

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG  
BIZTONSÁGI SZOLGÁLAT**

Budaörsi Repülőtér  
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

**LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS TERVEZET**

POLÉBISZ sorszám: **64/2002**

MRSZ-BISZ eseményszám: **14/2002**

Üzembentartó: **MRSZ**

Tulajdonos: **Őcsényi Repülőklub Sportegyesület**

Gyártó: **Cessna Aircraft Company**

Típus: **C-172-C**

Lajstromjele: **HA-SLG**

Az eset helye: **Fertőszéplak**

Eset ideje: **2002 május 24. 17óra 35perc**

Eset kategóriája: **Súlyos repülőesemény**

**ÁTTEKINTÉS**

Fertőszentmiklós repülőtérrel helyi repülésre indulva, teljesítmény csökkenés miatt, sérülésmentes kényszerleszállást hajtott végre Fertőszéplak mellett egy művelt (alacsony kukorica) mezőgazdasági területre.

**A MRSZ-BISZ vezetője, kivizsgáló szakbizottságot (a továbbiakban KSzB) jelölt ki.**

**A KSzB vezetője:** Spang Ferenc főmunkatárs

**A KSzB tagja:** Szommer József műszaki ellenőr

---

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2002.08.02 Elégtelen műszaki előkészítés – kevés benzin.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓ

**1.1.A repülés lefolyása:** A pilóta képzése alapján erre a feladatra jogosult volt, a kényszerleszállást jól oldotta meg. Az emlékezetére hagyatkozva elegendőnek érezte az üzemanyag mennyiséget, és a pontatlan üzemanyag mutató a feladatra elegendő üzemanyag mennyiséget mutatott a gépátvételnél. A feladat egy 10 perces helyi gyakorló repülés lett volna a repülőtér közelében. A repülőgépet a légiüzemeltetési utasításban előírtak szerint vette át az a pilóta, akinek erre felhatalmazása volt az üzemeltetőtől. Ezután a pilóta is átnézte a gépet, hiszen Ő ismerte a tervezett feladatot, de nem dokumentálta a gépátvételt.

**1.2.Személyi sérülések:** nem volt

**1.3.Alégijármű rongálódása:** nem volt

**1.4.Egyéb kár:** nem volt

### 1.5.Személyzet adatai:

#### 1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	00-6580
Kora, neme:	24 éves , férfi
Képzése:	motoros, vitorlázó, rep. irányító
Jogosítása:	PPL/CPL
Szakmai érvényessége:	2002.08.03.
Eü. érvényessége:	2003.06.
Összes repült ideje:	270 óra
Típuson repült ideje:	20 óra
Összes felszállása:	850 felsz.

### 1.6.Légijármű adatai:

#### 1.6.1. Törzs adatai:

Gyártási száma:	17248772
Gyártási ideje:	1961
Utolsó karbantartás óta:	40 óra
Légialk. biz. érvényessége:	2002.06.13.

Típusa:	LYCOMING 0-360
Gyártási száma:	L-1686336-A
Gyártási ideje:	1996.11.17
Üzemideje összesen:	1400 óra
Utolsó karbantartás óta:	40 óra

---

**1.7. Meteorológiai adatok:** CAVOK szél: 320-340° 12-14 kt.

**1.8. Navigációs berendezések:** A típusra jellemző, az eset szempontjából érdektelen.

**1.9. Összeköttetés:** VHF rádió

**1.10. Repülőtéri adatok:** Fertőszentmiklós érvényes üzemeltetői engedéllyel rendelkezett. A leszállás a Fertőszentmiklóst-Sopronnal összekötő 85-ös útról Fertőszéplakra vezető bekötőút kereszteződésében lévő művelt mezőgazdasági területre történt./ Kb. 400x1500 m területű alacsony kukoricatábla /. A növényzet ritka 20-30 cm magas. Adatai: Keleti hosszúság 16°48'55" Északi szélesség 47°36'12" tengerszint feletti magassága 135 m, sík.

**1.11. Légijármű adatrögzítők:** a típusra nincs rendszeresítve

**1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** Sérülés nélküli kényszerleszállás.

**1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** erre nem volt szükség

**1.14. Tűz:** nem keletkezett

**1.15. A túlélés lehetősége:** életveszélyes szituáció nem alakult ki.

**1.16. Próbák és kísérletek:** nem volt szükség

**1.17. Szervezetek jellemzése:** A pilóta üzemeltetés problémái. Jelen pillanatban sincs teljes egyetértés az érvényben lévő utasítások értelmezésében abban a tekintetben, hogy a pilóta üzemeltetés hogyan alkalmazandó.

**1.18. Kiegészítő adatok:** ilyenekre nem volt szükség

**1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** a hagyományos elegendőnek bizonyult

## 2. Elemzés

A repülőgép az Ócsényi repülőklub tulajdonában és üzemeltetésében repül általában Ócsényben. Jelen esetben egy pilóta vette bérbe, aki Fertőszentmiklóson lát el szolgálatot és rendelkezik az MRSZ-től, mint üzemeltetőtől repülés előtti és repülés utáni vizsgálatok végzésére engedéllyel. Az Ő engedélye alapján repült aznap a repülőgéppel a másik pilóta.

---

A bérebevevő motoros oktatói és CPL jogosítással rendelkezik, a repülést végző pilóta Nyíregyházán szerzett CPL jogosítást a repülő iskolán, de az esemény időpontjában a CPL még nem volt bejegyezve a szakszolgálati engedélyében.

Mivel az aznap repülést végző pilóta is a repülőtéren dolgozik úgy érezte, hogy tud a repülőgép mindenkori mozgásáról, illetve állapotáról. Tudta azt, hogy a repülőgép elegendő benzinnel volt feltankolva. Véletlenül elfeledkezett arról a tényről, hogy előző nap repültek a repülőgéppel és repülés után nem tankolták meg. Tehát repülése előtt abban a meggyőződésben volt, hogy a repülőgép rendelkezik elegendő üzemanyaggal a feladathoz, a műszerek által mutatott kevesebb értéket azok közismert pontatlanságának tulajdonította, de ezzel együtt a mennyiséget a feladatra elegendőnek látta.

Így fordulhatott elő, hogy a motor teljesítmény csökkenése jelentkezett a nem megfelelő üzemanyag ellátás miatt. A motor rendellenességet észlelve nagy valószínűséggel – szinte tudatalatti automatizmussal- a pilóta levette a gázt, mert csak így fordulhat elő, hogy a tüzelőanyag táplálás váltakozó megszűnése és megjelenése nem erőteljes motorrángatással járt együtt. Ugyanis alapjáráthoz közeli fordulatszám és teljesítménytartományban szinte alig lehet észlelni, hogy a motor üzemel-e vagy sem, mert a menetszél amúgy is forgatja a motort a légcsavaron keresztül.

Ezután a repülőgép vezetője helyesen elgondolt és kivitelezett sérülésmentes terepleszállást hajtott végre a mellékelt vázlat szerinti terepre.

### 3. Következtetések

Több probléma merült már fel a pilóta üzemeltetéssel kapcsolatban, mert általában a tapasztalat az, hogy a felügyelet nem annyira alapos, tehát nem ártana a kettőzött ellenőrzés fenntartása a kölcsönben üzemeltetett repülőgépeknél.

Jelen esetben üzemeltetői engedéllyel rendelkező pilóta ellenőrizte a repülőgépet az üzemi napló szerint és azt rendben találta. Hogy mit takar a benzin olaj és levegő rendszer ellenőrzése az vitatható, mert a rendszer működésképes és repülésre alkalmas volt. Azt, hogy az üzemanyagból mennyit kell a gépbe tankolni a repülést végző pilóta és a mindenkori feladat szabja meg, az előírt szabályok figyelembe vételével. Ezek szerint a pilóta nem győződött meg a repülőgépben levő benzin tényleges mennyiségéről.

Tudatosítani kell a továbbképzésben a hajózó állománnyal, hogy a repülőgép természetes fogyasztása szerinti üzemanyag mennyiséggel csak a repülőgép teljes feltankolása esetén is csak a repülés kezdetekor lehet számolni, az üzemanyag fogyasztásakor figyelembe kell venni a mindenkori kifogyaszthatatlan mennyiséget, ami típusonként, adott esetben gyári számonként is különbözhet.

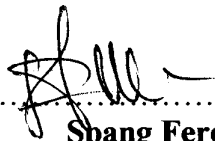
#### 4. Biztonsági ajánlások

Mivel köztudott, hogy a 150, 152 és 172 stb. Cessnák-nak pontatlan az üzemanyag mutatója, ezért kötelezően elő kellene írni a mechanikus üzemanyagszint ellenőrzését ezeken a típusokon és a gépátvétel szerves részének nyilvánítani, a mérőeszközt pedig a gép kötelező tartozékának kellene tekinteni.

#### 5. Függelék

Mellékelve: 1 lap Állami lajstrombavételi bizonylat  
2 lap Légialkalmassági bizonyítvány  
1 lap Biztosításfedezeti igazolás  
1 lap Helyszínrajz  
1 lap Bérbevevő pilóta szakszolgálati betétlapja  
2 lap A pilóta nyilatkozata (máj. 26, júl.26)  
2 lap Légijármű üzemnapló másolat  
1 lap Hajtómű üzemnapló másolat

Budapest 2002. december 03.



Spang Ferenc  
KSzB vezető



Szommer József  
KSzB tag