

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

176 / 2003

Légiközlekedési baleset

Fertőszentmiklós repülőtér, 2003. augusztus 14. 11 óra 10 perc

Típus: „GARDAN”G 80/160, lajstromjel: HB-DCM

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

Az eset összefoglalása:

Az esemény kategóriája: Légiközlekedési baleset (ACCID)

A légitársaság gyártója: SUD-AVIATION
Típusa: „GARDAN”G 80/160
Felség- és lajstromjele: HB-DCM

A légitársaság tulajdonosa: Turul Fly GmbH
(Wylstrasse 8, 6052 Hergiswil)
üzembentartója: svájci magánszemély

A baleset napja és időpontja (LT): 2003. augusztus 14. 11 óra 10 perc
helye: LHFM

A baleset kapcsán elhunytak/súlyos sérültek száma: nem voltak
A légitársaság rongálódásának mértéke: több mint 75 %

Lajstromozó állam: Svájc
Lajstromozó hatóság: Svájc

A baleset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet:
Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet (PoLéBiSz)

Az eset összefoglaló áttekintése:

A pilóta a légitársasággal leszállási szándékkal hajtott végre megközelítést a fertőszentmiklósi repülőtérre. A végsiklás lebegtetési szakaszában a légitársaságvezető a futópályához képest magasan fejezte be a manővert. Ebből a pozícióból a gép durván elpattant. További elpattanás után a gép kisodródott a futópálya fölé, és sebességét elvesztve lebillent a bal szárny irányába. Szárnyvéggel és orral földet érve hason csúszott a talajon. A baleset során személyi sérülés nem történt. Az anyagi kár a repülőgépben jelentős, kb. 75%.

A zárójelentés tervezettel kapcsolatban, az eseményben érintett pilóta írásban észrevételeket tett, amelyeket a végleges zárójelentés elkészítésénél a KSZB értékelt és ennek megfelelően figyelembe vett.

Az utas, aki a repülőgép üzemeltetője (és aki pilótajogosítással rendelkezik) ugyancsak írásban tett észrevételeket. Ezen észrevételeket a KSZB szintén értékelt és ennek megfelelően vette figyelembe.

A vizsgálat adatai:

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére az esetet
11 óra 13 perckor a KOBO-COOP Repülés Biztonsági Szervezet vezetője jelentette.

A PoLéBiSz ügyeletese

11 óra 15 perckor jelentette a PoLéBiSz igazgatójának.

11 óra 17 perckor a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletét tájékoztatta

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet igazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára szakmai bizottságot (továbbiakban KSZB) alakított és küldött ki, melynek

elnöke: Nagy Sándor

tagja: Burda Pál

1. Ténybeli információk.

Előzmények:

A repülőgéppel a svájci illetőségű üzemeltető, aki pilótajogosítással rendelkezik, és barátja, (a továbbiakban légijármű vezető, illetve pilóta), Svájcból érkeztek Magyarországra Ausztrián keresztül. A légijármű vezetője rendelkezett érvényes PPL szakszolgálati engedéllyel, de az eseményben szereplő típusra vonatkozó jogosultsága lejárt. Ennek aktiválása miatt kérte meg az üzemeltető- barátját, hogy vezethesse a gépet az ő felügyelete mellett. Ezért az esemény napján a budaörsi felszállás előtt a Torony szolgálatnál (AFIS) az üzemeltetőt, mint parancsnok pilótát íratta be a FLIGHT PLAN-ra „Légijármű Parancsnoknak”. A üzemeltetőnek - elmondása szerint - erről nem volt tudomása, de az induláskor ő a jobb, míg a barátja a bal vezető ülésbe ült.

1. 1. A repülés lefolyása:

A pilóta a légijárművel budaörsi felszállással (08:05 UTC), GYR törésponttal, leszállási szándékkal hajtott végre megközelítést a fertőszentmiklósi repülőtérre. A leszállás lebegtetési szakaszában a légijárművezető a futópályához képest magasan fejezte be a manővert. Ebből a pozícióból a gép durván elpattan. További elpattanás után a gép jobbra kisodródott a futópálya fölül, és sebességét elvesztve lebillent a bal szárny irányába. Szárnyvéggel és orral földet érve csúszott a talajon. A baleset során személyi sérülés nem történt. A pilóta és az utas meghallgatásuk során a következőket mondták. A jobb ülésben ülő utas (pilótajogosítással) - elmondása szerint - a gép második elpattanásakor rászólt a pilótára, hogy adjon teljes gázt. Ezután a pilóta késlekedése miatt ő maga adott teljes gázt. Ekkor – emlékezete szerint - a pilóta azt mondta, hogy „vedd át” és elengedte a kormányt, amit az utas átvett, de már túl későn a korrigáláshoz. A repülőgép az elpattanásban a sebességét nagymértékben elvesztve, teljes gázzal jobbra kitért megemelt orral, amiből balra leborult a szárnyára, orrára és a csúszás után megállt.

1. 2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Semmilyen	1	1	0

1. 3. A légijármű rongálódása

A légijármű jelentősen megrongálódott. A sérülés becsült mértéke kb. 75%.

1. 4. Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a KSZB-nek nem hoztak tudomására.

1. 5. A légi járművezető adatai

	Pilóta	Utas
Kora, neme:	71 éves férfi,	64 éves férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége:		
Szakmai	2003. 11. 03.	2006.07.04.
Egészségügyi	2003. 11. 30.	2004.06.15.
Képesítésel	PPL	PPL
Jogosításai	A kategória	.A kategória
Repült ideje :	599óra 47 perc	869 óra 55 perc
Felszállások száma:	983 felszállás	1664 felszállás
Összesen:		
Utolsó 12 hónapban		
Repült ideje:	24 óra 35 perc	23 óra
Felszállások száma:	19 felszállás	35 felszállás
Utolsó harminc napban		
Repült ideje:	3óra 45 perc	5.5 óra
Felszállások száma:	2 felszállás	10 felszállás
Az érintett típuson:		
Összesen		
Repült ideje:	42 óra 48 perc	620 óra
Felszállások száma:	53 felszállás	950 felszállás
Utolsó 12 hónapban		
Repült ideje:	3 óra 45 perc	17 óra
Felszállások száma:	2 felszállás	20 felszállás
Utolsó harminc napban		
Repült ideje:	3 óra 45 perc	5.5 óra
Felszállások száma:	2 felszállás	10 felszállás

1. 6. A légi jármű adatai

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	2019 ó 35 p	1549
Utolsó nagyjavítás óta	2019 ó 35 p	1549
Utolsó karbantartás óta	15 ó 25 p	41

A légi jármű adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1. 7. Meteorológiai adatok

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1. 8. Navigációs berendezések.

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1. 9. Összeköttetés.

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1. 10. Repülőtéri adatok

Az esetben érintett repülőterek érvényes működési engedélye volt. A repülőtér paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1. 11. Légi jármű adatrögzítők.

A légi járművön adatrögzítő nem volt, az érintett légi jármű típusra és feladathoz nincs is előírva.

1. 12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok.

A durva földet érés következtében az orrfutó és a bal csűrő vált le a repülőgépről. A légi jármű futóművei, a légcsavar, a törzs alsó része és a szárnyak jelentős mértékben sérültek.

1. 13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A pilóta a feladat megkezdése előtt érvényes egészségi alkalmassággal rendelkezett. A pilóta repülés előtti és közbeni pszichofizikai állapotáról adatok nem állnak rendelkezésre.

1. 14. Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1. 15. A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély nem alakult ki.

1. 16. Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytattak, a véleményalkotáshoz arra nem volt szükség.

1. 17. A szervek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem történt meg.

1. 18. Kiegészítő adatok

A KSZB a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

1. 19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A pilóta a légijárművel a fertőszentmiklósi repülőtér megközelítésekor rendben besorolt a forgalmi körre és a végső egyenesen megkezdte a leszállást. A küszöböt átrepülve a besiklási szög megtörésekor a lebegtetés megkezdése nagyon magasan, kb. 4 m-en történt. A repülőgép lassulásakor, ebből a pozícióból úgynevezett „átesett” helyzetbe került, amiből lelítettelve keményen a fő-, illetve orrfutóra esett. Ebből az (első) elpattanásból létrejött a második durva elpattanás is anélkül, hogy a pilóta a hiba kijavításával megelőzte volna a súlyos következményt. Az utas a jobb ülésből a belenyúlt a vezetésbe (teljes gázt adott), aminek következtében a pilóta „vedd át” felszólítással elengedte a kormányt. A teljes gázzal húzó motorral, minimál sebességgel, húzott kormányhelyzetben a repülőgép kisodródott jobbra a futópálya fölé a mellette levő füves terület fölé. Itt a húzott magasságl kormánnyal az utas vissza akarta kormányozni a gépet a futópálya fölé. Ez a kormánymozdulat a minimál sebességnél a kezdődő dugóhúzó leboruló szakaszába vitte a repülőgépet. Az alacsony magasság miatt a bal szárny azonnal elakadt, ami miatt az orra irányába lepördítette a repülőgépet. Ekkor kitörött az orrfutó, becsuklottak a főfutók, sérült a légcsavar, a törzs és a szárny is. A repülőgép a hasán csúszva a leszállóiránnyal 160°-kal ellentétesen megállt. Személyi sérülés a szerencsés véletlennek köszönhetően nem történt.

A repülőgép sérülése jelentős, több mint 75%.

3. Következtetések

Az esemény lefolyása arra enged következtetni, hogy a repülőgép leszállásakor az elkövetett vezetési hibák kijavításával a pilóta késlekedett, illetve a jobb ülésben ülő nagyobb tapasztalattal, pilóta jogosítással rendelkező utas is **többszörös** késéssel kezdte meg a stabil repülést, illetve további megfelelő minőségű leszállás létrehozásának kísérletét. A gép vezetésének elkapkodott átadása hozzájárult a kialakult helyzet fennmaradásához. A gép vezetésének átvétele is további súlyos veszélyt létrehozó kormányzással történt, ami a repülőgép súlyos sérüléséhez vezetett.

4. Biztonsági ajánlások

A PoLéBiSz biztonsági ajánlást nem kíván tenni.

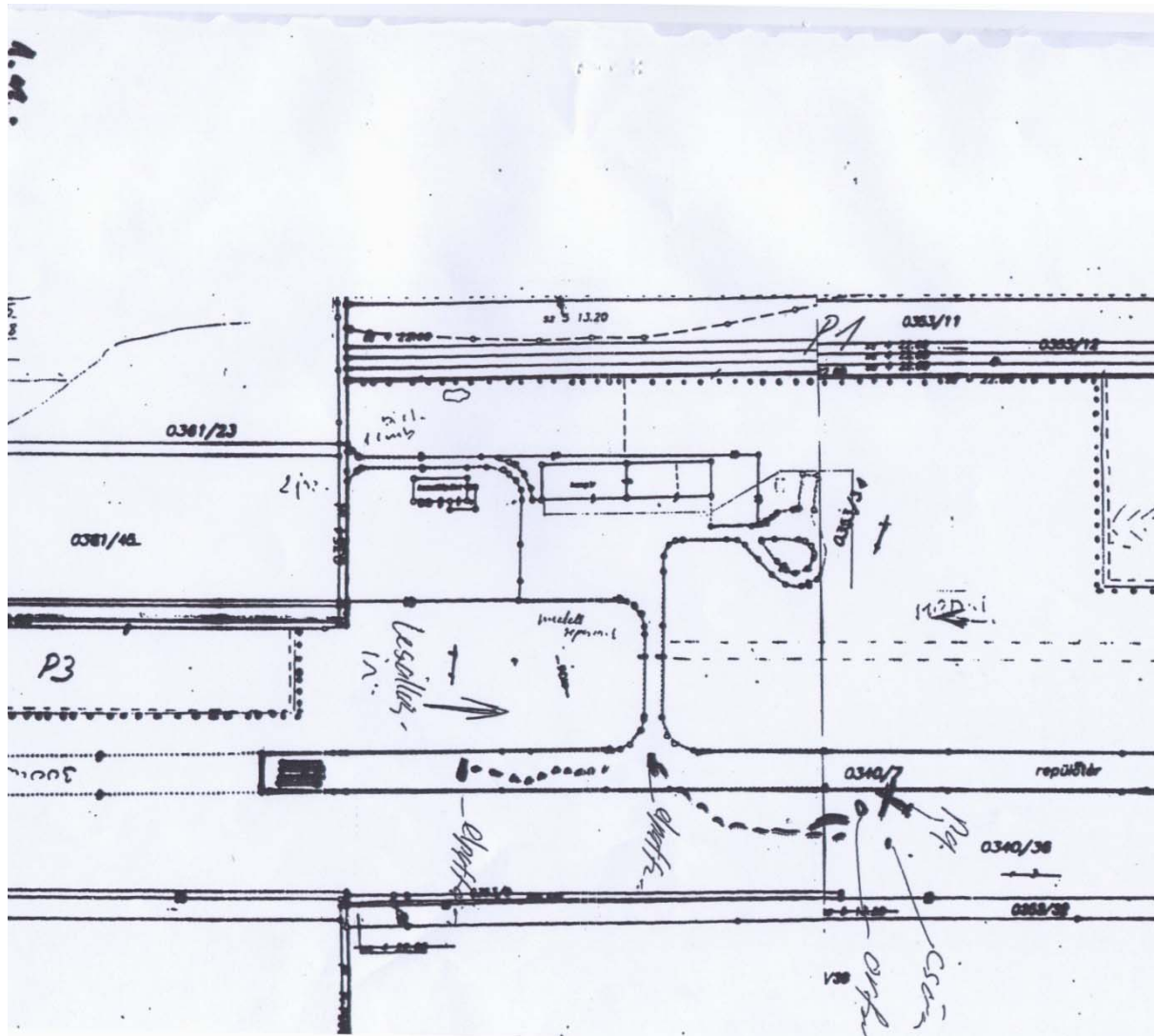
5. Függelék

Mellékletek: 1-es számú: Helyszínrajz
2-es számú: „I.” pilóta nyilatkozata
3-as számú: „II.” utas nyilatkozata
4-es számú: Fotó az orral földetérés és megállás helyéről
5-ös számú: Repülési terv

PoLéBiSz

2004 október „19”

Mészáros László
igazgató



2.02. Melleklet

POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGI SZERVEZET
1675 BUDAPEST-FERIHEGY I PF 41/1

1 oldal

NYILATKOZAT (2 oldal)

Ez a nyilatkozat kizárólag a szakmai kivizsgálás elősegítésére szolgál.

Sem felelősségre vonási, sem jogtgyi kérdésnél nem használható fel bizonyítékként.

A személyi adatok kitöltése elhagyható.

A leírás helye: Fertőszentmiklós időpontja: 2002 év 08 hó 14

A nyilatkozó

LETAKARVA

lakcíme: ✓

LETAKARVA

képzettsége: _____ sz _____

Az eseménnyel kapcsolatos viszonya: _____ nincs

van sérülése ☐ kára ☐ kárigénye ☐ az esemény lefolyását látta ☐

A nyilatkozó az alábbi nyilatkozatot teszi:

14. Budapesti katasztrófát a Toronyba
LETAKARVA jelentette be, miután
én a csomagokat beraktam a Repülőbe
Idegy a hivatalosan bejelentett Pilóta
én voltam azt csak Fertőszentmiklósra
hívták, én pedig
A repülőre a bal ülésre **LETAKARVA**
hívtam végre
A 16-os pályára jöttünk be berakni
4 Méter magasan lett a kifutópálya
és a gép ebből a magasságból
elrepült a pályáról
és megfordult elpattanás után én rásejt
a Pilótákra hogy adjon Végzetet
startoljon túl
Mivel a Pilóta a Végzetet kért és
megnyomtam a (Végzet) gombot
Ere jött a Pilóta és azonnal elmondta
kormányt: mondd az...
Ő elmondta a kormányt" mielőtt én átvettem
valam, ezáltal a Gép orra jobbra leg
megfordult, és a sebesség csökkent
És ezáltal a bal szárnya felé fordult
és elcsúszta a földet
Ca 45°-65°-ra fordult a pálya iránt
csúszva megállt.

Aláírás:

Nyilvántartási szám:

1

LETAKARVA

A nyilatkozat eredetiségét igazolja:

POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGI SZERVEZET
1675 BUDAPEST-FERIHEGY I. PF 41/M

1 oldal

NYILATKOZAT (2 oldal)

Ez a nyilatkozat kizárólag a szakmai kivizsgálás elősegítésére szolgál.
 Sem felelősségre vonási, sem jogügyi kérdéseknél nem használható fel bizonyítékként.
 A személyi adatok kitöltése elhagyható.

A leírás helye: Fertőszentmiklós időpontja: 2003 év

A nyilatkozó: LETAKARVA telefonszá: LETAKARVA
 lakcíme: LETAKARVA
 képzettsége: Vt személyi i

Az eseménnyel kapcsolatos viszonya: légiismerő nincs
 van sérülése ☐ kára ☐ kárigénye ☐ az esemény lefolyását látta ☐

A nyilatkozó az alábbi nyilatkozatot teszi:

Budaörsről repülve Fertő Szt. Miklósra
 a Reptérre LETAKARVA volt beírva.
 Megjegyztem, hogy én eszembe
 a lezárást Fertő Szt. Miklósra.
 Behelyeskedtem és a külsőnél
 letettem a gépet (gömbömb), ugyan
 a gép és 2 m-ről vízre jött mélyre,
 ekkor LETAKARVA gázra adtam
 és felhízta a gépet, mire én át-
 ttem a kormányt és jobbra oldal-
 ra fordítottam a lezárástól.
 Szerintem felhízta a gépet
 újra odalépett balra, mire a
 szárny átcsúszott és lecsúszott a fűbe
 és lecsúszottunk. Feloldoztam
 a gépet, mire végre a pal-
 kengere derékra jött megáll.
 A törések és a kár a többi gép
 károsítása.

LETAKARVA

Alkalmaz

Nyilvántartási szám:

1

A nyilatkozat eredetiségét igazolja:

4.



1 COUNTRY
 2 ADDRESS(S)
 3 ORIGINATOR
 4 FLIGHT TIME
 5 SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR
 6 MESSAGE TYPE
 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION
 8 FLIGHT RULES
 9 TYPE OF FLIGHT
 10 NUMBER
 11 WAKE TURBULENCE CAT.
 12 EQUIPMENT
 13 DEPARTURE AERODROME
 14 CRUISING SPEED
 15 LEVEL
 16 DESTINATION AERODROME
 17 OTHER INFORMATION
 18 ENDURANCE
 19 SURVIVAL EQUIPMENT
 20 PERSON ON BOARD
 21 JACKET(S)
 22 LIGHT
 23 FLUORESCENT
 24 UHF
 25 VHF
 26 ELT
 27 DITCHES
 28 AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS
 29 REMARKS
 30 PILOT IN COMMAND
 31 FILED BY
 32 SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS

1 COUNTRY
 2 ADDRESS(S)
 3 ORIGINATOR
 4 FLIGHT TIME
 5 SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR
 6 MESSAGE TYPE
 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION
 8 FLIGHT RULES
 9 TYPE OF FLIGHT
 10 NUMBER
 11 WAKE TURBULENCE CAT.
 12 EQUIPMENT
 13 DEPARTURE AERODROME
 14 CRUISING SPEED
 15 LEVEL
 16 DESTINATION AERODROME
 17 OTHER INFORMATION
 18 ENDURANCE
 19 SURVIVAL EQUIPMENT
 20 PERSON ON BOARD
 21 JACKET(S)
 22 LIGHT
 23 FLUORESCENT
 24 UHF
 25 VHF
 26 ELT
 27 DITCHES
 28 AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS
 29 REMARKS
 30 PILOT IN COMMAND
 31 FILED BY
 32 SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS

1 COUNTRY
 2 ADDRESS(S)
 3 ORIGINATOR
 4 FLIGHT TIME
 5 SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR
 6 MESSAGE TYPE
 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION
 8 FLIGHT RULES
 9 TYPE OF FLIGHT
 10 NUMBER
 11 WAKE TURBULENCE CAT.
 12 EQUIPMENT
 13 DEPARTURE AERODROME
 14 CRUISING SPEED
 15 LEVEL
 16 DESTINATION AERODROME
 17 OTHER INFORMATION
 18 ENDURANCE
 19 SURVIVAL EQUIPMENT
 20 PERSON ON BOARD
 21 JACKET(S)
 22 LIGHT
 23 FLUORESCENT
 24 UHF
 25 VHF
 26 ELT
 27 DITCHES
 28 AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS
 29 REMARKS
 30 PILOT IN COMMAND
 31 FILED BY
 32 SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS

1 COUNTRY
 2 ADDRESS(S)
 3 ORIGINATOR
 4 FLIGHT TIME
 5 SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR
 6 MESSAGE TYPE
 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION
 8 FLIGHT RULES
 9 TYPE OF FLIGHT
 10 NUMBER
 11 WAKE TURBULENCE CAT.
 12 EQUIPMENT
 13 DEPARTURE AERODROME
 14 CRUISING SPEED
 15 LEVEL
 16 DESTINATION AERODROME
 17 OTHER INFORMATION
 18 ENDURANCE
 19 SURVIVAL EQUIPMENT
 20 PERSON ON BOARD
 21 JACKET(S)
 22 LIGHT
 23 FLUORESCENT
 24 UHF
 25 VHF
 26 ELT
 27 DITCHES
 28 AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS
 29 REMARKS
 30 PILOT IN COMMAND
 31 FILED BY
 32 SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS