

Feitelijke informatie

Nummer voorval:	2006042	Classificatie:	Ongeval
Datum voorval:	15-04-2006	Bemanning:	2
Plaats voorval:	Vliegveld Stadskanaal (EHST)	Ervaring RFIE:	5525 uren totaal, waarvan 825 uren op MLA
Registratiekenmerk:	PH-2N7	Ervaring RFI:	400 – 500 uren op MLA
Type luchtvaartuig:	Air Creation Mild GT 582 ES	Passagier(s):	0
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig propellervliegtuig	Letsel:	1 overleden, 1 gewonde
Soort vlucht:	Autorisatietest ("Profcheck")	Lichtcondities:	Daglicht
Fase van de vlucht:	Start		
Schade luchtvaartuig:	Totaal vernield		

Samenvatting

Neergestort vermoedelijk door medisch probleem.

Omschrijving van het voorval

De PH-2N7 was een tweepersoons luchtvaartuig in de categorie Micro Light Aircraft (MLA). Omstreeks 15.00 uur lokale tijd was de PH-2N7 opgestegen vanaf (microlight)vliegveld Haren-Dankern in Duitsland voor een vlucht naar vliegveld Stadskanaal (EHST). De bestuurder, tevens eigenaar van het vliegtuig, was alleen aan boord. De bestuurder was in het bezit van de bevoegdverklaring recreatief vlieginstructeur ("Recreational Flight Instructor", afgekort RFI) en had op vliegveld Stadskanaal een afspraak gemaakt voor het doen van een autorisatietest ("profcheck"). De vlucht naar en de landing op EHST verliepen zonder problemen.

De autorisatietest werd afgenomen door een bevoegde examiner ("Recreational Flight Instructor Examiner", afgekort RFIE) door middel van een rollenspel. De RFIE zou plaatsnemen op de voorste zitplaats en zich voordoen als 'leerling' waarbij hij het vliegtuig ook daadwerkelijk zou besturen. De RFI zou achterin gaan zitten en zich voordoen als actieve 'instructeur'. Tijdens de vlucht zou de RFIE de RFI beoordelen op zijn instructiebekwaamheid.

Tijdens de briefing voorafgaand aan de vlucht werd afgesproken dat er twee landingen zouden worden uitgevoerd. Tevens werden verbale en non-verbale signaalafspraken gemaakt voor tijdens de vlucht. De PH-2N7 was uitgerust met een intercomvoorziening waardoor beide inzittenden in staat waren met elkaar te communiceren tijdens de vlucht. De non-verbale afspraak hield in dat de RFI een klop op de rechterschouder van de RFIE zou geven gevolgd door een horizontaal handteken wanneer hij de volledige besturing wilde overnemen.

Op vliegveld Stadskanaal was baan 06 in gebruik. Volgens gegevens van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut KNMI kwam de wind aan de grond ten tijde van het ongeval uit de richting 110 graden met 7-10 knopen. De wind was licht turbulent en het zicht bedroeg meer dan 10 km.

De start vond plaats omstreeks 17.45 uur lokale tijd. De RFI verklaarde dat de RFIE het vliegtuig tijdens de startaanloop iets af liet wijken van de rechte lijn wat door de RFI was gecorrigeerd. Na ongeveer 30 meter kwam de PH-2N7 los van de grond. Volgens de RFI was er sprake van lichte turbulentie veroorzaakt door de wind die van rechts over de op het vliegveld aanwezige bebouwing waaide. In eerste instantie verliep de klim goed, de motor draaide volgas bij een juiste neusstand. Op een hoogte van ongeveer 15 meter merkte de RFI dat de RFIE de stuurbeugel te strak en niet ontspannen vasthield. Toen de RFI merkte dat het vermogen geleidelijk terugliep heeft hij het gas vol opengedaan en het signaal gegeven aan de RFIE dat hij de besturing wilde overnemen. De RFIE reageerde echter niet en bleef de stuurbeugel krampachtig naar zich toe trekken waarbij het vliegtuig naar rechts begon te zwenken. Ondanks verbaal schreeuwen en duwen tegen de stuurbeugel lukte het de RFI niet om controle over het vliegtuig te krijgen. Vanaf een hoogte van ongeveer 15 á 20 meter kwam het vliegtuig in een dalende rechterbocht waarna het de dakrand van een hangaar raakte en bovenop het platte dak van de hangaar terecht kwam. De RFIE bleek te zijn overleden, de RFI was gewond. Het vliegtuig was onherstelbaar beschadigd.

Onderzoek en analyse

Er is door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) beperkt onderzoek verricht, er zijn geen onderzoekers ter plaatse geweest. De feitelijke informatie in dit rapport berust op gegevens die zijn verstrekt door de Dienst Luchtvaartpolitie van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD).

De Air Creation Mild GT 582 ES is een MLA uit de categorie tweepersoons trike met zitplaatsen achter elkaar. Het toestel bestaat uit een buizenframe met daarboven een deltavleugel gemaakt van een metaalconstructie bespannen met kunststof doek. De MLA wordt aangedreven door een tweecilinder tweetaktmotor met propeller welke zich achter de achterste zitplaats bevindt. Besturing van een trike vindt, anders dan bij conventionele vliegtuigen, plaats door zwaartepuntverplaatsing. Hiervoor dient een enkelvoudig uitgevoerde horizontale stuurbeugel dwars op de vliegrichting die naar voren, achteren en naar links en rechts bewogen kan worden. De stuurbeugel kan zowel vanaf de voorste als de achterste zitplaats worden bediend. Anders dan bij vliegtuigen met conventionele besturing gaat bij een trike de neus naar beneden als de stuurbeugel naar achter getrokken wordt en omhoog als er tegen geduwd wordt. Bij het taxiën en tijdens de startaanloop wordt een trike bestuurd door een met de voeten bediend neuswiel. Beide inzittenden kunnen het neuswiel bedienen.

De voorste bestuurder regelt het motorvermogen met de rechervoet en de rem met de linkervoet. De achterste bestuurder bedient de motor met een handgas voorziening.



Afbeelding 1: Voorbeeld van een trike (Bron: www.aircreation.fr)

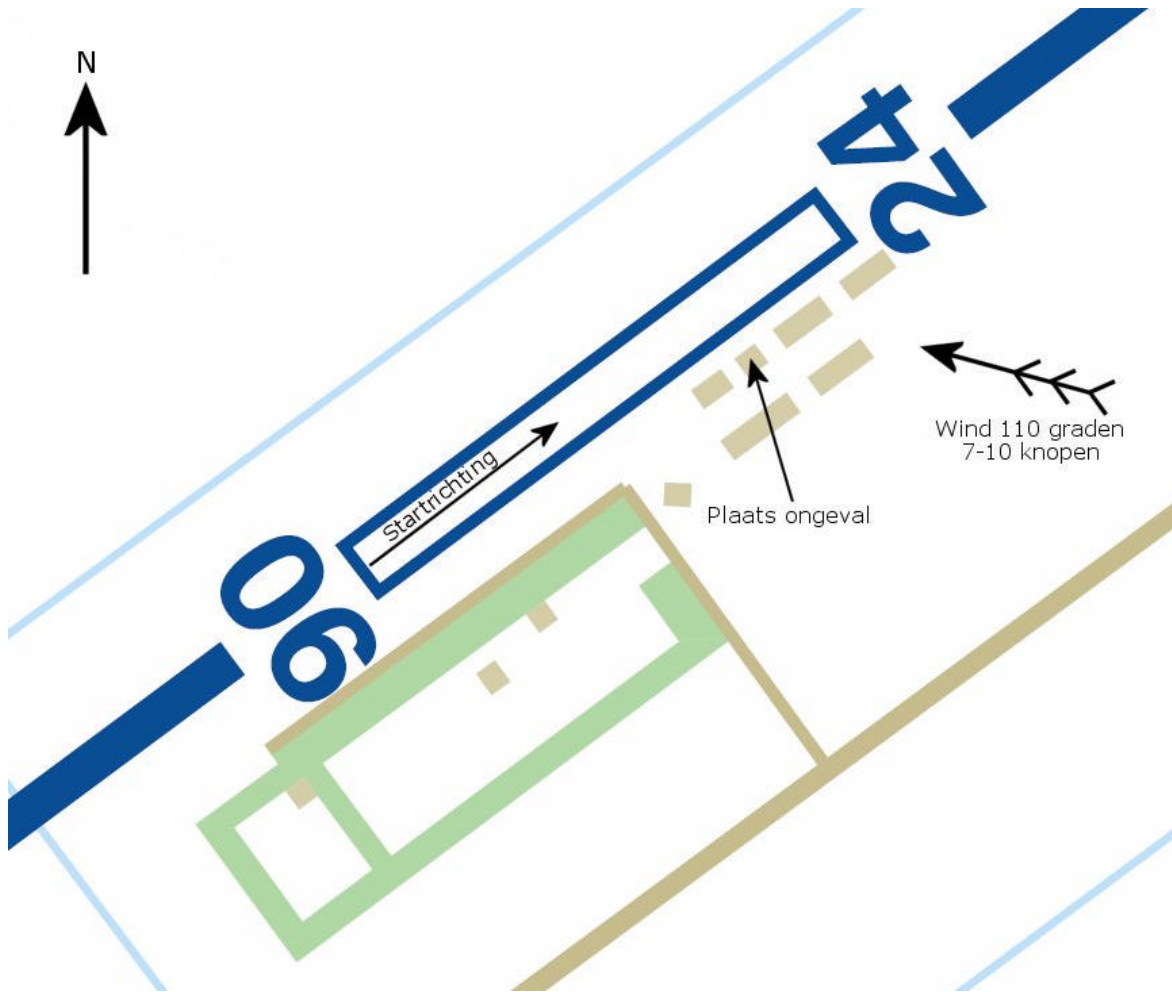
Direct voorafgaand aan de ongevalsvlucht, omstreeks 16.30 lokale tijd, was de betrokken RFIE door een seniorexaminator (her)uitgecheckt voor zijn RFE ("Recreational Flight Examiner") bevoegdheid waarbij de seniorexaminator als 'leerling' optrad. De vlucht vond plaats in een conventioneel vliegtuig. Volgens de seniorexaminator verliep de autorisatievlucht zonder bijzonderheden en maakte de RFIE een gezonde en fitte indruk.

De seniorexaminator was aanwezig bij de briefing tussen de bij het ongeval betrokken RFIE en RFI. Het was de eerste keer dat beide bestuurders met elkaar zouden gaan vliegen. Volgens de RFI en de seniorexaminator was er tijdens de briefing onder andere gesproken over de vliegervaring van de RFIE op trikes. De seniorexaminator meende zich uit dat gesprek te herinneren dat de ervaring van de RFIE op trikes 11 of 12 vluchten was. Tevens was gesproken over het verschil in bediening van het gas, voorin met de rechtermoot en achterin met de hand. De RFIE had daarbij verklaard dat dat voor hem geen probleem was.

De RFIE was een ervaren vlieger met beroepsvliegereisen in de Koninklijke Luchtmacht en de kleine luchtvaart. Tevens was hij een ervaren MLA vlieger en vlieginstruuteur die vrijwel wekelijks vloog. De RFIE was in het bezit van een geldige medische verklaring klasse I.

Op het lichaam van de RFIE is autopsie verricht. Uit het autopsierapport bleek dat het slachtoffer was overleden als gevolg van de crash. Daarnaast waren hartafwijkingen geconstateerd die wezen op beschadiging van de hartspier in het verleden. Er waren geen zichtbare aanwijzingen voor een recent hartinfarct. De sectiebevindingen sluiten echter niet uit dat het slachtoffer was getroffen door dodelijke hartritmestoornissen.

De Onderzoeksraad acht het waarschijnlijk dat de voorste bestuurder onwel is geworden. Mogelijk is hierbij zijn voet van het gaspedaal gegleden en reageerde hij niet op signalen van de achterste bestuurder om de stuurbeugel los te laten.



Afbeelding 2: Situatieschets vliegveld Stadskanaal (EHST)