

# RAAD voor de TRANSPORTVEILIGHEID

Kamer Luchtvaart

---

<b>Nummer voorval:</b>	<b>2001044</b>	<b>Classificatie:</b>	<b>Ongeval</b>
------------------------	----------------	-----------------------	----------------

---

## ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	28-04-2001	Vliegervaring:	circa 725 uren (waarvan 2,5 uur op type)
Plaats voorval:	Nabij Maastricht	Passagiers:	4
Soort vlucht:	Rondvlucht	Letsel:	Geen
Soort luchtvaartuig:	Helikopter	Schade aan helikopter:	Zwaar beschadigd
Registratienummer:	OO-KBM	Fase van de vlucht:	Hovertaxi
Type luchtvaartuig:	Bell 206 Jet Ranger	Weerscondities:	Wind had invloed op ongeval
Bemanning:	1		

---

## Omschrijving van het voorval

De Bell 206 Jet Ranger is een éénmotorige helikopter geschikt voor vijf personen, inclusief de bestuurder. Opdracht was een aantal rondvluchten te verzorgen boven een wielerevenement. Als start- en landingsplaats diende een veld net aan de Belgische kant van de grens. Tijdens de tweede vlucht hover-taxiede de bestuurder de heli op een hoogte van circa één meter richting een weiland met als doel daarna de neus in de wind te draaien en te vertrekken. Op het moment dat de bestuurder de neus in de wind wilde draaien, ervoer hij een trilling in de helikopter en voelde de stuurknuppel aan alsof deze geblokkeerd was naar achteren. Hierop besloot de bestuurder de helikopter aan de grond te zetten. Vervolgens raakte een 'skid' de grond, stuiterde de helikopter op en viel op de rechterzijde. De passagiers en de bestuurder konden de helikopter op eigen kracht verlaten. De helikopter raakte zwaar beschadigd.

---

## Onderzoek & Analyse

Het weer voldeed aan de criteria voor het uitvoeren van een vlucht onder zichtvliegomstandigheden. Technisch onderzoek toonde geen tekortkomingen aan. De oorzaak moet dan ook gezocht worden in de omstandigheden waaronder de heli opereerde. De gevoelde trilling tijdens het hoveren met de wind in de rug kan zijn veroorzaakt door turbulente lucht die vanuit de staartrotor door het hoofdrotorveld werd geblazen. Om de grondsnelheid met een sterke rugwind terug te brengen naar nul moet een grote uitslag worden gegeven met de stuurknuppel ('cyclic'). Waarschijnlijk liep deze daarbij in de achterste stand tegen de blokkering.

Hoewel deze binnen de limieten lagen, kan een combinatie van voorlijk zwaartepunt, hoge startmassa, sterke rugwind en lage hoverhoogte aanleiding hebben gegeven tot een snelle toename van het benodigde vermogen. Wordt hierop niet direct en adequaat gereageerd dan zal de helikopter hoogte verliezen en kan een 'skid' de grond raken. Voorts bestaat de mogelijkheid dat het benodigde vermogen onder deze omstandigheden groter is dan het maximaal beschikbare vermogen. Mede vanwege de bovenstaande omstandigheden is het gebruikelijk dat met sterke rugwind op wat grotere hoogte wordt getaxied dan de standaard hoogte van één meter. De geringe ervaring van de bestuurder op het type kan ook een rol hebben gespeeld bij het ongeval.



De OO-KBM na het ongeval