártos lett és a hozzá kapcsolódó vezetékek csatlakozó saru közeli szigetelés megégett és ez okozta a füstöt.
- 2.3. A karbantartó szolgálat a légijármű üzemképessé tétele érdekében kicserélte a kapcsolót és a vezetékek saruit. A javítás után földi és légi ellenőrzéssel ellenőrizték a helyzetfények működését és a beépített új kapcsoló zárlat mentességét és az elektromos rendszer üzemképességét. A végzett tevékenységet a 31/2005 munkaszámon kiadott Hibalapon okmányolták.

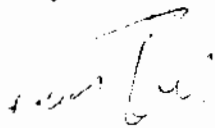
3. KÖVETKEZTETÉSEK

- 3.1. A helikopter érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett. Az előírt karbantartások végre voltak hajtva. A pilóta repülésre alkalmas, és jogosult volt, az eset során megfelelően járt el. A légijármű üzemeltetésével kapcsolatos kifogás nem merült fel.
- 3.2. Az esetet oka az volt, hogy a PPNG-15K kapcsoló zártos lett. A kapcsolóhoz csatlakozó vezetékek saruinál lévő szigetelés túlmelegedett és szenesedve füstölt.
- 3.3. A kapcsoló nem gyári számos berendezés, hanem nagy mennyiségben gyártott szabvány termék. Az üzemeltetési gyakorlat azt mutatja, hogy a tárgyi eseményhez vezető meghibásodás a kapcsoló típushibája miatt máskor is előfordult már.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

- 4.1. Az esemény az érintett állomány részére oktatólagosan ismertetésre került. Egyéb biztonsági ajánlás nem kerül kiadásra.

2005. június 15.



Turcsányi Olivér
BAsE Kft. MRB Vezető