



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2004/148 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Kecskemét

2004.06.20.

**HA-865: lajstromjelű
TOMI AX-8: típusú hőlégballon**

A szakmai vizsgálat célja légiközlekedési baleset és a repülőesemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megítélése. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítás.

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám: **2004/148**

MRSZ-BISZ eseményszám: **20/2004**

Üzembentartó: **Magyar Repülő Szövetség**

Tulajdonos: **Markó Ballon Team Bt.**

Gyártó: **Notheisz Ballon Kft.**

Típus: **TOMI AX-8**

Lajstromjele: **HA-865**

Az eset helye: **Kecskemét**

Eset ideje: **2004. június 20. 19 óra 40 perc**

Eset kategóriája: **repülőesemény –INCIDENT–**

ÁTTEKINTÉS

A hőlégballon gondolája leszállás közben elektromos vezetéknek ütközött. Az esemény bekövetkezte után azonnal a pilóta és a nyaraló tulajdonosa jelentette az eseményt a Kecskeméti Városi Rendőrkapitányságra és a DÉMÁSZ ügyeletesnek. A PoLéBiSz-t a BM ügyelet értesítette. A BISZ ügyeletesre másnap szerzett tudomást az eseményről.

A PoLéBiSz izgatója az esemény szakmai kivizsgálásával az MRSZ-BISZ-t bízta meg.

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

A KSzB vezetője: Oross János eseményvizsgáló
A KSzB tagja: Mészáros Béla hőlégballon szakágvezető

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2004. január 04.

A pilóta pillanatnyi figyelmetlensége miatt, a tervezettnél laposabb szögben közelítette meg a leszálló területet.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: Egy órás tervezett repülési idővel, 2-3 m/s haladási sebességgel számolva, 240°-os repülési irányba, a városból egy arra alkalmas területről szállt fel a ballon. Kevéssel a város elhagyása után, a szél iránya jelentősen megváltozott, a ballon ismét a város felé sodródott. A pilóta az adott időjárási helyzetben nem kívánta átrepülni a várost, ezért a leszállás mellett döntött. A kiválasztott leszállási terület megközelítése közben a szomszédos telken húzódó, az ott lévő nyaralóba bekötő elektromos vezetéknek és egy magasabb gyümölcsfának ütközött.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: A légi járművön sérülés nem keletkezett.

1.4.Egyéb kár: Nyaralóhoz vezető elektromos vezeték elszakadt, egy gyümölcsfa sérült. A kárértékről nincs információ.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	06-0240
Kora, neme:	32 éves férfi
Képesítése:	hőlégballon pilóta
Jogositása:	oktató
Szakmai érvényessége:	2005.02.16.
Eü. érvényessége:	2005.05.06.
Összes repült ideje:	208 óra
Összes felszállása:	232
Típuson repült ideje:	180 óra
Típuson felszállása:	200
Utolsó hónapban felszállása:	2
Utolsó napon felszállása:	1

1.5.2. Az utas adatai:

4 fő utas
személyes adat nem áll rendelkezésre

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A kupola adatai:

Típusa:	TOMI AX-8
Lajstromjele:	HA-865
Gyári száma:	32/1996
Gyártó ország:	Magyarország
Gyártó vállalat:	Notheisz Ballon Kft.
Gyártási év:	1996
Alkalmassági biz. száma:	522767/2002
Érvényessége:	2005.04.13.
Összes felszállás	Összes repült idő
-gyártás óta:	206 205 óra
-karbantartás óta:	5 5 óra

Üres tömege: 209 kg max.felszálló tömege: 980 kg
Tényleges csomagter terhelés: 728 kg üzemanyag: 119 kg

1.6.2. A égőfej adatai:

Típusa:	KŐGÁZ III. -2-1
Gyártási száma:	37/1989
Gyártási ideje:	1989
Üzemideje összesen:	205 óra

1.6.3. A gondola adatai:

Gyári száma:	865
Üzemideje összesen	205 óra

1.7. Meteorológiai adatok: hőmérséklet 22°, szélirány 290°-ról 2-3 m/s

1.8. Navigációs berendezések: Az esemény bekövetkezésével nincsenek kapcsolatban.

1.9. Összeköttetés: Az esemény bekövetkezésével nincsenek kapcsolatban.

1.10. Repülőtéri adatok: A repülés nem repülőtérről indult.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A hőlégballonon nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: Roncs nem keletkezett.

1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: Nem volt szükség igazságügyi orvos szakértői vizsgálatra.

1.14. Tűz: Nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége: Életre veszélyes helyzet nem alakult ki.

1.16. Próbák és kísérletek: Próbákra és kísérletekre nem volt szükség.

1.17. Szervezetek jellemzése: A repülés a Kecskeméti Hőlégballon Sportegyesület szervezésében történt, amely az MRSZ üzemeltetésében van.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek: Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

Amikor a pilóta megtervezte a repülést, megfelelőnek látszott az adott felszállóhelyről, a város biztonságos elhagyása, ami valójában meg is történt. Azonban nyáron a viszonylag gyenge, nem egy határozott időjárási helyzethez tartozó szél, a napnyugta közeledtével általában változik, vagy teljesen megáll. A vizsgált esetben a szélirányváltozás a szokásosnál jelentősebb, 130°-os volt. A pilóta helyesen döntött, hogy nem repült be a város sűrűn lakott területe fölé, a gyenge, változó irányú szélben, hanem a város szélén lévő üdülőterületen, az ottani telkek közül választ leszállóhelyet. A repülési irányban a legalkalmasabb terület, egy alacsonynövécsű gyümölcsfákkal beültetett, a többinél nagyobb telek volt. Egy gyümölcsös nem mondható ideális leszállóhelynek, de ha rendben végrehajtja a megközelítést, valószínűleg problémamentesen le tudott volna szállni ott. Viszonylag meredek szögben kezdte meg a megközelítést, mert biztonságos magasságban át kellett repülni egy 120 kW-os elektromos távvezeték felett. Ez önmagában nem okozhat semmi problémát, azonban az ilyen megközelítés a pilótától nagyobb figyelmet kíván, a süllyedési sebesség időbeni, helyes lecsökkentése miatt.

Közvetlenül a leszállás előtt, az egyik utas elvonta a pilóta figyelmét, mert nem találta meg a kapaszkodót a gondolában. A pilóta segített neki, de közben időt vesztett, és kihagyott fűtési impulzust. A ballon süllyedési sebességét sikerült ugyan lefékezni, de a kinézett terület előtt került olyan alacsonyra, hogy a szomszédos telken húzódozó, belső elektromos vezetéknek, és a mellette álló gyümölcsfának ütközött. A ballon a telken, közvetlenül a kerítés mellett szállt le, a kupola a kerítés túloldalára, a kinézett leszállóhelyre terült. Sem a kerítésben, sem a leszállóhelyen lévő fában nem keletkezett kár.

3. Következtetések

A leszállás közben különösen bonyolult helyzetben, a pilótának kizárólag arra kell figyelnie. Nem szabad, hogy más egyéb elvonja a figyelmét erről. A pilóta elmondása szerint –helyesen-, a felszállás előtt eligazította az utasokat a gondolában való viselkedésről, elhelyezkedésről. Tehát helyesebb lett volna, ha csak szóban figyelmezteti, és nem fordul közvetlenül a segítséget kérő utashoz.

4. Biztonsági ajánlások

- 1, Az eseménnyel kapcsolatban új szabály bevezetését, vagy a meglévők módosítását a kivizsgáló szakbizottság nem látja indokoltnak.
- 2, Fel kell hívni a pilóták figyelmét, hogy a gondolában tartózkodókat, különösen azokat, akik először utaznak hőlégballonnal, időben figyelmeztesse a leszálláshoz történő elhelyezkedésre, és hogy ne zavarják őt a leszállás végrehajtása közben.

Budapest, 2005. március 08.

.....
Spang Ferenc sk.
Repülésbiztonsági főmunkatárs