

NIET OVERGENOMEN INZAGEREACTIES OP CONCEPTRAPPORT 'RUNWAY EXCURSION - LOSS OF CONTROL DURING CROSSWIND LANDING'.

Volgnr.	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Toelichting Onderzoeksraad
Samenvatting	<p>Piloot: In deze passage wordt weinig aandacht geschonken aan de oorzaak van het over de kop slaan en het ondersteboven tot stilstand komen. Uit foto's van de luchtvaartpolitie, en uitleg van de betreffende agenten kwam dit door de kabel. Niet is onderzocht of de kabel(tracé) was ingegraven op de juiste diepte (60-80 cm is gebruikelijk, afhankelijk van type kabel mogelijk NEN 1010 van toepassing).</p> <p>Uit de foto's en de situatie ter plaatse is niet gebleken dat de grond naast de baan dermate zacht of drassig was waardoor het vliegtuig dan wel de wielen dermate ernstig zouden wegzakken (60-80 cm) bij een eventuele <i>excursion</i>. Naar oordeel van de piloot was er substantieel minder schade aan het vliegtuig ontstaan indien de kabel op diepte had gelegen zodat bij een eventuele <i>excursion</i> het vliegtuig had kunnen uitrollen.</p>	<p>Vliegtuigen slaan wel vaker over de kop of breekt een neuswielpoot af, ook zonder een kabel te haken. Daar zijn talloze voorbeelden van. Daarnaast was de installatie van de kabel van tijdelijke aard.¹</p> <p>In het belang van de vliegveiligheid wilde de Onderzoeksraad vooral weten of het naderen of overschrijden van de '<i>maximum demonstrated crosswind</i>' te maken had met de nauwkeurigheid - en dus kwaliteit - van de verstrekte weersinformatie van de Nederlandse service provider KNMI. Dit om volgende wind gerelateerde voorvallen in Nederland te voorkomen, mocht dit hiermee verband houden. Dit bleek niet het geval.</p> <p>Het woord 'drassig' komt niet voor in het conceptrapport. De rapporttekst is enigszins aangepast om de indruk weg te nemen dat het landingsgestel makkelijk in de grond zou weg zakken. Dat neemt niet weg dat het neuswiel in onverharde grond bleef haken achter een ondergrondse elektriciteitskabel.</p>
Analyse 2.2	<p>Piloot: Zowel de piloot als de passagier verklaarden dat het vliegtuig tijdens de nadering nauwelijks werd weggezet door de wind. Tevens verklaarden beiden dat de landing op de <i>centre line</i> plaatsvond. Hieruit kan opgemaakt worden dat de piloot rekening hield met de opstuurhoek vanwege de aanwezige crosswind. Gegeven de gehanteerde marge 10-17 knopen (7 knopen marge) is deze passage naar oordeel van de piloot suggestief.</p>	<p>De rapporttekst is aangepast voor wat betreft de verklaring van de passagier omtrent het landen op de <i>centre line</i>.</p> <p>In de analyse stelt de Onderzoeksraad overigens de eindnadering, de opstuurhoek en het landen op de <i>centre line</i> helemaal niet ter discussie. Echter, tijdens <i>touch down</i> en daarna ging het om de landingstechniek die bij zijwind moet worden toegepast. De opstuurhoek was in die fase niet meer relevant.</p> <p>Meteo-informatie (tabel 1, paragraaf 1.2) laat juist zien dat rondom het tijdstip van landen de zijwind <u>feitelijk</u> varieerde van 10-17 knopen. Het is onduidelijk waarom de piloot dit suggestief vindt. Het met een juiste opstuurhoek naar de landingsbaan vliegen staat niet gelijk aan het uitvoeren van de juiste landingstechniek bij zijwind. De rapporttekst in paragraaf 2.3 is op dit onderdeel aangepast om dit meer te benadrukken.</p>
1.2	<p>Piloot: De afgelegde verklaring moet naar oordeel van de piloot zo gelezen worden dat hij rekening hield met een <i>crosswind</i> component van max 10 knopen.</p>	<p>Op de dag van het ongeval heeft de Onderzoeksraad tweemaal met de piloot gesproken over de wind: eerst telefonisch kort na het voorval en enkele uren later tijdens een interview op vliegveld Lelystad waarvan een interviewverslag is opgesteld. Dit verslag is door de piloot gecontroleerd. De Raad houdt vast aan de windinformatie zoals die al in paragraaf 1.1 stond.</p>

¹ Enkele voorbeelden in Nederland: PH-PGW, een Cessna C-182T, 13-10-2008 op vliegveld Midden-Zeeland (EHMZ), PH-AVA, een Cessna C-172P, 8-11-2004, vliegveld Groningen (EHGG).