

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2008018
Classificatie:	Ernstig incident
Datum, tijd ¹ voorval:	10 februari 2008, 11.55 uur
Plaats voorval:	Vliegveld Midden-Zeeland (EHMZ)
Registratie:	PH-LFA
Type luchtvaartuig:	Cessna 172P
Soort luchtvaartuig:	Motorvliegtuig
Soort vlucht:	Overland
Fase van de vlucht:	Landing
Schade aan luchtvaartuig:	Zwaar
Aantal bemanningsleden:	Eén
Aantal passagiers:	Drie
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

Vliegveld Midden-Zeeland heeft een alternatieve naderingsprocedure voor baan 09. Doordat de bestuurder zeer laat besloot deze procedure te volgen, kwam het vliegtuig hoog op het eindnaderingsbeen uit. In een reactie op de hoge eindnadering verlaagde de bestuurder de neusstand van het vliegtuig waardoor de snelheid opliep. Tijdens deze manoeuvre raakte het neuswiel de baan waarna het vliegtuig opstuiterde. De daaropvolgende landing was dermate hard dat het neuswiel afbrak en de propeller de grond raakte. Het vliegtuig liep zware schade op. De bestuurder en de drie passagiers bleven ongedeerd.

Dit rapport is gebaseerd op de schriftelijke verklaring van de bestuurder, het rapport van het Korps Landelijke Politiediensten, Dienst Luchtvaartpolitie en het weerrapport van het KNMI. Er zijn geen nader onderzoek en analyse uitgevoerd.

FEITELIJKE INFORMATIE

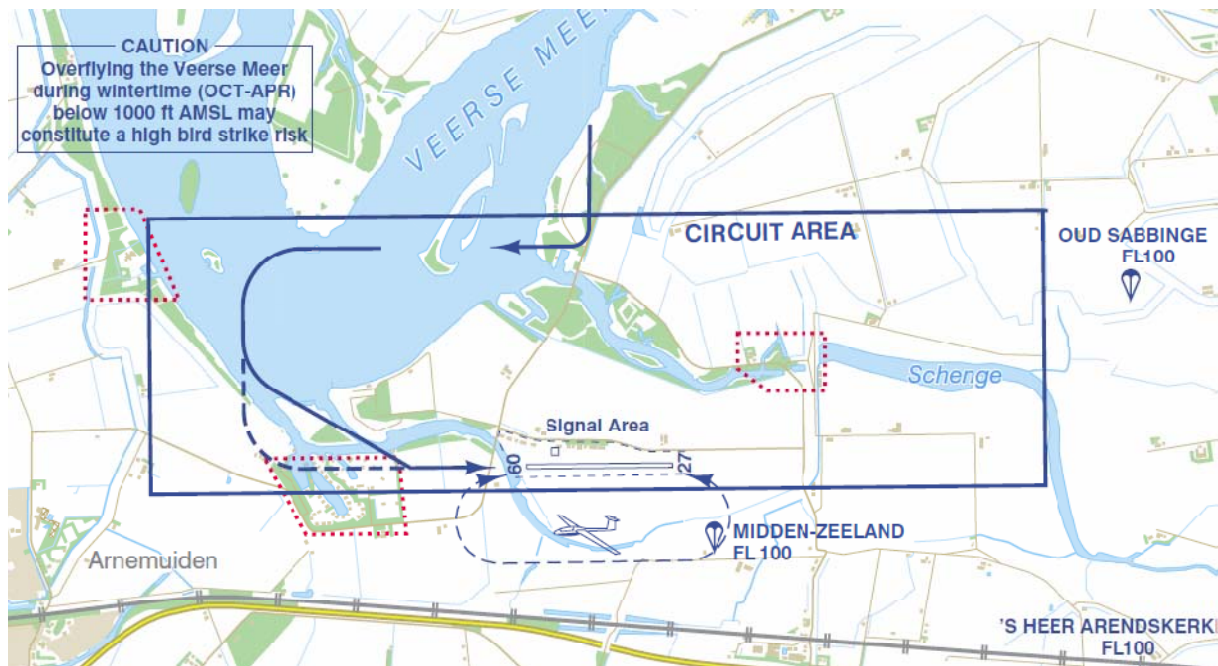
De vlucht

PH-LFA vertrok van de luchthaven Lelystad (EHLE) voor een vlucht onder zichtvliegvoorschriften naar het vliegveld Midden-Zeeland. Naast de gezagvoerder waren er drie passagiers aan boord.

¹ Alle tijden in dit rapport zijn lokale tijden tenzij anders vermeld.

De KNMI weersgegevens gaven voor vliegveld Midden-Zeeland rond 12.00 uur een zicht van meer dan 10 kilometer. Aan de grond was de windrichting 110 graden met 4 knopen. Op 500 voet hoogte was de windrichting 130 graden met 10 knopen.

Tijdens de nadering van het vliegveld meldde de bestuurder zich bij de havendienst. Na deze melding vloog hij een rondje om het vliegveld. Volgens de verklaring van de bestuurder was dit buiten het circuitgebied; dit gebied is in figuur 1 aangeduid als 'circuit area'. Na deze oriëntatieronde vloog de bestuurder het circuitgebied binnen om vervolgens aan te sluiten op het rugwindbeen aan de noordkant van de hoofdbaan voor een landing op baan 09.

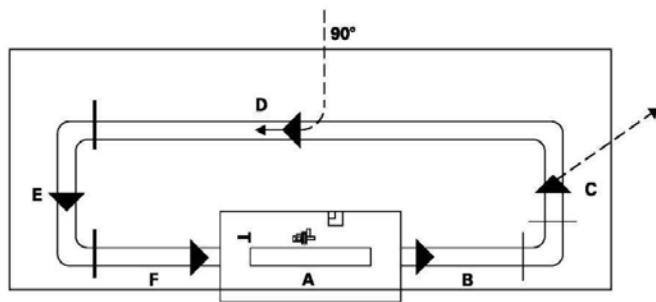


Figuur 1: aanvliegeroute voor baan 09 (bron: Visual Approach Chart, AIP Netherlands)

Het luchtverkeerscircuit ligt aan de noordkant van de baan en dient op een hoogte van 700 voet AAL² binnengevlogen te worden. In dit gebied liggen drie locaties waar vanwege de beperking van geluidsoverlast niet overheen mag worden gevlogen. Deze locaties zijn in figuur 1 met rode stippelijnen gemarkeerd. Eén van deze locaties ligt onder het luchtverkeerscircuit ten westen en in het verlengde van de baan. Hierdoor is er een circuit gedefinieerd waarbij het eindnaderingsbeen voor baan 09 zo dient te worden gevlogen dat het kampeerterrein ten westen van het vliegveld wordt gemeden. Indien om veiligheidsredenen deze voorkeurprocedure niet kan worden uitgevoerd dient het standaard luchtverkeerscircuit te worden gevolgd. Zie figuur 2 voor de benamingen van de verschillende benen in het standaard luchtverkeerscircuit.

Volgens de verklaring van de bestuurder werd het rugwindbeen gevlogen op 700 voet met 80 knopen en 10 graden landingskleppen. Op het basisbeen werd 20 graden landingskleppen geselecteerd en werd de snelheid gereduceerd tot 70 knopen. Op het basisbeen herinnerde de bestuurder zich dat baan 09 een afwijkend circuit heeft. De bestuurder besloot om alsnog zijn route aan te passen.

² AAL staat voor 'above aerodrome level' (boven grondniveau).



- A. Start- en landingsbaan
- B. Startbeen
- C. Dwarswindbeen
- D. Rugwindbeen
- E. Basisbeen
- F. Eindnaderingsbeen

Figuur 2: het standaard luchtverkeerscircuit

Doordat het afsnijden van de bocht naar het eindnaderingsbeen onvoorbereid gebeurde, kwam het vliegtuig hoog uit op het eindnaderingsbeen. De bestuurder trachtte dit op te lossen door de landingskleppen volledig uit te selecteren (30 graden) en een lage neusstand aan te nemen. Hierdoor nam de snelheid toe. Gezien de lengte van de landingsbaan (1000 meter) besloot de bestuurder de te hoge snelheid boven de baan te verminderen. De bestuurder verklaarde dat het neuswiel de baan raakte met een snelheid van ongeveer 65 knopen. Het vliegtuig stuiterde hierna een paar maal op. Het neuswiel raakte hierbij dermate hard de baan dat het neuslandingsgestel afbrak en de propeller de grond raakte en verhoog. Naast deze schade werd ook schade vermoed aan de motor, veroorzaakt door het contact van de propeller met de baan. De bestuurder en de drie passagiers bleven ongedeerd.

De bestuurder

De bestuurder was een 67-jarige man en in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid en een geldige medische verklaring.

Bewijs van bevoegdheid	private pilot licence (PPL(A)) sinds 1993
Bevoegdverklaringen	radiotelefonie voor VFR-vluchten
Aantal uren in total	485
Aantal uren op type	337
Aantal uren gedurende laatste 3 maanden	4:30



Figuur 3: PH-LFA na de landing