

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2008030
Classificatie:	Ongeval
Datum, tijd ¹ voorval:	29 maart 2008, 16.23 uur
Plaats voorval:	Rotterdam Airport (EHRD)
Registratie:	PH-3K8
Type luchtvaartuig:	Urban Air UFM 10 Samba
Soort luchtvaartuig:	Micro Light Airplane (MLA)
Soort vlucht:	Overlandvlucht
Fase van de vlucht:	Landing
Schade aan luchtvaartuig:	Zwaar beschadigd
Aantal bemanningsleden:	Eén
Aantal passagiers:	Eén
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

Tijdens de eindnadering lukte het de bestuurder niet om de selectiehendel van de landingskleppen in de juiste stand te vergrendelen. Vlak voor de landing schoot de hendel weer los waardoor de landingskleppen werden ingetrokken. Het vliegtuig raakte de landingsbaan hard waarbij het neuslandingsgestel en het hoofdlandingsgestel zwaar beschadigd werden. De bestuurder maakte een doorstart en nadat hij enige tijd had rondgevlogen, maakte hij een landing waarbij het vliegtuig met de neus over de landingsbaan schoof. Het vliegtuig raakte daarbij nog meer beschadigd.

Dit rapport berust op gegevens van de Luchtvaartpolitie van het Korps Landelijke Politiediensten en de verklaring van de bestuurder.

FEITELIJKE INFORMATIE

De vlucht

Het vliegtuig maakte een overlandvlucht van vliegveld Grubbenvorst, nabij Venlo, naar Rotterdam Airport. Aan boord bevonden zich de bestuurder en een passagier. De vlucht vond plaats in daglicht onder zichtvliegvoorschriften. Tijdens de nadering voor baan 24 van Rotterdam Airport, selecteerde de bestuurder de landingskleppen. Hij merkte dat de vergrendeling mogelijk niet goed werkte en probeerde vervolgens met één arm zowel de gashendel te bedienen als de bedieningshendel van

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

de kleppen tegen te houden. Vlak voor de landing schoot de hendel van de landingskleppen uit de vergrendelpositie waardoor de kleppen werden ingetrokken. De bestuurder gaf vermogen om een doorstart te maken maar het vliegtuig zakte door en raakte de landingsbaan hard waarbij het neuslandingsgestel en het hoofdlandingsgestel zwaar beschadigd werden. Na de aanraking met de baan steeg het vliegtuig weer op. Alvorens opnieuw te landen, voerde de bestuurder overleg met de luchtverkeersleiding en vloog hij op geringe hoogte langs de verkeerstoren om de schade te laten observeren. Daarna vloog het vliegtuig in opdracht van de luchtverkeersleiding een wachtpatroon van ongeveer 30 minuten om ander luchtverkeer te laten landen. Vervolgens maakte hij een landing waarbij het vliegtuig verder beschadigd werd doordat het met de neus over de landingsbaan schoof. De inzittenden bleven ongedeerd.



Foto 1: PH-3K8 na het ongeval

ONDERZOEK EN ANALYSE

Het weer

Ter plaatse van het ongeval heersten zichtweersomstandigheden. Het zicht was meer dan 10 kilometer. Er was geen neerslag. De wind was ongeveer 14 knopen uit zuidwestelijke richting.

De bestuurder

De bestuurder was een 55-jarige man. Hij was in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid als privévlieger, geldig tot 4 maart 2013. Zijn medische verklaring was geldig tot 18 mei 2008. Zijn ervaring is weergegeven in tabel 1.

Type brevet	Vliegbewijs voor privévlieger (sinds 1994)
Bevoegdheidverklaringen	Eenmotorige vleugelvliegtuigen Micro light vliegtuigen Recreatieve vlieg instructie Radiotelefonie
Aantal uren in totaal	Ongeveer 900 uur
Aantal uren op type:	Ongeveer 400 uur

Tabel 1 – ervaring bestuurder

Het vliegtuig

De PH-3K8 was eigendom van de bestuurder. Het vliegtuig werd voorafgaand aan de vlucht door de bestuurder geïnspecteerd waarbij geen gebreken werden gevonden. Het mechanisme van de landingskleppen functioneerde volgens de bestuurder toen goed. De stand van de landingskleppen wordt geselecteerd door een hendel, die zich tussen de stoelen bevindt, omhoog te trekken. De landingskleppen kennen drie standen: in, gedeeltelijk uit en volledig uit ("full"). De stand van de kleppen wordt vergrendeld doordat het selectiemechanisme van de hendel in een slot valt.

De vlucht

Volgens de verklaring van de bestuurder vertrok hij omstreeks 14.20 uur vanaf vliegveld Grubbenvorst. De vlucht duurde ongeveer één uur. Bij de Rotterdam airport voegde de bestuurder in het luchtverkeerscircuit van baan 24 in, met het doel te landen. Op de eindnadering selecteerde hij pas in een zeer laat stadium volledige landingskleppen, vlak voor de baandrempel. De bestuurder verklaarde dat hij dit deed om de snelheid tijdens de nadering zo hoog mogelijk te houden. Het was erg druk met vliegverkeer en hij voelde zich daardoor genoodzaakt om zo snel mogelijk te landen en het andere vliegverkeer niet op te houden.

Het ongeval

Volgens de verklaring van de bestuurder lukte het hem niet om de selectiehendel van de landingskleppen in de stand "full" volledig te vergrendelen. Uiteindelijk bleef de hendel wel in de geselecteerde stand staan, maar de bestuurder maakte zich zorgen dat de hendel weer los zou schieten. Uit voorzorg hield hij de hendel met de elleboog van zijn rechterarm tegen. Hij moest met zijn rechterarm echter ook de gashendel van het vliegtuig bedienen. De bestuurder heeft niet overwogen om de nadering af te breken om het probleem op te lossen of om een landing zonder geselecteerde kleppen te maken.

Vlak voor de landing raakte de selectiehendel los en schoot voorbij de arm van de bestuurder. Hierdoor werden de landingskleppen ingetrokken waardoor het vliegtuig bij de gevlogen snelheid te weinig draagkracht had en snel hoogte verloor.

Volgens de verklaring van de bestuurder selecteerde hij meteen vermogen met het doel de snelheid van het vliegtuig te verhogen en daarmee voldoende draagvermogen op te bouwen. Dit lukte echter niet snel genoeg en het vliegtuig raakte de landingsbaan hard met een zodanig lage neusstand dat zowel het hoofdlandingsgestel als het neuslandingsgestel zwaar beschadigd raakten. Daarna had het vliegtuig inmiddels weer voldoende snelheid om te kunnen vliegen zodat het van de landingsbaan omhoog stuitte. De bestuurder handhaafde de hoeveelheid vermogen waardoor het vliegtuig een doorstart maakte. Vervolgens heeft hij contact opgenomen met de luchtverkeersleiding en het incident gemeld.



Foto 2: de cockpit van de PH-3K8

Uit de visuele inspectie van de luchtverkeersleiding van de verkeerstoren bleek dat het neuslandingsgestel een ongebruikelijke stand had ten opzichte van het vliegtuig. Het hing onder een hoek van ongeveer 45 graden. De bestuurder bereidde zich daardoor voor op een landing waarbij de neus van het vliegtuig en de propeller waarschijnlijk de baan zouden raken. Vervolgens vloog het vliegtuig in opdracht van de luchtverkeersleiding circa 30 minuten een wachtcircuit om ander vliegverkeer voor te laten gaan. Daarna kreeg de bestuurder van de luchtverkeersleiding toestemming om wederom op baan 24 te landen. Tijdens deze landing functioneerde het mechanisme van de landingskleppen normaal. De bestuurder heeft zo lang mogelijk de neus van het vliegtuig hoog gehouden. Uiteindelijk raakte de voorzijde van het vliegtuig de baan omdat het neuslandingsgestel zwaar beschadigd was, waardoor de propeller werd beschadigd.

Het is niet duidelijk geworden waardoor de handel niet volledig vergrendeld kon worden. Volgens de bestuurder was het mogelijk dat een kledingstuk tussen het mechanisme had gezeten, maar dit was niet meer vast te stellen.

CONCLUSIE

Het ongeval is veroorzaakt doordat de landing werd doorgezet ondanks dat de bestuurder wist dat de selectiehandel van de landingskleppen mogelijk niet goed was vergrendeld in de geselecteerde stand.

De beslissing om de nadering niet af te breken en een doorstart te maken om het probleem op te lossen, werd mogelijk genomen omdat de bestuurder zich opgejaagd voelde door het drukke vliegverkeer.