

# De Onderzoeksraad voor Veiligheid

**Nummer voorval: 2003131**

**Classificatie:**

**Ongeval**

## ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	31-08-2003	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Luchthaven Schiphol	Vliegervaring:	Circa 700 uren waarvan circa 80 uren op type
Registratienummer:	PH-PUP	Passagiers:	Niet van toepassing
Type luchtvaartuig:	Pitts S-1S	Letsel:	Ongedeerd
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig propellervliegtuig	Lichtcondities:	Daglicht
Soort vlucht:	Overlandvlucht		
Fase van de vlucht:	Taxiën		
Schade luchtvaartuig:	Aanzienlijk beschadigd		

## Omschrijving van het voorval



*De PH-PUP na het voorval*

De PH-PUP, een eenpersoons eenmotorige dubbeldekker met staartwiel, was geland op baan 24 van de luchthaven Schiphol. Tijdens het taxiën na de landingsuitloop kwam de staart omhoog waarna het vliegtuig op zijn kop terecht kwam en ongeveer 20 meter doorschoof. De vlieger bleef ongedeerd en het vliegtuig raakte aanzienlijk beschadigd.

## Onderzoek & Analyse

Onderzoekers van de Raad voor de Transportveiligheid, de voorganger van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, zijn zelf niet ter plaatse geweest. Het rapport is gebaseerd op gegevens die zijn verstrekt door de bestuurder, de Luchthaven Schiphol en het KNMI.

Voor vertrek uit Lelystad had de bestuurder contact opgenomen met de luchtverkeersleiding. In verband met de hoeveelheid wind en de windrichting had de bestuurder met de luchtverkeersleiding afgesproken dat de vlucht alleen doorgang zou vinden indien hij zelf bij aankomst de landingsbaan kon kiezen. Dit was geen probleem waarna de aankomst werd gepland op 15:25 uur lokale tijd, het meest rustige tijdstip op Schiphol. Één minuut voor de landing op baan 24 kreeg de bestuurder te horen dat de windrichting 290 graden was bij een snelheid van 17 knopen. Bij de landingsklaring vroeg de bestuurder om bij een eventuele doorstart op baan 24 met een linkerbocht op baan 36R te mogen landen.

De bestuurder verklaarde dat hij tijdens het taxiën na de landingsuitloop de stuurknuppel naar zich toe had getrokken (hoogteroer omhoog) en de stuurknuppel naar rechts uitgeslagen tegen de wind in. Zelf dacht de bestuurder dat de staart werd opgetild door een windgust die van rechtsachter kwam.

Het is onder normale omstandigheden bij een staartwielvliegtuig gebruikelijk om te taxiën met het hoogteroer volledig omhoog uitgeslagen waardoor het staartwiel tegen de grond wordt gedrukt. Bij

rugwind echter bestaat de kans dat de wind het omhooggeslagen hoogteroer en daarmee de staart van het vliegtuig omhoog tilt. Het is niet ondenkbaar dat bovenstaande is gebeurd met de PH-PUP, waarbij de draaiende propeller de baan raakte en het vliegtuig door het motorkoppel om zijn as draaide. Uit actuele weerrapporten van Schiphol en het KNMI rond het tijdstip van het voorval bleken windrichting en windsnelheid te fluctueren. Het is mogelijk dat daarbij tijdelijk een rugwindcomponent optrad. De gedemonstreerde dwarswindlimiet van de Pitts S-1S is 20 mph of 17 knopen. Verder is de Pitts S-1S ontworpen voor het maken van kunstvluchten (aerobatics) en kunnen er relatief grote hoogteroeruitslagen worden gegeven wat het vliegtuig extra gevoelig maakt in dit soort situaties. Taxiën met rugwind dient bij een staartwielvliegtuig zeer voorzichtig te gebeuren en afhankelijk van de windsterkte met het hoogteroer neutraal of zelfs naar beneden uitgeslagen. Een andere mogelijke oorzaak, jetblast, kon niet worden bevestigd noch worden uitgesloten.

De windmeter van baan 24 staat aan het einde van de baan bij baankop 06. Het is niet uitgesloten dat de windomstandigheden bij de kop van baan 24 anders waren dan bij de kop van baan 06 waar de windmeting plaatsvond.