

MRSZ-BISZ eseményszám: 03./2005.



## MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

### ZÁRÓJELENTÉS

#### 2005./056.sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Budapest, Hármashatár-hegy, Óbuda leszállóhely  
2005.március 31.

**AB-115: azonosítójelű  
Swing Astral 2 : típusú siklóernyő**

A szakmai vizsgálat célja légi közlekedési 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: 2005./056.

MRSZ-BISZ eseményszám: 03./2005.

Üzembentartó: a tulajdonos saját üzembentartása.

Tulajdonos: magán tulajdon

Gyártó: Swing

Típus: Swing Astral 2.24.

Azonosítójele: AB-115

Az eset helye: Budapest III. ker. „Óbuda leszállóhely”

Eset ideje: 2005. 03. 31. 17ó.00.

Eset kategóriája: baleset „Accident”

**ÁTTEKINTÉS**

Hibás földetérés miatt a pilóta megsérült. A PoLéBiSz ügyeletesnek Kerekes László jelentette az eseményt. A PoLéBiSz igazgatója az esemény szakmai kivizsgálásával 2005. 04. 04.-én az MRSZ BiSz-t bízta meg.

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

**A KSzB vezetője:** Oross János eseményvizsgáló.

**A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye:** 2005. június 20. A pilóta repüléstechnikai hibája, illetve a meteorológiai helyzet helytelen értékelése.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

**1.1.A repülés lefolyása:** a pilóta, a Hármashatár-hegy Óbuda starthelyről indulva lejtőrepülést kívánt végezni. A gyenge szél miatt, gyenge volt az emelés is, ezért kb. 20 percnyi repülés után leszállást határozott el. A leszállóhely felett „S” fordulóval csökkentette a magasságát. A fordulóváltás következtében megnövekedett süllyedési sebességgel ért földet.

**1.2.Személyi sérülések:** a pilóta jobb boka és szárcapocscsonttörést, két gerinc csigolya kompressziós törést szenvedett.

**1.3.A Légitármű rongálódás:** nem rongálódott.

**1.4.Egyéb kár:** nem keletkezett.

### 1.5.A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye: nincs (a tevékenységhez nem szükséges)

Kora, neme: 29 éves, férfi.  
Jogosítása: siklórepülő, pilóta I.

Szakmai érvényessége: gyakorlatban tartással, folyamatos.  
Eü. érvényessége: nincs előírva  
Összes repült ideje: kb. 200 óra  
Összes felszállása: kb. 500  
Típuson repült ideje: kb. 120 óra  
Típuson felszállása: kb. 300  
Utolsó hónapban felszállása: kb. 30  
Utolsó napon felszállása: 1

### 1.6.Légitármű adatai:

Típusa: Swing Astral 2.24.  
Azonosítójele: AB-115  
Gyári száma:

Gyártó ország: Svájc  
Gyártó vállalat: Swing  
Gyártási év: 2000.  
Alkalmassági biz. száma:  
Érvényessége:

Összes felszállás		Összes repült idő
-gyártás óta:	kb. 300	kb.120 óra
-nagyjavítás óta:	nem volt nagyjavítva.	

-karbantartás óta: karbantartás nincs előírva.

Üres tömege: kg. max. felszálló tömege: 90kg  
Ülésterhelés: megengedett min:70 kg. max: 90 kg. tényleges: 85kg.

**1.7. Meteorológiai adatok:** a szél „ÉK”-i irányból 3.4 m/s.

**1.8. Navigációs berendezések:** az esemény szempontjából nincs jelentőségük részletezésük nem szükséges.

**1.9. Összeköttetés:** a típusra nincs előírva.

**1.10. Repülőtéri adatok:** Budapest III. ker. Óbuda leszállóhely.

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

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

**1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** a pilóta sérüléseit János Kórház baleseti ambulanciáján állapították meg. Igazságügyi orvos szakértői vizsgálatra nem volt szükség.

**1.14. Tűz:** nem keletkezett.

**1.15. A túlélés lehetősége:** emberi életre veszélyes helyzet nem alakult ki.

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

**1.17. Szervezetek jellemzése:** a repülés az Airbrone Siklóernyős Egyesület szervezésében történt, az érvényes szabályok betartásával.

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

**1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** az esemény vizsgálata hagyományos bevált módszer szerint történt, új alkalmazására nem volt szükség.

## 2. Elemzés

A pilóta Helyi repülést végzett a Hármashatár-hegy óbudai oldalán. Mivel a meteorológiai körülmények miatt nem talált jelentős emelést, leszállást határozott el a kijelölt leszállóhelyen, ahol a kihelyezett szélzsák teljes szélcsendet mutatott (lógott). A behelyezkedési magasságon, a megítélése szerint enyhe hátszélbe került, ezért a számítottnál magasabban közelítette meg a leszállót. Váltott irányú fordulóval, „S”-eléssel kívánta csökkenteni a magasságát. Ez a manőver az Ő megítélése szerint nem volt túlzottan intenzív, mégis jelentősen megnövekedett a süllyedési sebessége. A számára váratlan, hirtelen magasság veszteség miatt, nem volt módja korrigálni. Nagy függőleges sebességgel ért földet, ennek következtében szenvedte el a sérüléseket.

## 3. Következtetések

A pilóta a szél irányának és erősségének megállapítására csak a szélzsák jelzését vette figyelembe, holott az ilyen gyenge, változó irányú szél esetén célszerű egyéb módszerek alkalmazása is, (pl. nyugalomban lévő ernyővel repülve, a horizont figyelésével látszik az elsodródás iránya), illetve az ilyen szituációban nem helyes intenzív manővert végezni földközelségben. A váltott fordulók utáni helyzet, már megoldhatatlan volt a pilóta számára.

## 4. Biztonsági ajánlások

Újabb szabályok bevezetésére, vagy a meglévők módosítására az eseménnyel kapcsolatban nincs szükség. Az adott meteorológiai helyzet helyes értékelésével, illetve a leszállási manőver gondosabb végrehajtásával a hasonló balesetek elkerülhetőek. A balesetet elszenvedett pilótának javaslom a meteorológiai és repüléselméleti ismereteinek átismétlését.

Budapest, 2005. augusztus 22.

Oross János  
eseményvizsgáló