

# De Onderzoeksraad voor Veiligheid

**Nummer voorval: 2005110**

**Classificatie:**

**Ernstig incident**

## ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	27-07-2005	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Nabij Terneuzen	Ervaring bestuurder:	313 uren totaal waarvan circa 171 uren op type
Registratienummer:	PH-VIN	Passagiers:	1
Type luchtvaartuig:	BX-2 Cherry	Letsel:	Geen
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig motorvliegtuig, categorie zelfbouw	Lichtcondities:	Daglicht
Soort vlucht:	Overlandvlucht		
Fase van de vlucht:	En route		
Schade luchtvaartuig:	Gering		

## Omschrijving van het voorval

De vlucht betrof een overlandvlucht onder zichtvliegomstandigheden van vliegveld Lelystad (EHLE) naar Abbeville (LFOI). Aan boord zaten de bestuurder en een passagier. Er werd samen met de F-BNYC, een motorvliegtuig van het type Gardan GY-80, gevlogen. Het vertrek vanaf EHLE was vertraagd, vanwege het slechte zicht. De start vond plaats om 16.55 uur<sup>1</sup>. Na een uur vliegen, waarbij geen bijzonderheden optraden, begon de motor boven de Westerschelde een vreemd geluid te produceren en te vibreren. De bestuurder zette meteen koers richting de dichtstbijzijnde kustlijn en besloot de motor uit te zetten om ernstige schade aan het vliegtuig te voorkomen. Op dat moment, circa 20 seconden na de aanvang van het vreemde geluid, stopte de motor er abrupt mee, voordat de bestuurder deze zelf kon afzetten. De PH-VIN bevond zich toen op een hoogte van 1300 voet. De bestuurder verminderde de snelheid naar 80 knopen; dit is de voor dit vliegtuig vastgestelde beste glijnsnelheid. Via de radio stelde hij de bestuurder van de F-BNYC op de hoogte van de situatie, die vervolgens het militaire verkeersleidingscentrum Nieuw Milligen (Dutch Mil) verwittigde. De bestuurder voerde de motorstoringsprocedure uit en deed een poging de motor te herstarten, maar dit lukte niet. Daarop bereidde hij zich voor op een noodlanding. De bestuurder voerde de noodlandingsprocedure uit en bereidde zijn passagier voor op een ruwe landing. Zoals voorgeschreven in het vlieghandboek, besloot de bestuurder een landing te maken met het landingsgestel niet naar beneden geselecteerd. De bestuurder verklaarde dat hij twee geschikte landingsvelden in zicht had. Beide min of meer op de gevlogen koers. Hij besloot op het grootste veld te gaan landen dat tevens geen obstakels in de landingsrichting had. De wind was op dat moment zwak en stond min of meer op de neus van het vliegtuig. De bestuurder schatte in dat hij te weinig hoogte had voor een noodlandingscircuit. Dit zou tevens resulteren in een rugwindlanding. De bestuurder besloot derhalve een *straight in* nadering te maken, waarbij vol vleugelklappen werd geselecteerd om hoogte te verliezen. Om 18.01 uur werd op het veld met gemaaid vlas een zachte landing gemaakt, waarbij het vliegtuig gedurende de laatste meters van de uitloop ongeveer 100 graden om de rechtervleugel draaide. De inzittenden bleven ongedeerd.

De F-BNYC die boven het veld bleef cirkelen informeerde Dutch Mil over de situatie. De PH-VIN raakte nauwelijks beschadigd tijdens de noodlanding. Er was een beschadiging zichtbaar aan de bovenzijde van het motorblok. De bestuurder verklaarde dat er na de landing nog voldoende olie in de motor aanwezig was. De motor was een Jabiru 2200A en had in totaal 212 uren gedraaid, waarvan circa 180 vlieguren.

## Onderzoek & Analyse

Onderzoekers van de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn zelf niet ter plaatse geweest. Dit rapport is gebaseerd op een verslag van de eigenaar en bestuurder van de PH-VIN en een onderzoek uitgevoerd door het Korps Landelijke Politiediensten, dienst Luchtvaartpolitie. Nadat de motor was afgeslagen voerde de bestuurder circa een uur na vertrek vanaf vliegveld Lelystad een geslaagde noodlanding uit. De oorzaak van de motorstoring bleek een gebroken uitlaatklep te zijn.

<sup>1</sup> Alle tijden in dit rapport zijn lokale tijden.