

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2004057 **Classificatie:** Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	24-04-2004	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Geesteren	Vliegervaring:	142 uren motorvliegen, 0 uren MLA
Registratienummer:	OO-915	Passagiers:	Geen
Type luchtvaartuig:	Air Creation	Letsel:	Ernstig gewond
Soort luchtvaartuig:	Micro Light Aeroplane (MLA)	Lichtcondities:	Daglicht
Soort vlucht:	Taxiproeven		
Fase van de vlucht:	Landing		
Schade luchtvaartuig:	Aanzienlijk beschadigd		

Omschrijving van het voorval

De bestuurder van de OO-915, tevens eigenaar, had het vliegtuig gekocht nadat het zeven jaren had stilgestaan. Om de conditie van de motor te controleren had hij het vliegtuig achter een boerderij van een kennis opgebouwd. Na het schoonmaken van de carburateur en het vullen van de tank met brandstof werd de motor met behulp van een auto en startkabels gestart (de eigen accu was leeg). Toen de motor draaide wilde hij wat taxiën om te kijken hoe de motor opnam en of er voldoende vermogen beschikbaar was. De bestuurder verklaarde achteraf dat de OO-915 na ongeveer 20 meter plotseling los kwam van de grond en vrij steil omhoog ging. Volgens een ooggetuige bewoog het vliegtuig zich onregelmatig door de lucht, omhoog en omlaag en van links naar rechts. Het vloog vervolgens rakelings over een woonhuis en een manege en kwam tenslotte hard in aanraking met de grond waarbij de bestuurder ernstig gewond raakte en het vliegtuig zwaar werd beschadigd.

Onderzoek & Analyse

Omdat een Micro Light Aeroplane niet volgens internationale luchtwaardigheidseisen wordt gecertificeerd is er door de Onderzoeksraad voor Veiligheid slechts beperkt onderzoek verricht. Dit rapport beperkt zich tot een opsomming van de gevonden feiten en een summier analyse.

De OO-915 was een MLA uit de categorie tweepersoons "trike" en was Belgisch geregistreerd. Het bestond uit een buizenframe met daarboven een deltavleugel gemaakt van een metaalconstructie bespannen met kunststof doek. De MLA werd aangedreven door een tweecilinder motor met propeller welke zich achter de zitplaatsen bevond. Besturing van een trike vindt, anders dan bij 'conventionele' vliegtuigen met stuurknuppel, voetenstuur en roeren, plaats door gewichtsverplaatsing. Hiervoor dient een horizontale stuurbeugel dwars op de vliegrichting die naar voren, achteren en naar links en rechts bewogen kan worden. Anders dan bij vliegtuigen met conventionele besturing gaat bij een trike de neus naar beneden als de stuurbeugel naar achter getrokken wordt en omhoog als er tegen gedruwd wordt. Ook naar links of rechts sturen is afwijkend.



Voorbeeld van een trike (Bron: www.aircreation.fr)

Omdat het nooit de bedoeling was geweest om te gaan vliegen droeg de bestuurder geen bril. Hij verklaarde achteraf dat hij moeite had met 'zien' wat hem belemmerde bij het vliegen en het vinden van een geschikte landingsplaats. De bestuurder had ongeveer 5 à 6 jaren ervaring als privévlieger op vliegtuigen met een conventionele besturing, hij had geen ervaring met trikes. De wezenlijk andere besturingseigenschappen werkten waarschijnlijk ook in zijn nadeel bij het onder controle krijgen van het vliegtuig.

Het is niet bekend of het vliegtuig technisch luchtwaardig was op het moment van het ongeval, de technische staat is niet onderzocht.