

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2005038

Classificatie:

Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	02-04-2005	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Luchthaven Lelystad	Ervaring:	Circa 200 uren totaal op motorvliegtuigen en MLA's
Registratienummer:	PH-2V6	Passagiers:	1
Type luchtvaartuig:	Tecnam P 92 ECHO	Letsel:	Geen
Soort luchtvaartuig:	Micro Light Aeroplane (MLA)	Lichtcondities:	Daglicht
Soort vlucht:	Overlandvlucht		
Fase van de vlucht:	Landing		
Schade luchtvaartuig:	Aanzienlijk beschadigd		

Omschrijving van het voorval

De PH-2V6 is een tweepersoons vliegtuig in de categorie Micro Light Aeroplane (MLA). Aan boord bevonden zich de bestuurder, tevens eigenaar van het vliegtuig, en een passagier. Het was voor de bestuurder de eerste vlucht als nieuwe eigenaar van de PH-2V6. Er werd gevlogen vanaf het deel van het luchtvaartterrein uitsluitend bedoeld voor landen en starten door MLA's. De start en de vlucht verliepen zonder bijzonderheden. Na ongeveer een uur vliegen keerde de PH-2V6 terug naar Lelystad. Baan 05 was in gebruik en de wind kwam uit een richting van ongeveer 100 graden met een sterkte variërend tussen 10 en 15 knopen. De eindnadering werd uitgevoerd met volledig uitgeslagen landingskleppen en een snelheid van ongeveer 90 kilometer per uur. Bij de dijk van het RDW Test Centrum Lelystad, voor het begin van de baan merkte de bestuurder dat hij te laag vloog en selecteerde meer vermogen. Nadat de dijk gepasseerd was werd het vliegtuig volgens de bestuurder naar links weggezet wat hij tevergeefs heeft getracht te corrigeren met de rolroeren en het richtingsroer. Het vliegtuig kwam hard in aanraking met de (gras)baan, eerst met het linkerwiel gevolgd door het neuswiel en het rechterwiel. Vervolgens raakte de propeller de grond en brak af. Ongeveer 25 meter na het eerste contact met de baan kwam het vliegtuig tot stilstand. Beide inzittenden konden het vliegtuig ongedeerd verlaten. De linkervleugel, de motor en de motorophanging waren beschadigd.

Onderzoek & Analyse

Omdat een MLA niet volgens internationale luchtwaardigheidseisen wordt gecertificeerd is er door de Onderzoeksraad voor Veiligheid slechts beperkt onderzoek verricht en zijn geen onderzoekers ter plaatse geweest. Dit rapport berust op gegevens die zijn verstrekt door de bestuurder en door de Dienst Luchtvaartpolitie van het Korps Landelijke Politiediensten.

De wind kwam van rechtsvoor en stond ongeveer 50 graden op de baanrichting. Bij een windsnelheid van gemiddeld 13 knopen resulteerde dat in een dwarswindcomponent van ongeveer 10 knopen. De dwarswindlimiet voor de PH-2V6 van 15 knopen (volgens opgave van de bestuurder/eigenaar) werd niet overschreden.

Er was voor aanvang van de vlucht door de bestuurder geen berekening gemaakt van het totaal gewicht. Ten behoeve van het onderzoek is onderstaande schatting gemaakt:

Leeggewicht PH-2V6 (volgens opgave eigenaar):	285 kg
Gewicht bestuurder (volgens opgave eigenaar):	92 kg
Gewicht passagier (volgens opgave eigenaar):	96 kg
Gewicht 40 liter brandstof:	<u>29 kg</u>
GESCHAT TOTAAL GEWICHT:	502 kg

Het maximum toegestane gewicht van het vliegtuig bedroeg 450 kg. Bij de start was het vliegtuig ongeveer 52 kg of ruim 11% boven het maximum gewicht beladen. Tijdens de vlucht van ongeveer een uur was ongeveer 18 liter (of 13 kg) brandstof verbruikt waardoor het geschatte gewicht bij de landing 489 kg bedroeg, een overschrijding van 39 kg of ruim 8% boven het maximum gewicht.

Waarschijnlijk is de vliegsnelheid van de PH-2V6 tijdens het laatste deel van de nadering onder de overtreksnelheid gekomen waarbij de vleugel overtrokken is geraakt en het vliegtuig hard in aanraking kwam met de grond. Het is niet bekend waardoor de snelheid onder de overtreksnelheid kwam. Door de overbelading was de overtreksnelheid van het vliegtuig weliswaar enige kilometers per uur hoger dan vermeld in het vliegtuighandboek maar deze toename was dermate gering dat het onwaarschijnlijk is dat die een rol van betekenis heeft gespeeld bij het ongeval.