

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2008035
Classificatie:	Ernstig incident
Datum, tijd ¹ voorval:	11 mei 2008, 14.05 uur
Plaats voorval:	Texel International Airport (EHTX)
Registratie:	PH-MSE
Type luchtvaartuig:	Mooney M20J
Soort luchtvaartuig:	Eénmotorig motorvliegtuig
Soort vlucht:	Overland
Fase van de vlucht:	Landing
Schade aan luchtvaartuig:	Substantieel
Aantal bemanningsleden:	Eén
Aantal passagiers:	Eén
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

Tijdens de landing stuiterde het vliegtuig een aantal malen op het neuswiel voordat het tot stilstand kwam. Hierbij raakte de propeller de grond. Het vliegtuig liep substantiële schade op. De bestuurder bleef ongedeerd.

Dit rapport is gebaseerd op het rapport van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), Dienst Luchtvaartpolitie, en de verklaringen van de bestuurder en de havenmeester van Texel International Airport.

FEITELIJKE INFORMATIE

De vlucht

De PH-MSE was gehuurd voor een vlucht van Seppe Airport (EHSE) naar Texel International Airport (EHTX) onder zichtvliegomstandigheden. Tijdens de vluchtvoorbereiding moest de bestuurder zijn stoel in de meest voorwaartse stand zetten om de pedalen te kunnen bedienen. De vrije beweging van de roeren werd gecheckt en hierbij werden geen afwijkingen geconstateerd. De start en de vlucht naar Texel verliepen zonder noemenswaardige bijzonderheden.

De nadering voor baan 04 op Texel International Airport verliep zonder problemen. Volgens de bestuurder werd de eindnadering gevlogen met 80 knopen en de vleugelkleppen volledig naar beneden geselecteerd, waarbij sprake was van enige turbulentie. Bij de landing stuiterde het

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

vliegtuig een aantal malen op het neuswiel. Er was zichtbare schade aan het neuslandingsgestel, de propeller en de landingsgesteldeuren van het hoofdlandingsgestel.

De bestuurder verklaarde dat het stuurwiel door zijn zitpositie mogelijk niet volledig naar achter bewogen kon worden.

De bestuurder

De bestuurder was kort voor de betreffende vlucht uitgecheckt op de PH-MSE en het was zijn eerste solovlucht overland op het type. Het overgrote deel van zijn ervaring voor de conversie naar de Mooney was op vliegtuigen met een vast landingsgestel en een niet-verstelbare propeller.

Type brevet:	private pilot licence (PPL); sinds 1992
Bevoegdverklaringen:	radiotelefonie (R/T), single engine piston (SEP), land
Aantal uren in totaal:	351:45
Aantal uren op type:	4:15
Aantal uren op type gedurende laatste drie maanden:	3:45

Tabel 1: Ervaring Bestuurder

Het weer

Het KNMI weerbulletin voor de luchtvaart, geldig van 14.00 tot 20.00 uur, meldde meer dan 10 kilometer zicht, met een oostelijke wind van 8-13 knopen. De voorspelde windrichting tot 5000 voet hoogte langs de noordwestkust en de Wadden was 100 graden met een sterkte tussen de 10 en de 15 knopen. Tussen 14.00 en 20.00 uur zou de wind op lage hoogte met 30 graden krimpen en toenemen met 5 knopen. De maximum temperatuur was 25 graden Celsius.

Het registratieformulier ongeval opgemaakt door de havenmeester van Texel International Airport vermeldde een windrichting van 80 tot 100 graden met een snelheid van 8 tot 12 knopen.



Figuur 1: Schade aan het vliegtuig

Het vliegtuig

De Mooney M20J is een éénmotorige laagdekker die plaats biedt aan vier personen. Het vliegtuig is uitgerust met een intrekbaar landingsgestel en een verstelbare propeller. Het vliegershandboek² schrijft tijdens de eindnadering een vliegsnelheid voor tussen 70 en 78 knopen, afhankelijk van het landingsgewicht. Volgens het vliegershandboek is de maximale gedemonstreerde dwarswind-component dertien knopen. De suggestie wordt gedaan om landingen met meer dan tien knopen dwarswind uit te voeren zonder gebruik van de vleugelkleppen en met een vliegsnelheid die tien knopen hoger is dan normaal.

ONDERZOEK EN ANALYSE

Het incident

De bestuurder verklaarde dat de eindnadering werd gevlogen met 80 knopen en de vleugelkleppen volledig naar beneden geselecteerd. Hij landde het vliegtuig zacht op het hoofdlandingsgestel, waarna het echter weer ging vliegen. Het rapport van de havenmeester vermeldde echter dat het neuswiel als eerste de baan raakte. Na het eerste contact met de baan bewoog de bestuurder naar eigen zeggen het stuurwiel volledig naar achteren om het vliegtuig af te vangen. Hierna stuitte het vliegtuig nog enkele malen op het neuswiel. Tijdens het contact met de baan werden het neuslandingsgestel, de propeller en de landingsgesteldeuren beschadigd. De bestuurder gaf aan dat hij volkomen verrast werd en in verwarring was gebracht door het gebeuren.

Een factor die mogelijk een rol heeft gespeeld in het voorval is de dwarswind tijdens de landing. In zijn verklaring vermeldde de bestuurder dat er een matige, oostelijke wind waaide op Texel International Airport, ongeveer 15 graden ten opzichte van de baan. Dit komt overeen met een windrichting van 55 graden, welke afweek van de door het KNMI weerbulletin voorspelde windrichting van 100 graden met een snelheid van 10 tot 15 knopen. De bestuurder vermeldde de dwarswind niet als factor.

Tabel 2 geeft een overzicht weer van de dwarswindcomponenten in de nadering voor baan 04 in de actuele windcondities.

<i>Actuele wind</i>	<i>Dwarswindcomponent baan 04</i>
100/8-12	6.9 – 10.4 knopen
80/8-12	5.1 – 7.7 knopen

Tabel 2: Dwarswindcomponenten baan 04 in actuele windcondities

De Raad betwijfelt of de bestuurder voor de vlucht de vrije beweging van de roeren naar behoren heeft gecheckt, daar hij zelf aangaf dat het stuurwiel door zijn zitpositie mogelijk niet volledig naar achter bewogen kon worden.

CONCLUSIE

De Raad concludeert dat het incident veroorzaakt is door het niet voldoende onder controle hebben van het vliegtuig tijdens het afvangen voor de landing.

Factoren die mogelijk hebben bijgedragen aan het incident zijn:

- het gebrek aan ervaring van de bestuurder op het type;

² Pilot's operating handbook and FAA approved Airplane Flight Manual Mooney M20J, Revision B 10-97.

- de dwarswind;
- de zitpositie van de bestuurder die het volledig naar achteren bewegen van het stuurwiel belemmerde.