

Doel van de werkzaamheden van de Onderzoeksraad is het voorkomen van toekomstige voorvallen of de gevolgen daarvan te beperken. Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid maakt nadrukkelijk geen deel uit van het onderzoek door de Raad. Verklaringen die zijn afgelegd in het kader van een onderzoek van de Raad, informatie die de Raad heeft verzameld, resultaten van technische onderzoeken en analyses, opgestelde documenten (inclusief het gepubliceerde rapport) mogen niet worden gebruikt als bewijs in strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedures.

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2010053
Classificatie:	Ongeval
Datum, tijd ¹ voorval:	31 juli 2010, 13.15 uur
Plaats voorval:	Lomm
Registratie:	PH-3V6
Type luchtvaartuig:	Evektor EV-97 Model 2000/R
Soort luchtvaartuig:	Microlight aircraft (MLA) ²
Soort vlucht:	Instructievlucht
Fase van de vlucht:	Landing
Schade aan luchtvaartuig:	Onherstelbaar beschadigd
Aantal bemanningsleden:	Twee
Aantal passagiers:	Geen
Persoonlijk letsel:	Instructeur is licht gewond geraakt
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

Tijdens de vlucht nam de cilinderkoptemperatuur toe, waarop de instructeur besloot een voorzorgslanding te maken. Tijdens de landing raakte het rechterlandingsgestel van het vliegtuig een hek en stortte daarna neer. Het vliegtuig raakte onherstelbaar beschadigd en de instructeur liep een enkelbreuk op.

Dit rapport is gebaseerd op de schriftelijke verklaringen van de bemanning. Er is geen nader onderzoek en analyse uitgevoerd.

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

² Een MLA, een lichtgewicht vliegtuig, heeft een maximum startgewicht van 450 kg en maximaal twee zitplaatsen.

FEITELIJKE INFORMATIE

De vlucht

Het vliegtuig vertrok vanaf TrafficPort Venlo voor het maken van een instructievlucht. Aan boord bevonden zich een instructeur en een leerlingpiloot. In de schriftelijke verklaringen van de bemanning werden geen bijzonderheden gegeven over de start en het verloop van het eerste deel van de vlucht. Vliegend op een hoogte van 1400 voet bleek tijdens het controleren van de motorinstrumenten dat de indicatie van de cilinderkoptemperatuur boven de maximaal toegestane waarde uitkwam. De instructeur nam de besturing van het vliegtuig over van de leerlingpiloot en plaatste de gashendel in zijn laagste stand. De temperatuur bleef echter te hoog en omdat beiden de warmte van de motor voelden, interpreteerde de instructeur de indicatie niet als een instrumentfout maar als een daadwerkelijk motorprobleem. Er moest daarom een voorzorgslanding gemaakt worden. Voor de landing koos de instructeur een veld uit en hij plande zijn rugwind- en basisbeen van het circuit zodanig dat hij het veld in noordelijke richting kon naderen.

Op het eindnaderingsbeen zag de instructeur dat er op het geplande landingsveld een aantal aan elkaar verbonden afscheidingspaaltjes stond en besloot achter deze omheining te landen. Omdat zich in het weiland veel vogels bevonden besloot hij een ander veld als landingsplek te kiezen. Hier stond echter een aantal koeien en het veld eindigde in een bosrand. De instructeur besloot daarop een doorstart te maken en een nieuw veld uit te kiezen voor de landing. Bij het selecteren van vermogen bleek dat dit inmiddels sterk was afgenomen.

Direct na de doorstart maakte de instructeur een bocht naar het zuiden en belandde hij op het rugwindbeen van een nieuw gekozen veld. In de bocht van het basisbeen naar het landingsveld ervoer hij dat het vliegtuig door de wind werd weggeblazen, waardoor extra motorvermogen nodig was om op het eindnaderingsbeen op het goede glijpad te komen. Dit extra motorvermogen was echter niet meer beschikbaar en omdat het vliegtuig dicht tegen de overtreksnelheid vloog, kon de instructeur niet meer corrigeren voor de lage hoogte. Het vliegtuig raakte met zijn rechterwiel een hek, vlak voor het landingsveld. Bij de aanraking met de grond direct na het raken van het hek werd het vliegtuig onherstelbaar beschadigd. De leerlingpiloot kon het vliegtuig ongedeerd verlaten, de instructeur liep echter een enkelbreuk op.

De bemanning

De bemanning van PH-3V6 bestond uit een 53-jarige instructeur en een 23-jarige leerlingpiloot. De leerlingpiloot was in opleiding voor zijn Recreational Pilot License (RPL) en beschikte niet over een bewijs van bevoegdheid. Zijn totale vliegervaring bestond uit circa 27 uren, waarvan ongeveer vijf uren op het type vliegtuig waarmee het ongeval plaatsvond. Zijn medische verklaring klasse I was geldig tot 7 mei 2015.

De instructeur was in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid voor het uitvoeren van de vlucht. Zijn RPL(A) was geldig tot 1 maart 2012 en zijn medische verklaring was geldig tot 22 september 2010.

Aantal uren in totaal	Ongeveer 1900
Aantal uren op type	91
Aantal uren op type gedurende laatste drie maanden	23

Tabel 1: ervaring instructeur

Het weer

Ter plaatse van het ongeval heersten zichtvliegomstandigheden. Het zicht was meer dan tien kilometer en er was geen neerslag. De windrichting was variabel en de windsterkte circa 3 knopen.



Afbeelding 1: PH-3V6 na het ongeval