

*AERO-INFORM Tanácsadó, Szolgáltató  
és Kereskedelmi Betéti Társaság  
1114 Budapest, Bartók Béla út 59.  
Tel.: 279-0133 Tel/Fax: 279-0134  
e-mail: [aero@elender.hu](mailto:aero@elender.hu)  
mobil: 06-30-230-6715*

*Repülésbiztonsági és Eseményvizsgáló Csoport  
Flight Safety and Air Accident Investigation Group  
Tel: (+36) 1 362 3513  
Mobil: (+36) 30 966 0059 e-mail: [bado@axelero.hu](mailto:bado@axelero.hu)*

**AERO-INFORM**

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**A G92 Kereskedelmi Kft üzembentartásában lévő  
HA-ACM lajstromjelű Dornier Do28G92 típusú repülőgép  
2003 június 28-án 0748 UTC-kor bekövetkezett  
repülőeseményéről**



sz. Zárójelentés – a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet  
példánya

**BUDAPEST  
2003**

**A Kivizsgáló Szakmai Bizottság Összetétele:**

<i>Badovszky György</i>	AERO-INFORM BT repülésbiztonsági vezető G92 Kft Műszaki Igazgató helyettes
<i>Gál András</i>	G92 Kft Ügyvezető és Műszaki Igazgató
<i>Salamon István</i>	G92 Kft főpilóta

**ELŐZMÉNYEK**

2003 június 28-án kb. 0820UTC-kor a HA-ACM lj. Dornier Do8G92 típusú repülőgép tulajdonosának, a Para Club Wiener Neustadt-nak képviselője telefonon jelentette a repülőgép üzembentartója, a G92 Kereskedelmi Kft vezetőjének, Gál Andrásnak, hogy a légi jármű a leszállást követően a kigurulás során orra állt.

Gál úr ezután értesítette Badovszky Györgyöt, az AERO-INFORM repülésbiztonsági vezetőjét (egyben a G92 Kft műszaki igazgató helyettesét) az esemény tényéről. A PLH baleseti ügyeletese ezután lett tájékoztatva.

**1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK****1.1 A repülés lefolyása**

A Para Club Wiener Neustadt – fő tevékenységi körének megfelelően – 2003 június 28-án (szombat) ejtőernyős üzemet kezdett. Az ejtőernyős üzemet a klub tulajdonában és a G92 Kereskedelmi Kft üzembentartásában lévő HA-ACM lj. Dornier Do28G92 típusú repülőgéppel folytatták.

A repülőgépet az érvényes osztrák szakszolgálati engedéllyel és magyar betétlappal rendelkező BROUKAL Thomas vezette.

A repülési feladat a szokásos volt: 15 eje.ugrót 4000 m-ről kiugratni majd visszatérni a következő ugró csoporttérre a kiinduló repülőtérré.

A felszállás, emelkedés, az ugrási magasság elfoglalása, ugratás, süllyedés és megközelítés rendben, a szabályoknak megfelelően történt.

A szabályszerű kilebegtetés és földetérés után a pilóta úgy ítélte meg, hogy a földetérő eje. Ugrók a kigurulást akadályozzák, ezért a földi béta használata mellett – holott ezt a pálya hossza nem indokolja – intenzív kerékfékezést is alkalmazott. A repülőgép gurulási mozgása erősen csökkent, majd a teljes megállás után a repülőgép keresztengelye körül nem hátra (a típus sajátossága, hogy nem hárompontos leszállást hajtanak végre, hanem csak a főfutókra szállnak le, majd egészen minimális sebességnél ér földet a farokfutó), hanem tovább, előre folytatódott.

Amikor a pilóta észlelte az attitűdöt, a power lever-eket (gázkarokat) alapgázra állította és a condition lever-eket (leállító karok) „cut off” (leáll) helyzetbe húzta. Mindez azonban nem akadályozta meg azt, hogy mindkét légcsvart ne érje el a talajt. Ezután a repülőgép visszabillent a normál hárompontos helyzetébe.

Az esemény során azonnali személyi és tárgyi mentésre nem volt szükség.

## **1.2 Személyi sérülések**

Az esemény során személyi sérülés nem történt.

## **1.3 A légi jármű sérülései**

Az esemény során a repülőgépen a következő sérülések keletkeztek:

- Mindkét légcsvart összes lapátja deformálódott, elhajlott, az agy belső sérüléseinek megállapítása a gyártó (AVIA) feladata;
- Mindkét hajtómű – a hirtelen leállítás miatt – belső szerkezeti sérüléseket szenvedhetett, a sérülések fokának megállapítása a gyártó (WALTER Engine, Prague) feladata;
- A törzs orr-részének jobb oldala a légcsvart által a földbevágáskor felvert kő- és földdarabok miatt felületi sérüléseket szenvedett főleg a kompozit anyagú felületeken.

A repülőgép a fenti sérülések kijavításáig üzemképtelenné vált.

## **1.4 Egyéb kár**

Az esemény során egyéb kár nem keletkezett.

## **1.5 A személyzet adatai**

Az eseményben kizárólagosan érintett pilóta adatai a következők:

Név:	BROUKAL Thomas		
Születési idő:	1962 augusztus 17.		
Szakszolg eng.szám:	osztrák CPL	Nr. 3178	Klasse „C”
	magyar betétlap	Nr. 423/2003	„Dornier Do28G92”
Összes repült ideje:	865 óra 2800 leszállás		
Repült ideje a típuson:	90 óra 300 leszállás		

Az esemény időpontjában a pilóta szakmai és orvosi érvényessége rendben volt.

A repülőüzemet kipihenten kezdte meg (az üzem jellegéből adódóan főleg hétvégeken folyt repülés, illetve eje.ugratás), előtte lévő napokban nem vett részt repülésben.

Amikor a pilóta észlelte az attitűdöt, a power level-eket (gázkarokat) alapgázra állította és a condition lever-eket (leállító karok) „cut off” (leáll) helyzetbe húzta. Mindez azonban nem akadályozta meg azt, hogy mindkét légcsavar ne érje el a talajt. Ezután a repülőgép visszabillent a normál hárompontos helyzetébe.

Az esemény során azonnali személyi és tárgyi mentésre nem volt szükség.

## **1.2 Személyi sérülések**

Az esemény során személyi sérülés nem történt.

## **1.3 A légi jármű sérülései**

Az esemény során a repülőgépen a következő sérülések keletkeztek:

- Mindkét légcsavar összes lapátja deformálódott, elhajlott, az agy belső sérüléseinek megállapítása a gyártó (AVIA) feladata;
- Mindkét hajtómű – a hirtelen leállítás miatt – belső szerkezeti sérüléseket szenvedhetett, a sérülések fokának megállapítása a gyártó (WALTER Engine, Prague) feladata;
- A törzs orr-részének jobb oldala a légcsavar által a földbevágáskor felvert kő- és földdarabok miatt felületi sérüléseket szenvedett főleg a kompozit anyagú felületeken.

A repülőgép a fenti sérülések kijavításáig üzemképtelenné vált.

## **1.4 Egyéb kár**

Az esemény során egyéb kár nem keletkezett.

## **1.5 A személyzet adatai**

Az eseményben kizárólagosan érintett pilóta adatai a következők:

Név:	BROUKAL Thomas		
Születési idő:	1962 augusztus 17.		
Szakszolg eng.szám:	osztrák CPL	Nr. 3178	Klasse „C”
	magyar betétlap	Nr. 423/2003	„Dornier Do28G92”
Összes repült ideje:	865 óra 2800 leszállás		
Repült ideje a típuson:	90 óra 300 leszállás		

Az esemény időpontjában a pilóta szakmai és orvosi érvényessége rendben volt.

A repülőüzemet kipihenten kezdte meg (az üzem jellegéből adódóan főleg hétvégeken folyt repülés, illetve eje.ugratás), előtte lévő napokban nem vett részt repülésben.

### 1.6 A légi jármű adatai

Típus: Dornier Do28G92  
Gyári szám: 4134  
Gyártási ideje: 1973  
Konverzió ideje: 1999 május 31.  
A repülőgép légi alkalmassága: 2004 június 17-ig  
Hajtóművek: 2 db WALTER M 601 D-2  
Légcsavarok: 2 db AVIA V 508 D-2

Repült idők az esemény időpontjában:

TTSN:	3527 h 33 m	5340 ldgs		
TSMOH	1644 h 25 m			
Bal Hmű	TTSN	1510 h 39 m	TSMOH	165 h 01 m
Jobb Hmű	TTSN	1625 h 31 m	TSMOH	165 h 01 m
Bal Légcsavar	TTSN	942 h 44 m	TSMOH	165 h 01 m
Jobb Légcsavar	TTSN	1369 h 49 m	TSMOH	165 h 01 m
Megelőző karbantartás:	2003 június 5.	50H inspection	AEROTECH SLOVAKIA	

A repülőgép az esemény időpontjában üzemképes, légi alkalmas állapotban volt (az eseményt megelőzően 3 héttel volt a hatósági légi alkalmassági felülvizsgálat).

### 1.7 Meteorológiai adatok

CAVOK wind Var. 2 kts  
Egyéb meteorológiai adatok az esemény szempontjából érdektelenek.

### 1.8 Navigációs berendezések

Az esemény szempontjából érdektelenek.

### 1.9 Összeköttetés

A repülőtéren szabványos légiforgalmi tájékoztató működik. Az eseményt a szolgálat vizuálisan is észlelte, de rádióan a használatos frekvencián is tájékoztatva lett.

### 1.10 Repülőtéri adatok

Az esemény a Wiener Neustadt (West) repülőtér 36R pályáján történt. A füves pálya minősége az esemény idején száraz, kiváló volt. A pálya hossza többszörösen meghaladja a típus számára előírt leszállási hosszt.

Egyéb adat a repülőtérrel az esemény szempontjából érdektelen.

Wiener Neustadt  
2002 június 28.  
0748 UTC

Dornier Do28G92  
HA-ACM  
3/6oldal

**1.11 Légijármű adatrögzítők**

A típuson nincs adatrögzítő rendszeresítve.

**1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok**

A repülőgép sérülései nem súlyosak, a földetérési (a légcsavar földbecsapási nyomai) az esemény jellegének megfelelőek, az esemény szempontjából érdektelenek.

**1.13 Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai**

Az eseményt követően nem volt szükség orvosi beavatkozásra.

**1.14 Tűz**

Az esemény során tűz nem keletkezett.

**1.15 A túlélés lehetősége**

Az esemény során a fedélzeten tartózkodó pilóta nem volt életveszélyben.

**1.16 Próbák és kísérletek**

Az esemény vizsgálata során nem volt szükség próbákra és kísérletekre.

**1.17 A szervek jellemzése**

Az esemény szempontjából érdektelenek.

**1.18 Kiegészítő adatok**

Nincsenek kiegészítő adatok.

## 2. ELEMZÉS

A Kivizsgáló Szakmai Bizottság a rendelkezésre álló adatok, információk, dokumentumok, illetve az érintett elmondása alapján a bekövetkezett balesetet az alábbiak szerint elemzi:

A repülőgép a teljesen normál és szabályos felszállás, emelkedés, ugratás és süllyedés után ugyancsak szabályosan kezdte meg a repülőtér 36R pályájára a leszállást.

A pilóta elmondása szerint a leszállásnál a sebessége 76 kts volt, a légcsavarok max fordulatra állítva (kisszög) 1 fékszárny fokozatban és a légi beta tartományt használva kezdte meg a leszállást. A típus sajátossága, hogy a repülőgép – különösen üresen, teher nélkül – alapgázon (idle) nem veszít annyit a sebességéből, hogy leszállás-szerűen földet érjen, végigrepül a pálya felett. Ezért a leszállást csak a légi beta használatával lehet végrehajtani, majd földetéréskor a földi beta használatával (valamint a kerékfékkel) csökkenthető a gurulási sebesség.

A szél elhanyagolható (2 kts var) volt.

A főfutó kerekek földetérésekor a pilóta a gázkarokat tovább húzta hátra – földi beta tartomány és mivel úgy ítélte meg, hogy a földet ért eje.ugrók a pályán, a kigurulási irányban gyülekeznek, a kerékféket is a szokásosnál intenzívebben használja.

Meg kell jegyezni, hogy a pálya hosszúsága lehetőséget ad, hogy ha a repülőgép a pálya első szakaszában, a pályaküszöb után ér földet, a kerékfékeket alig, csak a kigurulás utolsó szakaszában szükséges használni.

Mivel azonban a pilóta – mint fentebb olvasható – úgy ítélte meg, hogy a repülőgép előtt akadály található (eje.ugrók), a kerékféket a szokásosnál intenzívebben használta. Ugyanakkor a leszállás technikáját a megszokott kétpontos leszállástól eltérően nem változtatta meg jelentősen, azaz a farokfutót a földi beta-s leszállásnak megfelelően továbbra is a levegőben tartotta és nem próbálta meg mihamarabb a kormány „hasrahúzásával” letenni, illetve a kerékfékezés intenzitását nem csökkentette a megfelelő mértékben, a kigurulás utolsó szakaszában az előre bólintó nyomaték meghaladta a garvitáció által keltett hátrafele ható nyomatékot és a repülőgép a földbe „bólintott”.

Amikor a pilóta észlelte, hogy a bólintás nem áll meg, a power lever-eket IDLE-re állította és a condition lever-ek hátrahúzásával a hajtóműveket leállította. Ez azonban nem előzte meg azt, hogy a légcsavarok gyakorlatilag még alapjáratú fordulaton felett (földi beta), de már teljesítmény nélkül a talajba üssön.

A földbe csapó légcsavarlapátok a törzs orr-rész bal alsó oldalára föld és kődarabokat felcsapva enyhe felületi sérüléseket okoztak a fém és üvegszálas műanyag elemeken.

A repülőgép ezután a már álló légcsavarokkal normál hárompontos helyzetbe billent.

A pilóta a repülőgépet áramtalanította, a tűzcsapokat elzárta és elhagyta a gépet.

A repülőtéren lévő légiforgalmi tájékoztató szolgálat – habár vizuálisan is észlelte az eseményt – rádióan értesítve lett.

Az illetékes osztrák szervnek (AUSTRO CONTROL) telefonon kapták a tájékoztatást.

**3. KÖVETKEZTETÉSEK**

A pilóta a repülésre alkalmas és jogosult volt. Általában és az adott típusra vonatkozólag megfelelő jogosultsággal, tapasztalattal és gyakorlattal rendelkezett. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy az adott típuson szerzett repülési gyakorlatát szinte teljes egészében az esemény helyszínéül szolgáló repülőtéren szerezte, ahol a pályahossz miatt nincs szükség a repülőgép STOL tulajdonságainak teljes kihasználására, azaz a földetérés utáni rövid távon belüli megállásra. Ezért nem is sajátította el készség szinten az intenzív kerékfékezés alkalmazásához tartozó repüléstechnikát.

- A repülőgép érvényes Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, Rádióengedéllyel és biztosítással rendelkezett.
- A repülőgépen a karbantartásokat időben végrehajtották.
- A repülőgép minden rendszere előírászerűen, kifogástalanul működött
- Az eseményt a pilóta helytelen repüléstechnikai tevékenysége miatt következett be.

**4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK**

A szakmai vizsgálat alapján az eset bekövetkezésének jellegéből adódóan (repüléstechnikai hiba) a KSzB az eseményt okozó pilóta repteknikai ellenőrzését javasolja.

Egyéb biztonsági ajánlás kiadása nem indokolt.



**BADOVSZKY György**  
A KSzB vezetője

Budapest, 2003 október 28.

**5. FÜGGELÉK**

Meldung über einen Unfall oder eine Störung in der Zivilluftfahrt (AUSTRO CONTROL)	4 oldal
A pilóta tanúvallomásának fordítása (email)	1 oldal
Fényképmelléklet	2 oldal

*Wiener Neustadt*  
*2002 június 28.*  
*0748 UTC*

*Dornier Do28G92*  
*HA-ACM*  
*6/6oldal*



# Meldung über einen Unfall oder eine Störung in der Zivilluftfahrt

An die **AUSTRO CONTROL GmbH Abteilung Flugbetrieb**  
 Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt  
 A-1030 Wien, Schnirchgasse 11  
 Tel. 01/798 83 80 oder 05/1703 - 7777, Fax 05/1703 - 76

Lesen Sie bitte vor dem Ausfüllen die Anmerkungen auf der letzten Seite!

Zustellendes bitte ankreuzen

1. Datum des Vorfalls <b>28.6.2003</b>		Unfallort <b>LOXN</b>	Unfallzeit <b>0748</b>	Unfallhöhe <b>0948</b>
Anflugplatz/Startort <b>LOXN</b>		Zielflug/RTA/Abwacht <b>LOXN</b>		
2. Beschriftetes Luftfahrzeug		Baumuster (Typ)		
<input checked="" type="checkbox"/> Motorflugzeug <input type="checkbox"/> Motorsegler <input type="checkbox"/> Segelflugzeug <input type="checkbox"/> Hubschrauber <input type="checkbox"/> Tragsechshuber <input type="checkbox"/> Freiballon <input type="checkbox"/> Fallschirm <input type="checkbox"/> Hängegleiter <input type="checkbox"/> Paraglider <input type="checkbox"/> Ultraleichtflugzeug <input type="checkbox"/> Luftfahrzeug <input type="checkbox"/>		<b>DO 28 C 92</b>		
		Hersteller <b>DORNIER</b>		
		Kennnummer <b>6134</b>		
		Ordnungszeichen (Fl.-Nummer bei Fallschirmen, H.-Nummer bei Hängegleitern)		
		Kennzeichen <b>HA-ACM</b>		
3. Eigentümer des Luftfahrzeuges bzw. Luftfahrzeuges <b>PARA CLUB LR. NEUSTADT</b>				
Name des Luftfahrzeuges (Name und Anschrift) <b>G-12 KERESKEDELMI KFT. H-1025 BUDAPEST, NAGY BANYAI U. 67</b>				
Zugunstenverwendung, Ersatz- und Nebenorganisation <b>GEN. LUFTFAHRT, FS-ABSSTEEN, VFR.</b>				
Zeitpunkt der letzten Neuanmeldung <b>17.6.2003</b>				
4. Art der Fahrt		Gewicht		
5. Gewicht des Luftfahrzeuges beim Start <b>3980 kg</b>		6. Anzahl Passagiere <b>60 USGAL.</b>		
7. Schaden am Luftfahrzeug bzw. Luftfahrzeug <b>BEIDE PROPELLER BESCHÄDIGT TURBINEN WERDEN VON FA. WALTER ÜBERPRÜFT.</b>				
7. An den Zweck des Fluges				
<b>Allgemeine Luftfahrt</b> <input type="checkbox"/> Übungs-(Trainings-)Flug <input checked="" type="checkbox"/> VFR-Flug <input type="checkbox"/> Nacht-Sicht-Flug <input type="checkbox"/> IFR-Flug <input type="checkbox"/> IFR-Checkflug <input type="checkbox"/> Kunstflug <input type="checkbox"/> Werksegeflug <input type="checkbox"/> Einweisungsfug <input type="checkbox"/> Verbandsflug <input type="checkbox"/> Wettbewerbsflug (-sprung) <input type="checkbox"/> Luftfahrtveranstaltung  Sonstige Angaben	<b>Genehmigte Luftfahrt</b> <input type="checkbox"/> Linienflug <input checked="" type="checkbox"/> Bedienung <input type="checkbox"/> gewerbemäßige Vermietung <input type="checkbox"/> Geschäftsflug <input type="checkbox"/> Anwesenheitsflug	<b>Arbeitsflüge</b> <input type="checkbox"/> SF-Schleppflug <input type="checkbox"/> Banner-Schleppflug <input checked="" type="checkbox"/> (P)S-Aussetzflug <input type="checkbox"/> Fotoflug <input type="checkbox"/> Vermessungsflug <input type="checkbox"/> Schädlingsbekämpfungsfug (Stare) <input type="checkbox"/> Streu- und Sprungflug <input type="checkbox"/> Außenlast-Schleppflug <input type="checkbox"/> Transportflug	<b>Ausbildungsflüge</b> <input type="checkbox"/> Grundschulungsflug <input type="checkbox"/> Typensozialung <input type="checkbox"/> Gewichtsklasse-Schulung <input type="checkbox"/> IFR-Schulung <input type="checkbox"/> Berufspilotens. -schulung <input type="checkbox"/> Sicht-Nacht-Schulung <input type="checkbox"/> Schleppflugschulung <input type="checkbox"/> Kunstflugschulung <input type="checkbox"/> Startabschulung <input type="checkbox"/> Fällengleiterschulung <input type="checkbox"/> FS-Herausübenschulung <input type="checkbox"/> Prüfungsflug (-sprung)	<b>Sonstige Flugarten</b> <input type="checkbox"/> Einsatzflug <input type="checkbox"/> Rettungsflug <input type="checkbox"/> Behörden-(Dienst-)Flug <input type="checkbox"/> sohn. Prüfungsflug <input type="checkbox"/> Wettbewerbsflug <input type="checkbox"/> Überstellungsfug <input type="checkbox"/> Erprobungsflug

8. Name des verantwortlichen Piloten (FS-Sprache): <b>THOMAS BROUKAL</b>		
Geburtsdatum: <b>17.08.1962</b>	Staatsangehörigkeit: <b>ÖSTERR.</b>	
Art und Nummer des Zivillizenzenbesitzes (Flugschüler-Ausweise): <b>Österr. CPL Nr. 3178</b> <b>Ungar. Anerkennung Nr. 423/2003 Do 28</b>		Spezielle Berechtigungen: <b>Klasse „C“</b>
Ausstellungsbehörde:	Ausstellungsdatum:	Gültig bis:
Flugleistung des Piloten auf diesem Luftfahrzeug-Muster: <b>ca. 300</b> Flüge (Abstränge)   <b>ca. 80</b> Flugstunden		davon innerhalb der letzten 3 Monate: <b>28</b> Flüge (Abstränge)   <b>ca. 8</b> Flugstunden
5. Schiffe Besatzung (Name, Funktion und Zurückfahrt-Personalausweis): <b>Keine</b>		
Anzahl Besatzung: Inlassen <b>1</b> <b>Keine Pax</b>		
10. Personenskizzen		
NAMEN	Funktion	Verbindungen
<b>Keiner</b>		
Zusätzliche Angaben:		
11. Andere Sachschäden (z. B. Flugzeug): <b>Fluroschaden (Grossnarbe d. P. Ste) wurde umgehend nach Unfall behoben. (0950 - 1040 loc) Pida fliegen!</b>		
12. Nur bei Schleppläugern (Kleinwagen und Felschleppern):		
Startart: <input type="checkbox"/> Kraftwagenstart <input type="checkbox"/> Windschleppstart <input type="checkbox"/> Motorflugzeugschleppstart <input type="checkbox"/> Hilfsmotorstart		
Ausklirk-(Absatz-)Höhe _____		<input type="checkbox"/> GND <input type="checkbox"/> MSL
Kennzeichen des Schleppläugers _____		
Reg.-Nr. der Startwinde: _____		
Name des Schleppläuger-/Piloten/Windschleppers: _____		
13. Angaben (Legen, Flugplan, Sitzen, Lichttafel usw.):		

14. Beschreibung der Sitzung bzgl. des Unfalls (eigentliches Flugzeug, siehe Anmerkungen auf der letzten Seite)

Nach einem normalen, unproblematischen  
Fall od. im absichtl. od. während des Anrollens  
am Boden hat der Pilot zu stark gebrummt,  
wodurch eine Nickbewegung entstand, die zu  
Bodentberührung der Propeller führte.

Ursache der Sitzung:

Pilotenfehler

15. Bei Ausweichmanövern (beschränkt):

Bericht des verantwortlichen Piloten (Sprung-, Lehrsitz)

Name des Flug-/Sprung-Lehrers


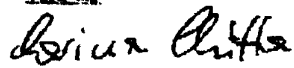
AT und Nr. des Zivildienstzeugnisses

Unterschrift

Die Ausbildung erfolgte im Rahmen der Zivildienstausbildung (Stampe):

16. Weiter zum Zeitpunkt des Vorfalls (Sicht, Wind, Niederschlag, Bewölkung, Temperatur)

CAROL, LIND var. 2kt

17. Meldungsglieder (Name und Anschrift sowie Telefonnummer für eventuelle Rückfragen)	
Verantwortlicher Pilot	Unterschrift
Thomas Bronkhal Tel. 0676/5317075	
Luftfahrzeughalter	Unterschrift
G-92 KERESKEDEMI Kft. H-1025 BUDAPEST, Nagybenyási út	
Zivillugpilothalter	Unterschrift
i.V. FPBG W. Nandlath Carina Clitta 0676/7506395	
Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes	Unterschrift
Sonstige Meldungsglieder	Unterschrift

Anmerkung: Wenn die vorgenannten Meldungspflichtigen über den Inhalt der Störungs- bzw. Unfallmeldung gleicher Ansicht sind, können mehrere Personen auf dieser Meldung unterschreiben!

Raum für amtliche Vermerke!	

### Anmerkungen

Störung in der Zivilluftfahrt ist jeder ungewollte Ablauf oder jede erzwungene Unterbrechung des Betriebes von Zivilluftfahrzeugen und seiner unmittelbaren Vorbereitung, durch welche die Sicherheit des Flugbetriebes nachteilig beeinflusst werden könnte.

Als Flugunfälle gelten Unfälle von Zivilluftfahrzeugen ohne Rücksicht auf ihre Folgen und sonstigen Kriterien für die Notwendigkeit von Flugunfallsuntersuchungen.

#### § 3 ZSV – Zivilluftfahrt-Störungsverordnung

(1) Verantwortliche Piloten und Zivilluftfahrzeughalter sind verpflichtet, dem BAZ unverzüglich – bei Störungen außerhalb österreichischer Hoheitsgebiete spätestens unverzüglich nach der Rückkehr nach Österreich – alle ihren Betrieb von Zivilluftfahrzeugen beziehungsweise den Betrieb ihrer Luftfahrzeuge betreffenden Störungen zu melden.

Zivillugpilothalter und Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind verpflichtet, dem BAZ unverzüglich alle wahrgenommenen Störungen zu melden.

Diese Verpflichtungen bestehen ohne Rücksicht darauf, ob bereits Flugnennmeldungen bzw. (durch andere Meldungspflichtige) Störungsmeldungen erstattet worden sind.

(2) Störungsmeldungen haben neben möglichst genauen Angaben über Ort, Zeit, beteiligte und betroffene Personen sowie Luftfahrzeuge und Luftfahrtanlagen, einschließlich zufälliger Schäden, eine detaillierte Darstellung der Störungsvorgänge, einschließlich der Vorgehensweise (z. B. Flugverlauf) und der für auffällige luftfahrtbehördliche Untersuchungen sonst zweckdienlichen Umstände (z. B. Flugwetter) zu enthalten.

Achtung! Störungs- und Unfallmeldungen von Flugschülern müssen auch einen Bericht des verantwortlichen Fluglehrers enthalten! Wer diesen Bestimmungen zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht (Unterlassen der Meldepflicht), begeht, wenn nicht ein vom Gericht zu ahndender Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 300.000 Schilling oder mit einer Arreststrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden. (Gemäß § 145 (1) Luftfahrtgesetz.)

**Badovszky György**

---

**Feladó:** "budata" <budata@euroweb.hu>

**Címzett:** "Badovszky"

**Elküldve:** 2003. október 10. 9:58

**A pilóta vallomása**

**Datum:** 2003.06.28    **Időpont:** 07.46 UTC    **Hely:** LOXN (36R pálya)

Egy teljesen normális eje felsz után a leszállást 1 féksz fokozatban hajtottam végre, a légcs max ford, seb 76Kt, a talajközeli szél kb 2KT volt. Miután a kerekek talajt értek földi betat használtam és fékeztem a kerékfékkel is, mert az ugrók nem sokkal a pálya kezdete után gyülekeztek. A gurulási mozgás a rg megállása után még hirtelen folytatódott és a rg a keresztengelye körül elfordult és ezáltal a légcsavarok beleverték a talajba.

Az esemény időpontjában az össz rep.időm 865 h(2800 felsz) és a DO-28 típuson 90 h(300 felsz) volt

2003. 10. 29.

---

Fényképmelléklet a HA-ACM Ij. Dornier Do28G92 típusú légijárművel,  
Wr.Neustadt repülőtéren 2003 június 28-án bekövetkezett eseményről



1.kép A sérült bal oldali légcsavar



2.kép A sérült repülőgép



3.kép A sérült repülőgép balról





4.kép A jobb oldali légcsonny



5.kép A sérült repülőgép jobbról