

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2003057

Classificatie:

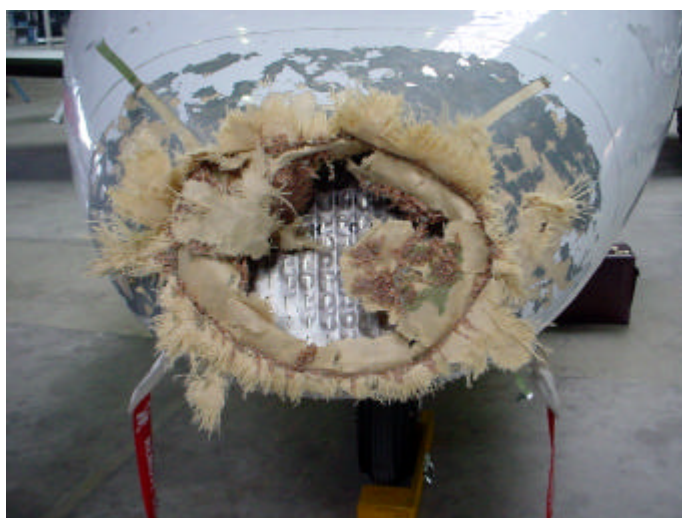
Ernstig incident

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	02-06-2003	Cockpitbemanning:	2
Plaats voorval:	Luchtruim Duitsland ¹	Vliegervaring bestuurder 1:	1904 uren waarvan circa 1000 uren op type
Registratienummer:	N18HJ	Vliegervaring bestuurder 2:	2265 uren waarvan circa 400 uren op type
Type luchtvaartuig:	Cessna Citation II	Passagiers:	6
Soort luchtvaartuig:	Tweemotorig zakenvliegtuig	Letsel:	Geen
Soort vlucht:	Commercieel	Lichtcondities:	Daglicht
Fase van de vlucht:	En route		
Schade luchtvaartuig:	Aanzienlijk		

Omschrijving van het voorval

De N18HJ was op weg van Falköping (Zweden) naar Amsterdam met zes passagiers en twee bemanningsleden. Boven Duitsland werd het vliegtuig overgedragen aan de Nederlandse Luchtverkeersleidingdienst en werd de daling ingezet. In verband met een verslechtering van de weersomstandigheden vroeg de luchtverkeersleider of de bemanning links- of rechtsom een buiengebied wilde vliegen. De bemanning verklaarde later dat ze kozen voor linksom omdat het zicht daar beter was en verlegde de koers. Ze vlogen op een hoogte van 15.000 voet (flight level 150) toen het donker werd en de turbulentie toenam, gevolgd door het harde geluid van hagel. De snelheid werd verminderd, het ijsbestrijdingssysteem aangezet en de automatische piloot uitgeschakeld. De passagiers werden verzocht hun riemen goed vast te maken. Na ongeveer drie minuten was het voorbij en werd de nadering en landing op Amsterdam Airport Schiphol voortgezet. Dit verliep zonder problemen en de bemanning was zich niet bewust van schade aan het vliegtuig. Pas toen ze stil stonden werd de omvang daarvan duidelijk. De kunststof neus (radome) waarachter de weerradar zit was totaal vernield terwijl de aluminium huidbeplating van de vleugel en romp op veel plaatsen was ingedeukt.



De vernielde kunststof neus



Ingedeukte aluminium huidbeplating

¹ Tijdens het onderzoek bleek uit de radarbeelden dat het voorval zich feitelijk had voorgedaan in Duits luchtruim. Na overleg met de Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) in Duitsland is besloten dat het onderzoek door de Onderzoeksraad voor Veiligheid zou worden uitgevoerd.

Onderzoek & Analyse

Tijdens de vluchtvoorbereiding heeft de bemanning het weer besproken. Het was hun bekend dat er onweersbuien verwacht werden in het gebied waar ze doorheen zouden vliegen maar ze zagen geen reden om van de vlucht af te zien. Het eerste gedeelte van de vlucht verliep zonder problemen, de lucht was helder met voldoende zicht (CAVOK). Toen ze een gebied met cumulonimbi naderden vroeg de luchtverkeersleider of ze er links- of rechtsomheen wilden vliegen. De bemanning koos voor een koerswijziging naar links (oost) van 25 graden, waarop de koers naar 180 graden werd verlegd.

Uit de radioconversatie bleek dat de luchtverkeersleider twijfelde of deze koersverlegging op dat moment voldoende was om het buiengebied te ontwijken, waarop hij de bemanning aangaf hem op te roepen indien nodig.

Uit de radarbeelden bleek dat de N18HJ vervolgens dwars door de kern van een cumulonimbus was gevlogen met bovenvermeldde schade tot gevolg.

De N18HJ was voorzien van een weerradar maar die stond op het moment van het voorval niet aan. Toen het vliegtuig het buiengebied binnenvloog was het te laat om de weerradar aan te zetten omdat het volgens de bemanning 3 tot 4 minuten duurt voordat deze actief wordt.

Het ernstige incident werd veroorzaakt doordat het vliegtuig onverwacht door de kern van een cumulonimbus was gevlogen. Hoewel de bemanning de juiste correctieve handelingen had verricht toen ze door de wolk vlogen, valt een kritische kanttekening te plaatsen bij het voortraject de weerradar niet te activeren.

N.B.

Dit rapport is in de Nederlandse en Engelse taal gepubliceerd. Bij verschil in interpretatie dient de Nederlandse tekst als bindend te worden beschouwd.