

RAAD voor de TRANSPORTVEILIGHEID

Kamer Luchtvaart

Nummer voorval: 2003148

Classificatie:

Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	26-09-2003	Vliegervaring:	circa 190 uren (bestuurder)
Plaats voorval:	Luchthaven Lelystad		circa 1500 uren (eigenaar)
Soort vlucht:	Checkvlucht	Passagiers:	Geen
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig propellervliegtuig	Letsel:	Ongedeerd
Registratienummer:	PH-TWB	Schade aan vliegtuig:	Zwaar beschadigd
Type luchtvaartuig:	Reims F172N	Fase van de vlucht:	Landing
Bemanning:	2 (bestuurder en eigenaar)	Weerscondities:	Geen invloed op ongeval

Omschrijving van het voorval

Als toekomstig huurder van het vliegtuig werd de bestuurder uitgecheckt door de eigenaar. Na enige oefeningen buiten het circuitgebied werd teruggekeerd naar het veld om diverse soorten landingen uit te voeren. Na vijf landingen werd als laatste een voorzorgslanding gemaakt waarbij op lage hoogte en met lage snelheid boven de baan zou worden gevlogen. Op het moment dat het beoogde landingspunt was bereikt, moest het vermogen worden teruggenomen waarna het vliegtuig vrijwel direct op de baan zou landen. De bestuurder vertelde de eigenaar dat deze oefening, waarbij op lage hoogte en met lage snelheid 'aan de propeller hangend' moest worden gevlogen, hem niet bekend was en dat hij deze dus ook nog nooit had beoefend. Er werd afgesproken dat de eigenaar aanwijzingen zou geven. Het vliegtuig maakte een normale nadering in landingsconfiguratie. Toen het vliegtuig op enkele meters boven de baan vloog, werd de neusstand verhoogd en moest de bestuurder door middel van het regelen van het vermogen het vliegtuig juist boven de overtreksnelheid houden. De bestuurder verklaarde dat hij zich in deze voor hem ongewone situatie ongemakkelijk voelde. De eigenaar van het vliegtuig gaf voortdurend aanwijzingen om het vermogen te verhogen of te verminderen. Op het moment dat de eigenaar de aanwijzing gaf dat de bestuurder het vermogen moest verminderen, gaf de bestuurder juist vol vermogen om daarna het vermogen weer terug te nemen met de stuurknuppel naar zich toe getrokken. De eigenaar heeft vervolgens geprobeerd de stuurknuppel naar voren te bewegen en het gashandel over te nemen, doch beide werden door de bestuurder zeer stevig vastgehouden, waardoor correctie niet mogelijk was. Toen het de eigenaar lukte de besturing over te nemen was het vliegtuig reeds in een scherpe bocht naar links geraakt, op lage hoogte en met de langsricting dwars op de baan. Met rechts richtingsroer heeft de eigenaar de dwarshelling naar links nog kunnen verminderen voordat het vliegtuig de grond raakte. Eerst kwam het neuswiel aan de grond waarna het afbrak. Vervolgens raakte de propeller en de onderzijde van de motorkap het gras. Toen vervolgens ook de rechter vleugeltip de grond raakte, sloeg het vliegtuig over de kop en kwam ondersteboven tot stilstand. De inzittenden bleven ongedeerd en konden het vliegtuig op eigen kracht verlaten. Het vliegtuig raakte zwaar beschadigd.

Onderzoek & Analyse



De PH-TWB na het ongeval

Het was de eigenaar van de PH-TWB bekend dat de bestuurder geen recente ervaring had op de Reims F172N. De eigenaar had geen instructie-ervaring of -bevoegdheid wat formeel gezien ook niet nodig was aangezien de bestuurder gebrevetteerd was. Hij miste hierdoor echter wel de vaardigheden om de bestuurder op een juiste wijze te coachen. Indien hij deze ervaring wel zou hebben gehad, had hij mogelijk gemerkt dat de bestuurder zich bij deze oefening niet op zijn gemak voelde. Hij had er dan voor kunnen kiezen de oefening eerst een keer te demonstreren of op een andere manier uit te leggen. Tevens had hij mogelijk eerder onderkend dat de bestuurder de controle over het vliegtuig verloor en had hij de besturing kunnen overnemen.