

RAAD voor de TRANSPORTVEILIGHEID

Kamer Luchtvaart

Nummer voorval: 2000141

Classificatie:

Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	14-10-2000	Vliegervaring:	circa 900 uren (waarvan 400 uren op type)
Plaats voorval:	Nabij Lelystad Airport	Passagiers:	1
Soort vlucht:	Rondvlucht	Letsel:	1 x ongedeerd, 1 x gewond
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig straalvliegtuig	Schade aan vliegtuig:	Aanzienlijk
Registratienummer:	G-BWZE	Fase van de vlucht:	Start
Type luchtvaartuig:	P84 Jet Provost T3A	Weerscondities:	Geen invloed op ongeval
Bemanning:	1		

Omschrijving van het voorval

De P84 Jet Provost T3A is een éénmotorige straaltrainer. Het plan was een aantal rondvluchten te verzorgen vanaf Lelystad Airport. Tijdens de derde vlucht van die dag, direct na de start, op een hoogte van circa 450 voet en kort na het "op" selecteren van de flaps werd een siggeluid gehoord door zowel de bestuurder als de passagier. Toen hete lucht de cockpit binnendrong besloot de vlieger om te keren en te landen op de baan waarvan hij zojuist was opgestegen en maakte zijn plan kenbaar via de radio. De bestuurder dacht aan een hydraulisch probleem en selecteerde onmiddellijk het landingsgestel naar beneden omdat hij bang was dit later niet meer te kunnen. Tijdens het draaien van het dwarswindbeen naar de eindnadering begonnen de roeren van het toestel te trillen en had de bestuurder moeite het onder controle te houden. Het vliegtuig verloor snel hoogte en raakte de grond net buiten het luchthaventerrein, gleed even door en kwam tot stilstand in het gras. De bestuurder raakte gewond en werd door de passagier uit het toestel gehaald. Het vliegtuig werd aanzienlijk beschadigd.

Onderzoek & Analyse

Uit technisch onderzoek bleek dat de luchtslang voor de cockpitruit verwarming en anti-ijs systeem was versleten waardoor hete lucht in de cockpit kon komen. De vlieger reageerde door vermogen terug te nemen en zo snel mogelijk naar de startbaan terug te keren. Er zijn geen aanwijzingen gevonden voor een hydraulisch probleem. Tijdens het draaien van het dwarswindbeen naar de eindnadering raakte het toestel overtrokken. Dit kan worden geconcludeerd uit de verklaringen van beide inzittenden waarbij sprake is van trillingen, moeilijkheden het toestel onder controle te houden en de (steile) bocht naar de eindnadering. Bijkomende factoren waren het niet gebruiken van flaps en een toenemende rugwind component gedurende het eerste deel van de bocht naar de eindnadering.



De G-BWZE na het ongeval