

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2001115

Classificatie:

Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	19-08-2001	Bemanning:	2 (instructeur en leerling-vlieger)
Plaats voorval:	Vliegveld Hoogeveen	Ervaring instructeur:	circa 14000 uren
Soort vlucht:	Lesvlucht	Passagiers:	Geen
Registratienummer:	PH-VSN	Letsel:	Geen
Type luchtvaartuig:	Reims F152	Schade aan luchtvaartuig:	Aanzienlijk beschadigd
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig propellervliegtuig	Weerscondities:	Mogelijk van invloed op voorval
Fase van de vlucht:	Start		

Omschrijving van het voorval

Het doel was een lokale lesvlucht vanaf vliegveld Hoogeveen. Aan boord waren een leerling en een instructeur. De instructeur verklaarde geen afwijkingen te hebben geconstateerd tijdens de controle van het vliegtuig voor aanvang van de vlucht. De leerling vloog en had voor de start 10° flaps geselecteerd. De buitenluchttemperatuur was circa 22 °C. De baanrichting was 28 en de wind kwam van links voor met een snelheid van 7 à 10 knopen. De leerling verklaarde dat de hoogteroertrim in de neutraalstand stond. Tijdens de aanloop werd gecorrigeerd voor de wind en de start verliep normaal. Volgens de leerling liet hij het vliegtuig bij een snelheid van 55 à 60 knopen roteren. Direct na de start, op een hoogte van ongeveer 10 meter, bemerkte de leerling dat het vliegtuig niet meer wilde klimmen en geen snelheid wilde maken. De besturing voelde naar eigen zeggen “week” aan. De instructeur merkte dat ook en nam de besturing over. Hij besloot de start af te breken en te landen op het resterende stuk van de baan waarvan zij zojuist waren opgestegen. Na het dichttrekken van het gas en het selecteren van “full” flaps verliep de landing zonder problemen. Echter, door de hoge snelheid kon het vliegtuig niet voor het einde van de baan tot stilstand komen en reed door de afrastering van de terreinbegrenzing waarbij het over de kop sloeg en behoorlijk beschadigd raakte. Beide inzittenden konden het vliegtuig ongedeerd verlaten.



De PH-VSN na het ongeval

Onderzoek & Analyse

De oorzaak van het onvoldoende klimmen en snelheid maken na de start kon niet worden achterhaald. De dwarswind, de snelheid waarbij de leerling het vliegtuig lostrok (roteerde) en het startgewicht lagen binnen de limieten van het vlieghandboek. De instructeur verklaarde achteraf dat hij het gevoel had dat ze tijdens de start met een "downwash" te maken kregen.

Direct aan de zuidkant van vliegveld Hoogeveen is een industriegebied gevestigd. De wind kwam van het zuidwesten precies over dat industriegebied. Het is vaker voorgekomen dat de aldaar geplaatste gebouwen wervelingen (turbulentie) veroorzaakt en die invloed hadden op startende en landende vliegtuigen. Door de verschillen in windrichting en -snelheid die dan optreden kan het gebeuren dat het vliegtuig dichtbij de overtreksnelheid komt waardoor de besturing "week" aanvoelt. In dit specifieke geval met een windsnelheid tot 10 knopen is het overigens niet waarschijnlijk dat turbulentie een grote rol heeft gespeeld.

Bij een staartlastige trimstand en onvoldoende alertheid (correctie) komt het vliegtuig los dicht tegen de overtreksnelheid waarbij genoemde verschijnselen zouden kunnen optreden.

Op het moment dat de beslissing werd genomen de start af te breken was het vliegtuig reeds te ver gevorderd om vóór de afrastering aan het einde van de baan tot stilstand te komen.