

RAAD voor de TRANSPORTVEILIGHEID

Kamer Luchtvaart

Nummer voorval: 2003016

Classificatie:

Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	23-02-2003	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Vliegveld Teuge	Vliegervaring:	circa 160 uren waarvan circa 2 uren op type
Soort vlucht:	Lokale vlucht	Passagiers:	Geen
Registratienummer:	PH-JAC	Letsel:	Geen
Type luchtvaartuig:	Piper PA-28-161	Schade aan luchtvaartuig:	Zwaar beschadigd
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig propellervliegtuig	Weerscondities:	Niet van invloed op ongeval
Fase van de vlucht:	Landing		

Omschrijving van het voorval

Omdat de bestuurder vier weken niet had gevlogen had hij eerst drie circuitjes met een mentor van de vliegclub gemaakt. Direct aansluitend vertrok hij voor een korte solovlucht. De baanrichting was 09 en er stond nauwelijks wind. Vóór vertrek had hij geen checklist afgewerkt aangezien hij het uit laten stappen van de mentor beschouwde als een touch and go landing. De start werd uitgevoerd zonder flaps en met vol vermogen. Tijdens het draaien over rechts naar het dwarswindbeen begon de motor in te houden. De bestuurder verifieerde vervolgens of de brandstofpomp aanstond en selecteerde de andere brandstoftank. Er werd geen carburateurvoorverwarming geselecteerd. Hij besloot een voorzorgslanding te maken tegengesteld aan de startrichting (baan 27) en maakte dit kenbaar aan de havenmeester. Hij vloog op dat moment circa 150 voet boven de kop van baan 27. Er werd geen gebruik gemaakt van de flaps.

Het toestel raakte de baan op circa tweederde vanaf de drempel met een hoge voorwaartse snelheid. Ondanks maximaal remmen waarbij een band sneuvelde kon de vlieger het toestel niet voor het einde van de vliegveldbegrenzing tot stilstand brengen. Het vliegtuig schoof over een dwarsslot en kwam in een akker tot stilstand. De bestuurder kon het zwaar beschadigde toestel ongedeed verlaten.

Onderzoek & Analyse

Nader onderzoek ter plaatse leerde dat de hendel voor het instellen van het lucht-brandstofmengsel in de middenpositie in plaats van de 'vol rijk' positie stond. De bestuurder verklaarde hierover dat hij dit hendel gedurende de gehele vlucht niet had bediend en geen idee had hoe het in die positie terecht was gekomen. De gashendel stond circa 1/3 open. Het is onbekend of de motor tijdens de vlucht was gestopt.

Het ongeval werd veroorzaakt door een onjuist uitgevoerde voorzorgslanding. De bestuurder verklaarde dat hij door het motorprobleem vastbesloten was om het toestel zo snel mogelijk aan de grond te zetten. Dit resulteerde in een steile nadering waarbij de voorwaartse snelheid, mede door het niet selecteren van flaps, zo hoog opliep dat ondanks maximaal remmen een tijdig tot stilstand komen niet mogelijk was. Het inhouden van de motor was mogelijk veroorzaakt door een verkeerde mengselverhouding als gevolg van het niet in de juiste positie staan van de lucht-brandstofmengselhendel. Controle nadat de instructeur was uitgestapt, voor aanvang van de solovlucht, had dit wellicht kunnen voorkomen.

Naschrift: Bij een motorstoring is controle op ijsvorming in de carburateur door het selecteren van carburateurvoorverwarming een checkitem. Bij dit specifieke ongeval speelde het echter geen rol aangezien ijsvorming bij een op vol vermogen draaiende motor niet voorkomt.