

# De Onderzoeksraad voor Veiligheid

**Nummer voorval:** 2004205

**Classificatie:**

**Ongeval**

## ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	08-11-2004	Bemanning:	1 (leerling)
Plaats voorval:	Groningen Airport Eelde	Ervaring:	31 uren, alle op type
Registratienummer:	PH-AVA		
Type luchtvaartuig:	Cessna F172P	Passagiers:	Geen
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig propellervliegtuig		
Soort vlucht:	Solo (les)vlucht	Letsel:	Geen
Fase van de vlucht:	Doorstart		
Schade luchtvaartuig:	Zwaar beschadigd	Lichtcondities:	Schemering

## Omschrijving van het voorval

Na een vlucht van ongeveer 45 minuten met vijf doorstarts gemaakt te hebben met een instructeur vertrok de leerling-vlieger aansluitend als enige inzittende voor een drietal doorstarts op baan 23. De eerste landing werd volgens de verklaring van de leerling uitgevoerd met de landingskleppen volledig uitgeslagen, de carburateurvoorverwarming op 'warm' en een snelheid van 65 knopen op het eindnaderingsbeen. De instructeur die de vlucht vanaf de grond had gevolgd met een verrekijker verklaarde dat het vliegtuig een beetje hoog binnenkwam maar dat de landing er goed uitzag zonder slingering of stuiter. Het eerste baancontact vond plaats ongeveer 150 meter voorbij het begin van de baan. Volgens de leerling heeft hij achtereenvolgens de carburateurvoorverwarming uitgeschakeld, de landingskleppen ingetrokken en vol gas gegeven. Het vliegtuig draaide vervolgens naar links en kwam naast de baan terecht waarna het neuswiel wegzakte in de zachte bodem en de neuspoot afbrak. Door de voorwaartse snelheid van ongeveer 55 knopen sloeg het vliegtuig over de kop en kwam tenslotte ongeveer 50 meter naast de baan ondersteboven tot stilstand. De leerling kon het vliegtuig ongedeerd verlaten. Het vliegtuig was zwaar beschadigd.

## Onderzoek & Analyse

Onderzoekers van de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn zelf niet ter plaatse geweest. Dit rapport berust op gegevens die zijn verstrekt door betrokkenen en door de Dienst Luchtvaartpolitie van het Korps Landelijke Politiediensten.

Het was voor de leerling in totaal de derde keer dat hij solo vloog. De laatste solovlucht was een week voor het ongeval. De instructeur beschreef de leerling als een rustig iemand met een redelijke vlieghand die wist waar hij mee bezig was. Het weer was goed, de windsnelheid was 4 knopen vanuit een zuidelijke richting en het zicht bedroeg meer dan 10 kilometer. De solostart vond plaats ongeveer 20 minuten voor het einde van de uniforme daglichtperiode<sup>1</sup>. Vanwege de intredende schemering was de baanverlichting ontstoken. Technisch onderzoek aan het besturingssysteem leverde geen bijzonderheden op waaruit geconcludeerd mag worden dat deze op het moment van het ongeval normaal functioneerde.

Tijdens de start wil de neus van een vliegtuig met een -vanuit de cockpit bekeken- rechts-draaiende propeller naar links uitwijken. Dit dient te worden gecorrigeerd door met de voeten het voetenstuur naar rechts in te trappen. Waarschijnlijk heeft de leerling te laat of onvoldoende gereageerd waardoor het toestel naast de baan terechtkwam en over de kop sloeg.

<sup>1</sup> Uniforme daglichtperiode: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52° 00' N en 05° 00' O op zeeniveau. (Deze, voor elke dag van het jaar verschillende, tijdstippen worden door de LVNL vastgesteld en gepubliceerd in de AIP).