

## ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2008122
Classificatie:	Ongeval
Datum, tijd <sup>1</sup> voorval:	13 oktober 2008, 12.30 uur
Plaats voorval:	Vliegveld Midden-Zeeland (EHMZ)
Registratie:	PH-PGW
Type luchtvaartuig:	Cessna 182T
Soort luchtvaartuig:	Eénmotorig vliegtuig
Soort vlucht:	Overland
Fase van de vlucht:	Landing
Schade aan luchtvaartuig:	Zwaar
Aantal bemanningsleden:	Eén
Aantal passagiers:	Geen
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

## SAMENVATTING

Tijdens de eindnadering liet de bestuurder de snelheid te hoog oplopen. Na drie keer hard met de grond in aanraking te zijn gekomen, brak het neuswiel af, waardoor de neus van het vliegtuig naar de grond dook en het vliegtuig voorwaarts over de kop sloeg. De bestuurder bleef ongedeerd en het vliegtuig liep zware schade op.

Dit rapport is gebaseerd op een verklaring van de bestuurder en het rapport van het Korps Landelijke Politiediensten, Dienst Luchtvaartpolitie.

## FEITELIJKE INFORMATIE

### *De vlucht*

Het vliegtuig vertrok van Rotterdam Airport voor een vlucht naar vliegveld Midden-Zeeland. Aan boord bevond zich alleen de bestuurder. De start en de vlucht naar vliegveld Midden-Zeeland verliepen zonder bijzonderheden. In de eindnadering voor baan 27 selecteerde de bestuurder 'full flaps' en met een snelheid van ongeveer 80 knopen maakte het vliegtuig een harde aanraking met de grond, waardoor het toestel weer omhoog stuiterte. De bestuurder reageerde met een voorwaartse beweging aan het stuurwiel om snel terug te keren naar de grond, waarop opnieuw een harde landing plaatsvond en het toestel weer de lucht in vloog. Bij de derde landing raakte eerst het neuswiel de grond, dat hierdoor afbrak. Het vliegtuig kantelde naar voren en rolde

---

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

voorwaarts over zijn neus op de kop. De bestuurder kon het vliegtuig ongedeerd verlaten. Het vliegtuig liep zware schade op.



Foto 1: PH-PGW na het ongeval (bron: KLPD)

#### *De bestuurder*

De bestuurder was een 71-jarige man. Hij was in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid en een geldige medische verklaring klasse 2 voor het uitvoeren van de vlucht. Zijn Private Pilot Licence (PPL) was geldig tot 1 september 2010 en de geldigheidsdatum van de medische verklaring was 18 januari 2009.

Type brevet	PPL(A) sinds 2008
Vliegtuigklasse	Single Engine Piston (SEP) (land)
Aantekeningen	Radiotelefonie
Aantal uren in totaal	201
Aantal uren op type	135
Aantal uren op type gedurende laatste drie maanden	29

Tabel 1: ervaring bestuurder

#### *Het weer*

Ter plaatse van het ongeval heersten zichtvliegomstandigheden. Het zicht was meer dan tien kilometer en er was geen neerslag. De wind kwam uit zuidwestelijke richting met ongeveer 7 knopen. De temperatuur was 15 graden.

## **ONDERZOEK EN ANALYSE**

#### *De vlucht*

De vlucht betrof een overlandvlucht van Rotterdam Airport naar vliegveld Midden-Zeeland. Het vliegtuig, PH-PGW, was geldig geregistreerd en de luchtwaardigheidspapieren waren in orde. Het vliegtuig was na de laatste vlucht vol getankt. Bij de pre-flight inspectie constateerde de

bestuurder dat de banden iets te zacht waren, waarop hij ze liet oppompen. Ook zag hij bij de neuswielvering enige roestplekken, maar zag hierin geen belemmering om de vlucht veilig uit te voeren. Voor zover na te gaan, is de staat van het vliegtuig niet van invloed geweest op het ontstaan van het ongeval. Het weer was goed om de vlucht zoals gepland uit te voeren. Van de start op Rotterdam Airport tot aan de eindnadering op vliegveld Midden-Zeeland hebben zich geen noemenswaardige bijzonderheden voorgedaan.

#### *Het ongeval*

Tijdens de eindnadering voor baan 27 selecteerde de bestuurder 'full flaps' wat voor een nadering met de genoemde winden een normale procedure is. De snelheid voor deze configuratie is 70 knopen. De bestuurder verklaarde dat hij in de eindnadering 80 knopen vloog. De landing die volgde uit deze eindnadering was hard. Dit in combinatie met een te hoge snelheid veerde het vliegtuig op om weer te gaan vliegen. De bestuurder corrigeerde deze beweging door de neus naar voren te duwen. Hierdoor kwam het vliegtuig opnieuw hard in aanraking met de grond, waarop het weer omhoog stuitte. Bij de derde landing raakte eerst het neuswiel de grond, waardoor het, vermoedelijk door opnieuw een harde aanraking, afbrak. Hierdoor viel de neus nog verder naar beneden, waardoor de propeller de grond raakte. Door de nog steeds aanwezige voorwaartse snelheid rolde het vliegtuig voorwaarts over de kop en kwam zo tot stilstand.

De bestuurder heeft vlak voor de landing het vliegtuig onvoldoende afgevangen. Hierdoor ontstond een harde landing en met de hoge snelheid kwam het vliegtuig weer in de lucht. De bestuurder verklaarde dat hij een beoordelingfout heeft gemaakt; na de eerste harde landing had hij een doorstart moeten maken en niet moeten proberen het vliegtuig alsnog aan de grond te zetten.

## **CONCLUSIE**

Het ongeval is veroorzaakt door een niet correct uitgevoerde landing. Daarbij verzuimde de bestuurder een doorstart te maken. Een factor die heeft bijgedragen aan het ongeval is de hoge snelheid tijdens de eindnadering.