

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2004190

Classificatie:

Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	12-10-2004	Bemanning:	2
Plaats voorval:	Lelystad		
Registratienummer:	PH-3R2		
Type luchtvaartuig:	KP-2UR "Kappa Sova"	Passagiers:	Geen
Soort luchtvaartuig:	Micro Light Aircraft	Letsel:	Beide inzittenden overleden
Soort vlucht:	Lokale vlucht		
Fase van de vlucht:	En route		
Schade luchtvaartuig:	Totaal vernield	Lichtcondities:	Daglicht

Omschrijving van het voorval

De PH-3R2 was een tweepersoons vliegtuig in de categorie Micro Light Aircraft (MLA). Aan boord bevonden zich de gebrevetteerde bestuurder en een tweede inzittende die zijn vliegopleiding in Tsjechië had gevolgd maar (nog) niet in het bezit was van een Nederlandse gelijkstelling.



Een deel van de PH-3R2 na het ongeval

Omstreeks 13:00 uur lokale tijd had de bestuurder van de PH-3R2 zich gemeld bij Lelystad Radio met de mededeling dat hij van plan was een lokale vlucht te maken gevolgd door een doorstart. Er werd gestart vanaf MLA baan 05. Rond 13:15 uur werd het vliegtuig door verschillende getuigen waargenomen op lage hoogte boven een bosperceel, noordwest van het vliegveld en buiten het circuitgebied. Uit de verklaringen van de getuigen bleek dat de motor eerst een onregelmatig (sputterend) geluid maakte waarna de motor totaal stopte. Het vliegtuig maakte een bocht naar rechts, dook steil naar beneden en kwam tot stilstand in een perceel met hoge begroeiing. Beide inzittenden kwamen om het leven, het vliegtuig werd totaal vernield.

Onderzoek & Analyse

Omdat een MLA niet volgens internationale luchtwaardigheidseisen wordt gecertificeerd is er door de Onderzoeksraad voor Veiligheid beperkt onderzoek verricht. Een eenduidige oorzaak voor het ongeval werd niet vastgesteld. Dit rapport beperkt zich tot een opsomming van de gevonden feiten en een summier analyse:

- De vleugelkleppen en het landingsgestel werden in ingetrokken positie aangetroffen.
- Gezien de schade aan de propellerbladen en waarnemingen van ooggetuigen kan geconcludeerd worden dat de propeller stilstond toen deze de grond raakte.
- Het vliegtuig was uitgerust met een propeller die tijdens het vliegen versteld kon worden. De knop voor het verstellen van de propellerbladen stond halverwege grove en fijne spoed. Het verstelmechanisme aan de propeller zelf was te ernstig beschadigd om de werkelijke stand van de propellerspoed te achterhalen.
- Het hoogteroer was vrijwel neutraal uitgetrimd.

- Beide brandstoftanks bevatten brandstof. Door brandstoflekkage was het niet mogelijk vast te stellen hoeveel brandstof aanwezig was voor het moment van het ongeval.
- De in de carburateur gevonden brandstof is onderzocht in een laboratorium maar bevatte geen stoffen die het uitvallen van de motor kunnen verklaren.
- De motor is door een erkend grondwerktuigkundige onderzocht. Er werden geen aanwijzingen gevonden die het uitvallen van de motor kunnen verklaren.
- De constructie van de luchtinlaat was zodanig uitgevoerd dat de carburateur altijd verwarmde lucht kreeg aangevoerd waardoor het onwaarschijnlijk is dat carburateurijs is opgetreden.
- Op de lichamen van beide slachtoffers werd autopsie verricht. Er zijn geen pathologische afwijkingen geconstateerd die de vliegvaardigheid negatief zouden hebben kunnen beïnvloeden.

De geschatte hoeveelheid aanwezige brandstof voor vertrek is als volgt bepaald:

Op 10 oktober 2004 was de PH-3R2 volgetankt (2 tanks à 32 liter = 64 liter). Voorafgaand aan de ongevalsvlucht had het vliegtuig 3 uren en 40 minuten gevlogen en daarbij ongeveer 51 liter verbruikt (bij een gemiddelde van 14 liter per uur). Geschatte resthoeveelheid: 64-51=13 liter. Voor aanvang van de ongevalsvlucht was daar 32 liter bijgetankt wat het totaal bracht op ongeveer 45 liter. Tijdens de ongevalsvlucht was daar ongeveer 4 liter van verbruikt (15 minuten vliegen) zodat de geschatte brandstofhoeveelheid op het moment van het ongeval 41 liter bedroeg.

Er was voor aanvang van de vlucht geen berekening gemaakt van het totaal gewicht en de zwaartepuntligging. Voor dit onderzoek is daarvan onderstaande schatting gemaakt:

Leeggewicht PH-3R2 (volgens vlieghandboek):	282 kg
Gewicht bestuurder (volgens opgave bekenden):	100 kg
Gewicht tweede inzittende (volgens opgave bekenden):	80 kg
Gewicht 41 liter brandstof:	<u>28 kg</u>
GESCHAT TOTAAL GEWICHT:	490 kg

Het maximum startgewicht bedroeg 450 kg waardoor het vliegtuig op het moment van het ongeval ongeveer 40 kg of ruim 8% te zwaar was beladen.

Het ongeval werd waarschijnlijk ingeleid door een motorstoring op lage hoogte. Vermoedelijk is het vliegtuig bij het uitvoeren van de noodlandingprocedure overtrokken geraakt en over de rechtervleugel weggevallen. Naar alle waarschijnlijkheid was het vliegtuig te zwaar beladen wat, in combinatie met het niet gebruiken van de vleugelkleppen, resulteerde in een hogere overtreksnelheid.