

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2005029

Classificatie:

Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

| | | | |
|-----------------------|-------------------------------|----------------------|--------------------------------------|
| Datum voorval: | 21-03-2005 | Bemanning: | 2 |
| Plaats voorval: | Luchtvaartterrein Budel | Ervaring bestuurder: | 388 uren waarvan 168 uren op type |
| Registratienummer: | PH-BVE | | |
| Type luchtvaartuig: | Cessna 172R | | |
| Soort luchtvaartuig: | Eenmotorig propellervliegtuig | Passagiers: | Geen |
| Soort vlucht: | Overlandvlucht | Letsel: | Geen |
| Fase van de vlucht: | Landing | | |
| Schade luchtvaartuig: | Ernstig beschadigd | Lichtcondities: | Daglicht |

Omschrijving van het voorval



PH-BVE na het ongeval

Na een overlandvlucht vanaf vliegveld Texel werd de landing ingezet op luchtvaartterrein Budel. Volgens de havenmeester (Budel Radio) was baan 03 in gebruik met een rechterhand circuit en kwam de wind uit de richting 120 graden met 14 knopen. Omdat het vliegtuig niet recht voor de baan uitkwam besloot de bestuurder een doorstart te maken wat hij kenbaar maakte via de radio. De havenmeester gaf vervolgens aan dat baan 21 ook voor de landing gebruikt kon worden waarop de bestuurder besloot dat te doen. Volgens de bestuurder maakte hij een normale landing op het linker gedeelte van de baan. Bij het uitrollen na de landing ging het vliegtuig naar links en kwam het linkerviel van het hoofdlandingsgestel naast de verharde baan in pas ingezaaide (zachte) grond terecht waarna het vliegtuig de landingsbaan afreed. Juist voordat het tot stilstand kwam helde het

vliegtuig scherp over naar rechts waarop de rechtervleugel en de propeller de grond raakten. Tenslotte kwam het vliegtuig in zijn geheel tot stilstand en konden beide inzittenden het vliegtuig ongedeerd verlaten.

Onderzoek & Analyse

Onderzoekers van de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn zelf niet ter plaatse geweest. Dit rapport is gebaseerd op gegevens die zijn verstrekt door betrokkenen.

Eén van de certificatie-eisen van een vliegtuig is de gedemonstreerde maximale zijwindcomponent ("demonstrated crosswind limit") bij de landing. Deze bedraagt voor de Cessna 172R 15 knopen. Tijdens het voorval kwam de wind van links en stond dwars op de baan met 14 knopen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het vliegtuig dicht tegen de maximum zijwindlimiet opereerde. Bij een landing met zijwind heeft een vliegtuig door het weerhaaneffect van het kielvlak de neiging om met de neus tegen de wind in te draaien. Dit dient te worden gecorrigeerd met het voetenstuur waaraan het richtingsroer en het neuswiel zijn bevestigd. Waarschijnlijk heeft de bestuurder onvoldoende of te laat gereageerd op een richtingsverandering. Een bijkomende mogelijke factor was dat de bestuurder op het linker gedeelte van de baan was geland waardoor de manoeuvreerruimte aan de linkerkant klein was.