

# De Onderzoeksraad voor Veiligheid

---

**Nummer voorval:** 2005053

**Classificatie:**

**Ongeval**

---

## ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	01-05-2005	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Grubbenvorst		
Registratienummer:	PH-3V9		
Type luchtvaartuig:	Aeropro FOX	Passagiers:	1
Soort luchtvaartuig:	Micro Light Aeroplane	Letsel:	Geen
Soort vlucht:	Lokale vlucht		
Fase van de vlucht:	Start		
Schade luchtvaartuig:	Zwaar beschadigd	Lichtcondities:	Daglicht

---

## Omschrijving van het voorval

De PH-3V2 is een tweepersoons vliegtuig in de categorie Micro Light Aircraft (MLA). Aan boord bevonden zich de bestuurder, tevens eigenaar van het vliegtuig, en een passagier. Er werd gevlogen vanaf een luchtvaartterrein uitsluitend bedoeld voor ultralichte vliegtuigen. Het weer was goed, de wind kwam uit variabele richtingen met 3 knopen. Het zicht bedroeg meer dan 10 km.

De grasbaan was nat en op sommige plaatsen waren plassen water zichtbaar. De bestuurder was zich bewust van de baanconditie en besloot eerst de gehele baan uit te taxiën om de stroefheid ervan te controleren. Hij merkte dat het vliegtuig behoorlijk weerstand ondervond van de natte baan. De bestuurder is vervolgens teruggetaxied naar het begin van de baan, heeft de motor op toeren laten komen met het vliegtuig op de handrem en heeft de remmen losgelaten. Het vliegtuig begon te rollen maar de bestuurder merkte al vrij snel dat de acceleratie minimaal was. Er is nog even overwogen om de start af te breken maar omdat het einde van de baan in zicht kwam besloot de bestuurder door te gaan. Op ongeveer  $\frac{3}{4}$  van de baanlengte is de bestuurder het vliegtuig gaan roteren. Hij kon zich naderhand niet meer herinneren bij welke snelheid dat gebeurde. Volgens de bestuurder liep de snelheid na het loskomen snel terug waarna het vliegtuig over de rechtervleugel wegviel en ondersteboven in een akker terecht kwam. Beide inzittenden waren ongedeerd, het vliegtuig was zwaar beschadigd.

---

## Onderzoek & Analyse

Omdat een MLA niet volgens internationale luchtwaardigheidseisen wordt gecertificeerd is er door de Onderzoeksraad voor Veiligheid slechts beperkt onderzoek verricht.

Er was voor aanvang van de vlucht geen berekening gemaakt van het totaal gewicht en de zwaartepuntligging waardoor voor het onderzoek onderstaande schatting is gemaakt:

Leeggewicht PH-3V9 (volgens vlieghandboek):	303 kg
Gewicht bestuurder:	73 kg
Gewicht passagier:	80 kg
Gewicht brandstof (geschat):	40 kg
Gewicht reddingsparachute:	<u>13 kg</u>
GESCHAT TOTAAL GEWICHT:	509 kg

Het maximum startgewicht bedroeg 472,5 kg waardoor het vliegtuig waarschijnlijk 36 kg of ruim 7% te zwaar was beladen. Dit had zowel een negatief effect op de acceleratie tijdens de startaanloop als op de overtreksnelheid.

Door de weerstand van de natte baan was de acceleratie van het vliegtuig onvoldoende. Waarschijnlijk heeft de bestuurder het moment van roteren gekozen op basis van de resterende lengte van de baan in plaats van de aanwijzing van de snelheidsaanwijzer. Het vliegtuig kwam vervolgens los van de grond bij een (te) lage vliegsnelheid, is daarbij overtrokken geraakt en over de rechtervleugel weggevallen.

De Raad is van mening dat de bestuurder de start had moeten afbreken op het moment dat hij zich realiseerde dat de acceleratie minimaal was.