



**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

114/2003 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Szatymaz

2003.06.11.

**HA-5007: lajstromjelű
IS-28 B2: típusú vitorlázó repülőgép**

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 BALESET ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám:	114/2003
MRSZ-BISZ eseményszám:	19/2003
Üzembentartó:	Magyar Repülő Szövetség
Tulajdonos:	Szegedi Repülő Egyesület
Gyártó:	ICA Brassov
Típus:	IS-28 B2
Lajstromjele:	HA-5007
Az eset helye:	Szatymaz „ÉNy”
Eset ideje:	2003.06.11.
Eset kategóriája	baleset

ÁTTEKINTÉS

A pilóta_Szeged-Balotaszállás-Balástya-Szeged háromszögrepülés közben az utolsó fordulópont után alacsonyra kerülve terepleszállást hajtott végre. A később kiválasztott alkalmatlan terepen a repülőgép jobb szárnya leszállás közben elkapott egy fa-árnyékszékét, a gép beperdülve ért földet és jelentősen roncsolódott. A pilóta és utasa nem sérült.

Az esemény vizsgálatát a PoLéBiSz üzemeltetői hatáskörbe utalta.

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

A KSzB vezetője: Spang Ferenc repülésbiztonsági főmunkatárs

A KSzB tagja: Oross János eseményvizsgáló

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2003. szeptember 10. Amely szerint a többször is helytelenül kiválasztott terepeket a termikfogás erőltetése miatt a pilóta nem érte el és egy alkalmatlan terepen a leszállást akadálynak ütközve személyi sérülések nélkül, de a gép jelentős sérülésével sikerült csak megoldani.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: A pilóta utasával távrepülés közben alacsonyra került, de a kiszemelt terepet nem érte el, majd a nagy merülés (elmondása szerint) miatt az újabban kiszemeltet sem, ezért az éppen elérhető terepen landolt. Az alkalmatlan terepen akadálnak ütközött és a gép sérült.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: A gép jobb szárnyvége, orr és farok része, kabinplexi valamint mindkét szárnybekötésnél a szárnyak és a törzs deformálódott.

1.4.Egyéb kár: A telken lévő fa árnyékszék, melynek kártérítésére a tulajdonos nem tart igényt.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye: 08-66-46
 Kora, neve: 46 éves, férfi
 Képesítése: vit.rgv.
 Jogositása: „D” vizsga
 Szakmai érvényessége: 2003.10.20.
 Eü. érvényessége: 2005.04.27.
 Összes repült ideje: 114 óra
 Típuson repült ideje: 13 óra 10 perc
 Típuson felszállása: 46 fsz
 Utolsó hónapban felszállása: 2 fsz
 Utolsó napon felszállása: 1fsz

1.5.2.Az utas adatai:

22 éves, férfi
 magyar állampolgár
 „C” vizsgás növendék

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa: IS-28 B2
 Lajstromjele: HA-5007
 Gyári száma: N° 275
 Gyártó ország: Románia
 Gyártó vállalat: ICA Brassov
 Gyártási év: 1980

Alkalmassági biz. száma: N° 3835
 Érvényessége: 2003.10.22.
 Sárkánykönyv száma: N° 280

Összes felszállás	Összes repült idő
-gyártás óta: 3324 fsz	245 óra 07 perc
-karbantartás óta: 34 fsz	23 óra 34 perc

Üres tömege: 387 kg max.felszálló tömege: 590 kg
 Ülésterhelés: megengedett min: 70 kg max:203 kg tényleges: 153 kg
 Súlyponthelyzet: megengedett min: 22 % max:47 %-on belül volt
 Tényleges csomagter terhelés: 3 kg

- 1.7.Meteorológiai adatok:** Hőmérséklet 32-33 C°, légnyomás 755 Hgmm, szélirány 350°-010°, szélesség 2m/sec, látástávolság 15 km, felhőzet 1/8
- 1.8. Navigációs berendezések:** A típusnak megfelelő alap + logger
- 1.9. Összeköttetés:** Rádió kétoldali kapcsolat rep. frekvenciákon.
- 1.10.Repülőtéri adatok:** A felszállás az érvényes üzemtartási engedéllyel rendelkező Szeged repülőtérrel történt, a leszállás Szatymaz északnyugati részén egy kertben történt, melynek koordinátái: Északi szélesség 46°20,927 és Keleti hosszúság 20°01,72'
- 1.11. Légijármű adatrögzítők:** Nincs rendszeresítve, de a logger ennek megfelel.
- 1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** Lásd 1sz. és 2 sz. melléklet
- 1.13.Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** Nem volt szükség 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:** Vizsgálat nem volt indokolt.
- 1.18.Kiegészítő adatok:** A loggerből kivehető és szükséges adatok /lásd 3 számú melléklet
- 1.19.Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás, kiegészítve a gépben lévő loggerből nyert adatok értékelésével.

2. Elemzés

A pilóta egy vitorlázó kollégájával, mint utassal, a HA-5007 lajstromjelű IS-28 B2 típusú repülőgéppel 105 km-es háromszögrepülésre indult Szeged-Balotaszállás-Balástya-Szeged útvonalon (lásd. 4 számú melléklet: repülési parancs). Az utolsó fordulópontot elmondásuk szerint 800 m-en érték el, majd miután megfelelő emelést

nem találtak (bár többször is próbálkoztak) terepleszállást kellett végrehajtaniuk. Többször is kinéztek leszállóterepet, de egyiket sem érték el részben a termikelést és az elsodródást, részben pedig az erős merülést okolva. Az utolsó fordulóban szerintük olyannyira elmerültek, hogy kényszerválasztás miatt egy keskeny, rövid és akadályal rendelkező kertben kényszerültek a leszállást megkísérelni. Leszállás közben a jobb szárnyvég elakadt a kertben lévő fa építményben (árnyékszékben) és befordulva oldalt csúszva értek földet, aminek következtében a repülőgép jelentősen sérült.

Szerencsére a repülés folyamán loggert használtak, amiből a KSzB hasznos információkhoz jutott. Ezen információk rávilágítanak arra is, hogy mennyire más a valós adatrögzítés és a szubjektív benyomások hatására történő elbeszélés, vagyis az elmondottakat csak akkor szabad feltétlenül elfogadni, ha azokat más tények is alátámasztják, vagy beleillenek a logikus felépítésbe.

Hogy rögtön az elején kezdjük az elmondás szerint a leszállás helye Balástya dél 6-8 km, koordinátái Keleti hosszúság $20^{\circ}01'$, Északi szélesség $46^{\circ}24'$. A valóságban ez a koordináta Balástya Dél 2,5 km-nek felel meg. A valós Balástya Dél 9 km, de ezt a helyet úgy hívják, hogy Szatymaz és koordinátái Keleti hosszúság $20^{\circ}02'$ Északi szélesség $46^{\circ}21'$ (a logger szerint $46^{\circ}20,927'$ és $20^{\circ}01,72'$) Mert ugye meg lehet adni leszállást úgy, hogy Budapest nyugat 53 km, de az Kecskéd repülőteret jelent. Az „Utasítás a vitorlázó repülések végrehajtása„ c. MRSZ által kiadott és a Hatóság által jóváhagyott szabályzat (a továbbiakban csak szabályzat) X/14.b pontjában a leszállás helyének megadási formáját előírja –„...a legközelebbi lakott terület középpontjához viszonyítva, fokokban és a távolság pontos megjelölésével...” -. Ugyanezen szabályzat X/8 és X/9 pontja írja elő a leszállás előtti teendőket, látszik hogy a pilóta messzemenően nem tartotta be ezen iránymutatásokat. Nevezetesen 400 méterig szabad siklani a kiszemelt területhez és ott iskolakört kellene repülni, úgy mintha a kiszemelt terep lenne a repülőter. A pilóta azon kijelentése, hogy a kiszemelt repülőterepet az erős merülés miatt nem érte el arra enged következtetni, hogy olyan távollévő terepet választott ki amelynek megfelelőségéről meg sem győződhetett, mivel azt el sem érte. Az általa jelzett nagy merülésről pedig csak annyit, hogy a fotózástól a leszállásig az átlagmerülés a másfél métert sem érte el, a merülések pillanatnyi értéke pedig csak két alkalommal haladta meg a -2m/sec értéket rövid időtartamra, de ekkor sem érte el a -3m/sec nagyságrendet.

Ami az utolsó fordulót illeti: Hogyha nem 90° -osnak vesszük az utolsó fordulót, mint az általában az iskolakörre jellemző, hanem 180° -ost számolunk, és feltételezzük, hogy nem szűk forduló, tehát a kör átmérője közel 300 méter (szemléletesen kb. 3 futballpálya hossz), akkor ez azt jelenti, hogy a vitorlázógép közelítőleg 500 m-t kellett hogy megtegyen. 90km/óra sebességgel számolva (-25m/sec) ehhez 20 sec szükséges, tehát 2 m/sec merülést számolva a magasságvesztés 40 m, ha $2,5\text{ m/sec}$ merülő sebességgel számolnak (amekkora nem volt!) akkor 50 m, tehát a 150 m-en kezdett 180° -os fordulót 100 m felett kellett, hogy a repülőgép befejezze.

Ha valóban 800 m-en lettek volna az utolsó fordulóponton, akkora viszonylag enyhe hátszélben haza kellett hogy érjenek. A logger szerint a fordulópont (fotó) 600 m-en volt, ebből még ebben a hátszélben is csak emelés vagy tartás segítségével lehetett volna haza érní. Mivel a magasságot általában siklás közben vesztí a repülőgép, ezért a leszállóterepet is általában maga előtt, vagy elől és kissé oldalt szükséges kinézni. Így nem állhat fenn az a kitétel, hogy az elsodródás miatt „a kinézett terepet már nem érték

el” mert ahhoz csak közelíthettek, illetve ha azon túlsodródtak és nem emelkedtek, azt a termikelést abba kellett volna hagyni, mert nem emelkedtek benne hanem merültek. Az úgynevezett „nullázásnál” ugyanis beérnek Szegedre.

De hát tulajdonképpen mindezekre választ ad a logger. A 3 sz. melléklet 4/4 lapja lerajzolja az utolsó 10 perc útvonalát. Ebből látható, hogy a pilóta többet próbálkozott termikfogással, mint siklással. A logger által kiírt, és a pontokhoz rendelt magasság a tengerszint feletti magasságot jelenti, tehát a leszállásnál megjelölt 97 m magasságot minden esetben le kell vonni a feljegyzett magasságból. Ebből egyértelműen megállapítható, hogy a pilóta még 125 m magasságban is termiket próbált fogni, amely kereső spirált valóban 23 méter terep feletti magasságban fejezte be. Ebből valóban kitűnik, hogy itt már semmiféle lehetősége nem volt a leszállóhely keresésére vagy kiválasztására, ezért kénytelen volt az előtte lévő kertben egészen kis elhajlással behelyezkedve letenni a repülőgépet. A számára szerencsétlenül elhelyezkedő akadály miatt pedig a gépsérülés már elkerülhetetlen volt.

3. Következtetések

A pilóta 114 össz. repült órája kis gyakorlatot jelent, tehát abszolút nem indokolt az alacsonyan erőltetett termikfogási kísérletezés. A logger kijelzésből egyértelműen kitűnik, hogy szinte mindenütt volt (ha jelentéktelen is) valamilyen emelés, azon a környéken ahol ő spirálozni próbált, azonban az is jól látható, hogy ezek az emelések szinte mindig az egyenes utazásban jelentkeztek. A valószínűsíthetően helytelenül megválasztott körözési irány miatt, a spirálok nagy részében a repülőgép merült. Az utolsó spirál valószínűleg azért következett be, mert a pilóta úgy gondolta, hogy egy meglehetősen tág „kereső” spirállal esetleg visszakerülhet abba az emelőzónába, amelyen azelőtt átutazott. Ebben az esetben jellemzően csak balkörökről beszélhetünk, jobb fordulónak még csak kísérletére sem bukkantunk.

Annyit még meg kell jegyezni a külső szemlélők számára, hogy a 4/4-es lapon a zölddel jelölt részek jelentik az emelést, és a szabálytalan háromszögek és négyszögek pedig spirálokat, amelyek azért jelennek meg ilyen rajzolatban, mert a logger nem folyamatosan, hanem csak időközben (bár ez elég kicsiny) rögzíti az adatokat és a köztes szakaszokat pedig egyenesekkel helyettesíti.

Összességében tehát megállapítható, hogy az esemény oka a pilóta kis gyakorlata miatt alacsonyan (a szabályok és az útmutatások által előírtánál alacsonyabban), továbbá helytelenül végrehajtott és erőltetett termikkeresés közben történt olyan mértékű magasságvesztés, amely a végső fázisban már lehetetlenné tette a megfelelő leszállóterep kiválasztását. Ezért leszállás (lebegtetés) közben a repülőgép jobb szárnya akadálnak ütközött, és a gép oldalt csúszva ért talajt, miközben jelentősen deformálódott.

A repülőesemények bekövetkeztének okai között a két első helyet a repüléstechnikai hibák és a szabálysértések foglalják el. Jelen esetben e kettő kombinációjáról beszélhetünk.

Mindezen elemző értékelés nem születhetett volna meg a logger adatainak értékelése nélkül, mert az eseményben résztvevők elmondása túlságosan is kevés és pontatlan a szükséges ténymegállapításokhoz.

4. Biztonsági ajánlások

Lényegében kétféle biztonsági ajánlás kívánkozik az elemzésből és a következtetésekből.

Az első az, hogy szervezetenként és jogilag is meg kell oldani a szakszolgálati engedélyt megszerző pilóták további figyelemmel kísérését, oktatását, fegyelmezését, mert ez jelenleg nem megoldott. Ugyanis amennyiben a pilóta nem igényli, vagy nem hajlandó alávetni magát a repülőklubokban meghonosodott, de ma már egyre inkább megkérdőjelezett szokásoknak, akkor nincs mit tenni.

A második az adatrögzítő kérdése. Szinte minden kivizsgálási jegyzőkönyvünk prominens bejegyzése „...a gépen nincs rendszeresítve...”. A történelmi háttérrel vizsgálva elmondhatjuk, hogy vagy olyan bonyolult és drága berendezést tudtak alkotni, amelynek alkalmazása kis gépen szinte lehetetlen, vagy pedig egyszerűségében csak egy vagy két adatot tudott rögzíteni, amelyek nem nyújtottak elegendő támpontot egy esetlegesen szükséges vizsgálatnál, ezért szintén nem terjedtek el. De azért érdekességképpen elmondhatjuk, hogy a lengyelek és az oroszok minden AN-2 típusú gépükön kötelezően előírt és használandó tartozékként rendszeresítették az általuk gyártott barográfokat.

Hálistennek a technika fejlettsége már lehetővé teszi, hogy elfogadható áron (legalábbis a repülőgép értékéhez viszonyítva), ha nem is minden szükségeset, de egy kivizsgálás kívánalmainak alapvetően megfelelő adatokat rögzítő berendezést beszerezhetünk logger GPS formájában. Megfontolandónak tartanám a repülések bizonyos szintje felett ezen berendezések beépítésének kötelezővé tételét.

5. Függelék

- Mellékelve: 1 számú melléklet /1 lap/: A légi jármű sérülései
 2 számú melléklet /1 lap/: Helyszínrajz
 3 számú melléklet /4 lap/: A logger adataiból kivonat
 4 számú melléklet /1 lap/: Repülési parancs
 5 számú melléklet /2 lap/: Nyilatkozatok

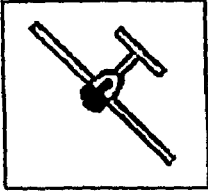
A mellékletek már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva.

Budapest, 2003. november 24.

.....

 Spáng Ferenc
 K.SzB vezető

1. melléklet
2. melléklet



Nyilvántartási szám:

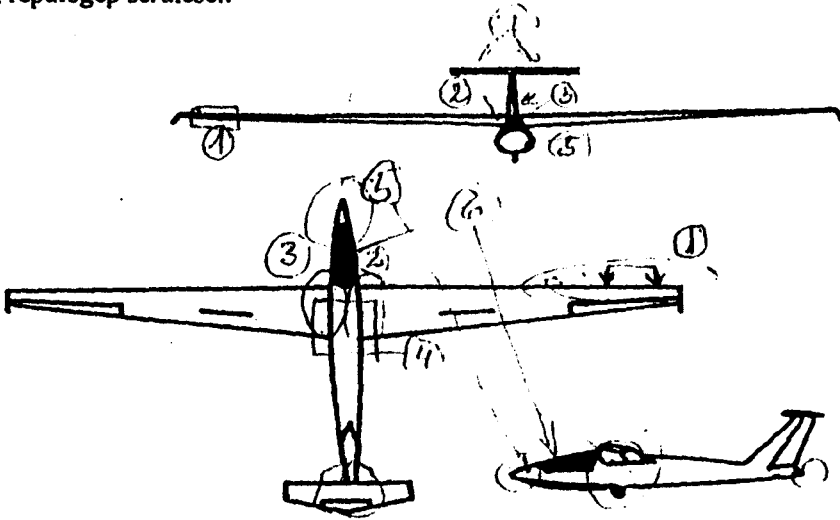
19./2003.

Oldalszám:

8.

LÉGIJÁRMŰ / TECHNIKAI ESZKÖZÖK / SÉRÜLÉSEI

A repülőgép sérülései:



Jelölések:

1. ...
2. ...
3. ...
4. ...
5. ...
7. ...

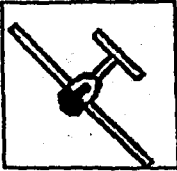
A sérülés helye: szárny törzs futómű vezérsík borítás kabintető kormánylap vezérlés tartóelem bekötés egyéb: ...

Jellege: horpadás repedés törés egyéb: ...

A sérülések elemzése: ...

A sérülések javíthatósága: ...

Tartozékok, egyéb technikai eszközök és tárgyak sérülései: ...



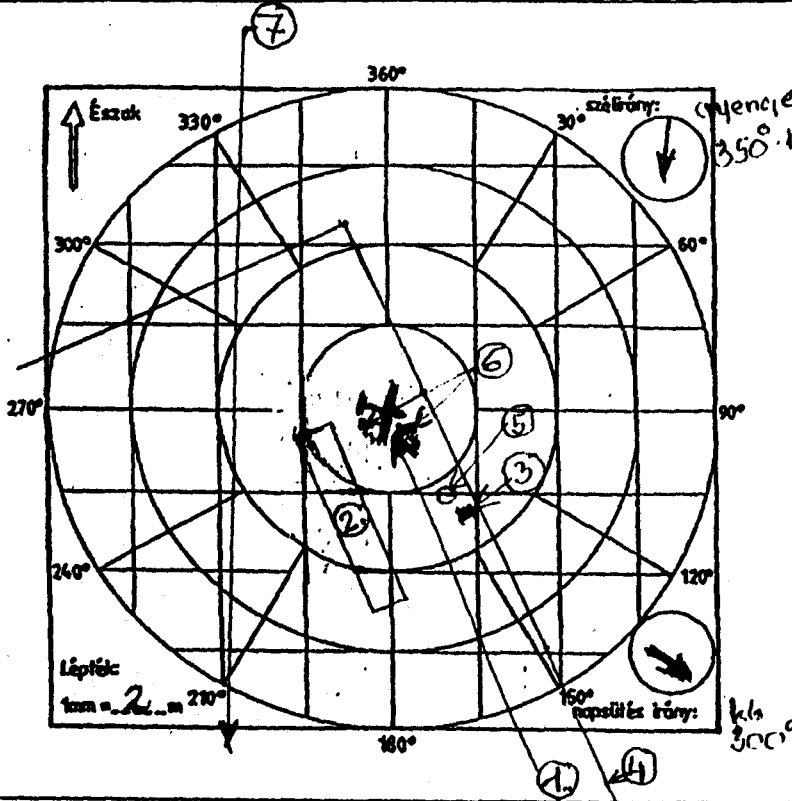
Nyilvántartási szám:

19. / 2003.

Oldalszám:

6.

HELYSZÍNRAJZ



Jelölés:

1. besiklási irányca.....
2. pályaátjáró.....
3. dűnyékerek eredeti felhő ütközésekor.....
4. kerítés kb. 1,8 m magas fa oszlopokkal.....
5. dűnyékerek felhő ütközése után.....
6. csúszdornyókat csónak nélkül kb 6 m, faroknál kb 3 m.....
7. spirálban... ..

A földetérés helyén a talaj: gödrös puha lejt keresztben lejt köves
 a növényzet 30 cm-nél alacsonyabb magasabb akadály magassága: 2,5 m
 a pálya hossza: 180 m szélessége: 2,5 m besiklási sík szöge:
 egyéb terepjellemzők: növényzet nélküli fűvel borított terület, kb. 50 kőzetdarab
 falaként és a kerítés között.

A repülőgép pozíciója a földetérés előtt, közben és után:

A repülőgép a földetérés előtt a leszállás, földetérés helyénre fölé szállt. Majd egy erősen merülő spirálban próbálkozott a leszállással.

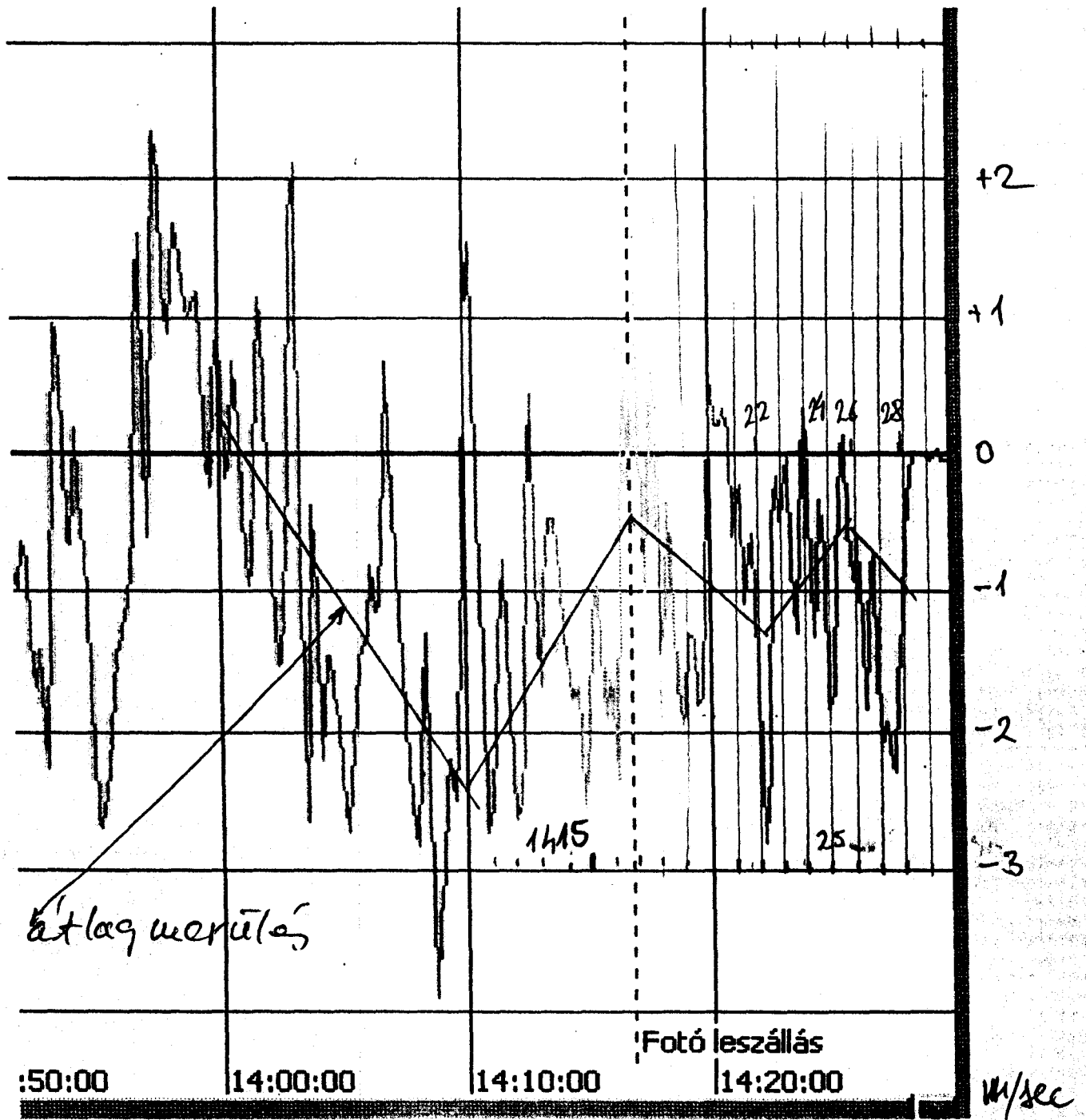
A leszállási terület alig volt szelvényes a földművelés (K-i) mellett. 1 m-re lévő dűnyék-ütközést kb 110°-ot jobbra megfordított, de dűnyéküket kb 7 m-re elterelték.

Kb. 25 m-re az ütközés felhőjéből mintegy 6 m behúzott futóval történő keresztben csúszás után megállt. A dűnyékek ütközését elhárították.

A helyszínnel kapcsolatos egyéb információk: ...
 Tulajdonos: ...
 ...
 ...

A repülőgép elszállítását végezte: ...
 tárolási helye: ...

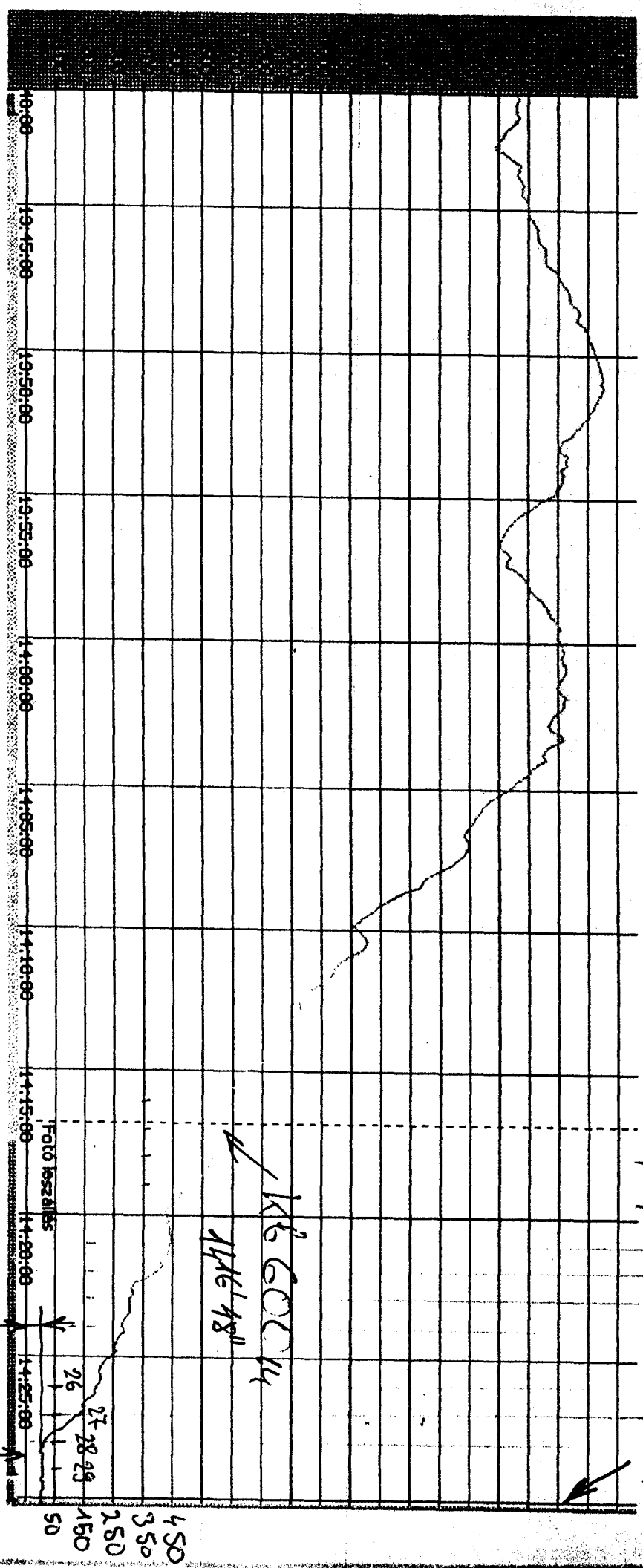
3 m. well 27 4/1



Arepülés utolsó felvételének emelkedés és visszecsis
ciklusai.

3 or. wellbore 272 1/2

A wellbore at top - A field of
petroleum reservoir
verticality



A wellbore at top - A field of
petroleum reservoir
verticality

E. 46° 20' 927'

K 20° 01' 72'

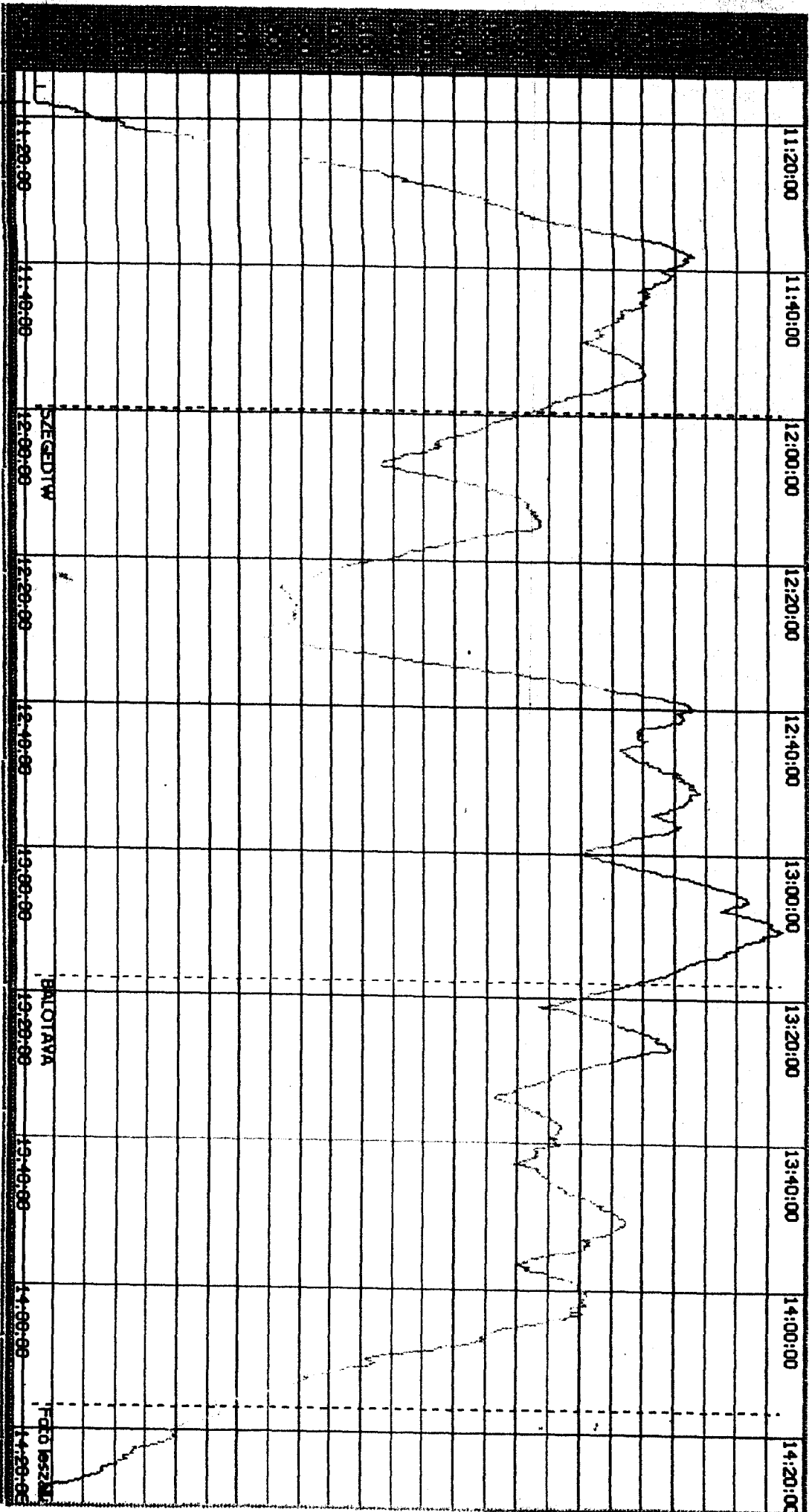
1428' 29"

50 m
2
1428' 25'

Foto leszállás

3 m. wellőg let 8/3

Calibri típusú loger, amely után 0-ra a létkar, a doll talpa rögzítésével + 40 m a földet megrakott megjelöl.



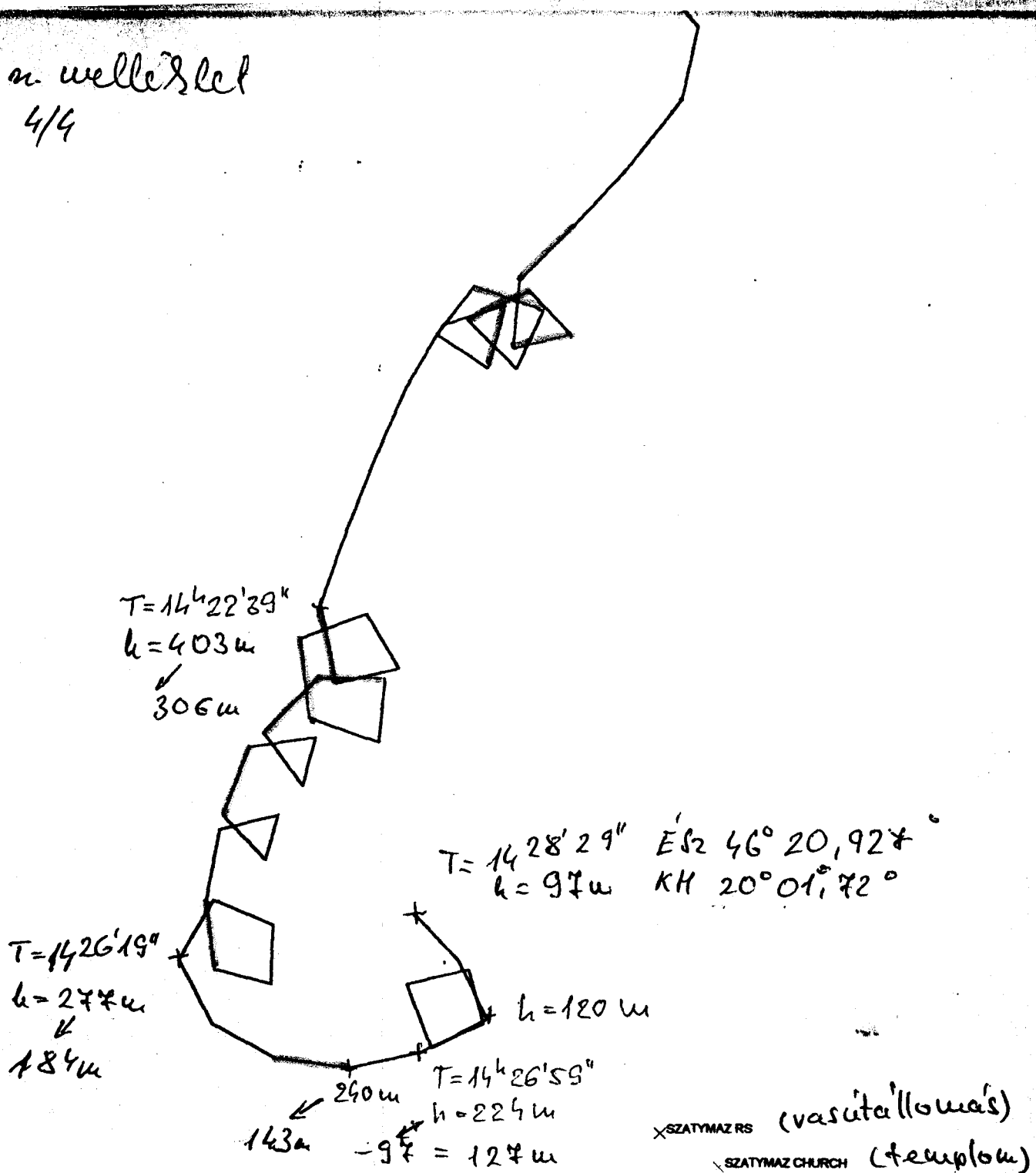
11:18
10.82

Arepülés ideje alatt a mozgás diagrafiája.
A felvétel és a lenvétel közötti mozgásról hirtelen leírás 20 m

14:28
10.82

8 m. uelle'slet

4/4



Arepülés utolsó 10 percének ábrázolása

0,9 x 25.000

4 n. melléklet Repülési parancs

Klób: DAC

Repülési feladat

Repülőgépvezető neve: LETAKARVA szül. hely: _____ hó _____ nap

Repülőgépvezető vizsgálata: 1 D Repülőgép személyzete: LETAKARVA

Fotó osztás szám: COLIBRI Barográf: _____ típusú _____ számú. Repülőgép típusa: 18-2P 02

Feladat leírása és kapcsolatos utasítások. Rep. gép lajstromjele: 11A-1007

Magad - Balotaszékely Balotya - Magad

Kijelölt fordulópontok: 1. Balotaszékely 2. Balotya
3. _____ 4. _____

Sportbíró név ki	Klubteljesítmény: vizsgálattól *						MNK versenyfeladat * rekordkiegészítés		Értékelés végző sportbíró igazolása
	Megerőltetés		Időtartam		Távolság		km	Vá km/h	
	abszolút	relatív	óra	perc	km	Vá km/h			
Feladat	X			X		X			X
Megrepült									

Dátum: Magad ²⁰⁰⁷ 19. évi 06. hó 11. nap.

LETAKARVA
Irány

Repülési adatok:

Eredeti évettem: LETAKARVA
rep. gép. vez.

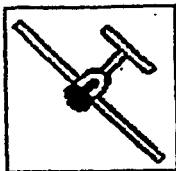
	óra	perc	hely	Megerőltetés	Igazolás, értékelés. * ^o
Startolás				X	
Leoldás					
Iradási vonal átrep.					
Fordulópont fotók	1				
	2				
	3				
	4				
Célvonal átrepülése					
Leszállás				X	

Fotóértékelésre a filmet leadta: 19. _____ év _____ hó _____ napon.

* nem kívánó idővegrész időtartam

** igazolást sportbíró ill. repülésvetítő végéshet

Net. no. 19/2007



Nyilvántartási szám:

19./2003.

Oldalszám:

5.

AZ ESET LEÍRÁSA

Baldstya templom földalatti utáni
 Szeged repülőtérre a föld alá szálltak.
 Szatyma alatt D-Ny-i irányba 500 méterre
 lementek egy beálló térségre. Itt egy főt
 elágazásba fordultak balra, ahol egy
 egy méterrel volt. Pár percet est megállni,
 aholban D-i irányba fordultak, majd
 leszálltak 300m-re. Az eredeti
 tereptől már messze voltak ezért
 kénytelenek egy új helyre leszállni
 és a megmaradt földet elfoglalásuk
 a föld alatt fordultak. A föld alatt
 azóta szálltak a gép, hogy az
 eredeti tereptől már nem tudták volna
 lenni. A föld alatti tereptől kétszáz
 D-Ny-i irányba elhelyezkedő tereptől
 volna szállni, de olyan erős szél kezdte
 volt, hogy már ottalásan nem volt.
 Egy deszkából összerakott látk volt a föld alatt
 a gép szögűre felé megpróbálták a
 a gépet, de a földet feljebb beadta a
 föld szög. A gép már csak 300m-re a
 föld alatti a földet K-Ny-i irányba
 Mintegy 5-6 méterrel meg.
 Szeged repülőtérre nem tudták, a
 földet feljebb kerekült, de egyben megállt,
 a föld alá szállt. A gép már csak
 föld alá szállt.

Aláírás: **Pilóta neve**
Letakarva

Sz. melléklet 2/2.

Ngt. n. 19./2003.

UTAS nyilatkozata

Szeged, 2003. 06. 11.

Bakátsya templom-torony fordulóponttól Szeged - Repülőtérre indulva, emelkedő fordulóponton a magasságunk kb. 800 m volt. Ekkor látni látni, hogy Szeged - Repülőtérre csak akkor jutunk el, ha természetesen tudunk emelkedni. Szeged irányába repülve nem találunk emelkedésre alkalmas területet, jellemzően merüléskor utastunk. K.P. 400 m-es magasságban pilóta társam észlelve alkalmas területet vártam. A kiválasztott terület a folyamatos, intenzív magasságvesztés miatt nem érkezik el, az utolsó forduló Szabonyas északi részénél hátsó felett történt (vesztől nyugatra), kb. 150 m-es magasságon. A fordulóból történt kivétel követően az alacsony magasság (kb. 20 m) miatt szinte azonnal leállunk. A kiválasztott területről eltérően egy kertbe szállunk le, egy főútságon és a döntő kertés ház. Lendület közben a jobb irányba beütközött a kellen található felpítész WC-ből. A gépünk megpördült, majd földet ért.

LETAKARVA