

De Onderzoeksraad Voor Veiligheid

Nummer voorval: 2007017

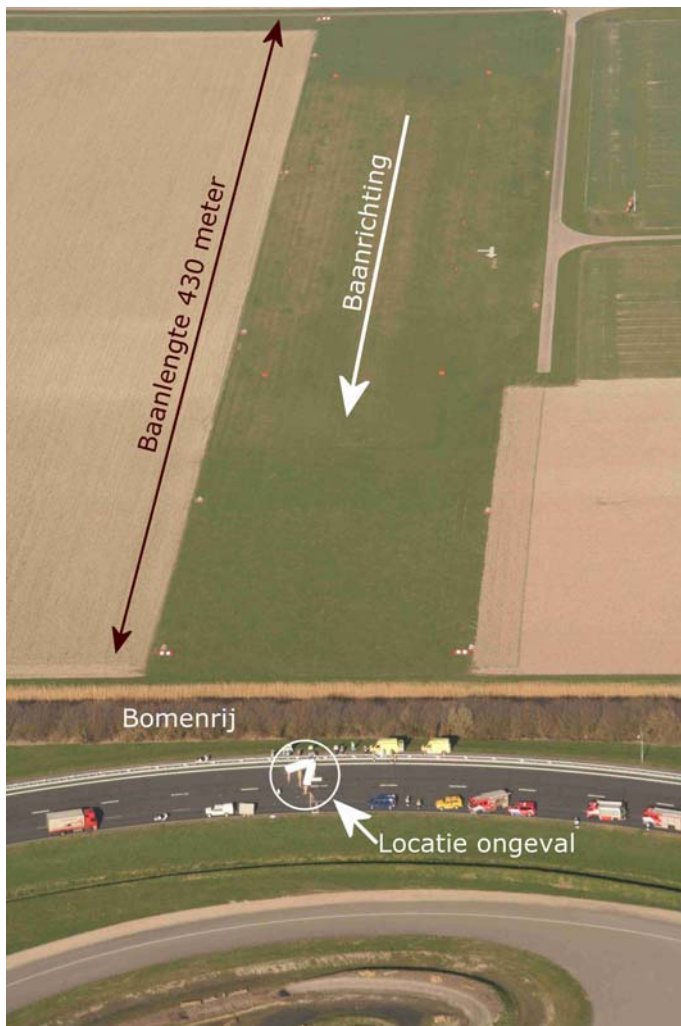
Classificatie: Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	12-03-2007	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Luchthaven Lelystad	Ervaring:	Totaal 220 uren MLA, waarvan 32 uren op type
Registratienummer:	PH-3B6		
Type luchtvaartuig:	Tecnam P 92 ECHO		
Soort luchtvaartuig:	Micro Light Aeroplane (MLA)	Passagiers:	1
Soort vlucht:	Overlandvlucht	Letsel:	Beiden lichtgewond
Fase van de vlucht:	Doorstart		
Schade luchtvaartuig:	Totaal vernield	Lichtcondities:	Daglicht

Omschrijving van het voorval

De PH-3B6 was een tweepersoons vliegtuig in de categorie Micro Light Aeroplane (MLA). Aan boord bevonden zich de bestuurder en een passagier. Het betrof een overlandvlucht van vliegveld Drachten (EHDR) naar luchthaven Lelystad (EHLE) onder zichtvliegomstandigheden. De start en de vlucht verliepen zonder bijzonderheden. Op EHLE was MLA baan 23 in gebruik, een deel van het luchtvaartterrein uitsluitend bedoeld voor landen en starten van MLA's. De wind kwam uit een richting van 170 graden met een sterkte van 4 knopen. De temperatuur was 15 °C en het zicht meer dan 10 km. De eindnadering werd uitgevoerd met 15 graden landingsklappen, een snelheid van ongeveer 60 knopen en de carburateurvoorverwarming op de stand 'warm'. Toen het vliegtuig ongeveer halverwege de lengte van de baan nog niet aan de grond stond besloot de bestuurder een doorstart te maken en gaf vol vermogen. De stand van de landingsklappen en carburateurvoorverwarming bleven ongewijzigd.



Overzichtsfoto (Bron: KLPD)



De PH-3B6 na het ongeval (Bron: KLPD)

Het vliegtuig maakte onvoldoende hoogte, raakte vervolgens een aantal boomtakken in het verlengde van de baan en kwam tenslotte op een talud van het Test Centrum Lelystad van de Rijksdienst voor Wegverkeer tot stilstand. Beide inzittenden hadden schaafwonden opgelopen. Het vliegtuig raakte onherstelbaar beschadigd.

Onderzoek & Analyse

Er is door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid een beperkt onderzoek verricht en er zijn geen onderzoekers ter plaatse geweest. Dit rapport berust op gegevens die zijn verstrekt door de bestuurder en door de Dienst Luchtvaartpolitie van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD).

Er zijn geen aanwijzingen dat de weercondities op de luchthaven Lelystad hebben bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval. Er is geen technisch onderzoek verricht aan de motor. Volgens de verklaring van de bestuurder lag het totaalgewicht van het vliegtuig bij het vertrek vanaf vliegveld Drachten rond de maximum limiet van 450 kg en bevond het zwaartepunt zich binnen de gebruiksgrenzen. Volgens de verklaring van de bestuurder wordt onder normale omstandigheden een stand van 15 graden landingsklappen gebruikt bij het starten en landen. De maximum stand van de landingsklappen is 35 graden.

De bestuurder had weinig ervaring met de MLA baan op de luchthaven Lelystad. Hij was er in het verleden twee keer eerder geland waarvan eenmaal als passagier. Uit zijn verklaring blijkt dat hij in eerste instantie moeite had met het vinden van de juiste ligging van de baan. Hij vermoedt dat hij door het zoeken naar de baan was afgeleid waardoor hij de hoogte niet goed inschatte en aan het begin van de baan te hoog uitkwam. Volgens de bestuurder heeft hij ongeveer halverwege de lengte van de baan de beslissing genomen een doorstart te maken. Naar eigen zeggen heeft het vliegtuig de grond niet geraakt.

Het is onbekend waardoor het vliegtuig tijdens de doorstart onvoldoende hoogte kon maken. Hoewel de beslissing tot het afbreken van de landing eerder genomen had kunnen worden zou een doorstart zonder dat het vliegtuig de grond raakt (weinig weerstand) en met 15 graden landingsklappen geen problemen moeten opleveren. Een factor die heeft bijgedragen was het op 'warm' laten staan van de carburateurvoorverwarming wat het beschikbare motorvermogen negatief heeft beïnvloed.