



RAAD VOOR DE LUCHTVAART

B1B219-8.

UITSpraak

VAN DE RAAD VOOR DE LUCHTVAART

Inzake het ongeval op:

op 11 maart 1964 overkomen aan het helischroefvliegtuig,
gekenmerkt PH-SAL.

v-Gravonhage.

3 november 1964

Uitpraak van de Raad voor de Luchtvaart inzake het ongeval op 11 maart 1964 overkomen aan het hefschroefvliegtuig, gekenmerkt PH-SAL.

In overeenstemming met het voorstel van de vooronderzoeker besliste een commissie uit de Raad voor de Luchtvaart, als bedoeld in artikel 6, lid 4 der Luchtvaartwet, dat de Raad een nader onderzoek zou instellen naar de oorzaak van het ongeval op 11 maart 1964 vlak na de start vanaf een drooggevalle wad ten Zuiden van Ameland overkomen aan het hefschroefvliegtuig, gekenmerkt PH-SAL.

Het onderzoek had plaats ter openbare zitting van de Raad op 23 september 1964, in tegenwoordigheid van de heer W.J. Kruijs, Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst. De Raad nam kennis van de stukken van het vooronderzoek en hoorde als betrokkene J.C.P. Stuy, bestuurder van het vliegtuig.

Uit een en ander is de Raad het volgende gebleken:

I. Verloop van het ongeval.

Op 11 maart 1964 werden bij eb op de wadden tussen Ameland en Friesland met twee hefschroefvliegtuigen vluchten uitgevoerd in opdracht van de fa. Seismograph Service Ltd., ten behoeve van het seismografisch onderzoek van de bodem. Bij deze vluchten werden personen en materiaal vervoerd over veelal geringe afstanden en werd op het drooggevalle wad gestart en geland. Omstreeks 14.00 uur N.T. arriveerde de PH-SAL, bestuurd door de heer J.C.P. Stuy na een vlucht vanaf de basis bij Dokkum. Het was voor hem de eerste keer, dat hij als zelfstandig bestuurder op het wad opereerde. Te ca 16.45 uur N.T. verzocht de heer J. Heads, die de leiding van de seismografische werkzaamheden ter plaatse had, hem een leeg vrachtnet naar een enkele honderden meters verder gelegen plaats te vervoeren. De heer Heads bracht door de linker deur het net aan boord en nam zelf plaats op de linker voorstoel naast de bestuurder die op de rechter stoel zat. Nadat de motor was gestart steeg de bestuurder in Oostelijke richting op en zette juist op enkele meters hoogte bij geringe voorwaartse snelheid een rechter bocht in, toen hij een ongewoon geluid aan zijn rechterzijde hoorde. Hij keek om en zag dat de rechter deur open was gesprongen en op een kier stond. Zijn eerste reactie was om te trachten die deur te sluiten. Hij nam daartoe de stuurknuppel in zijn linkerhand en maakte met zijn lichaam een draaiende beweging naar rechts. Hij bemerkte dat hij de deurknop niet kon bereiken en besloot te landen. Door zijn bewegingen richtte het hefschroefvliegtuig de

neus sterk omhoog, draaide scherp naar rechts door en verloor hoogte. Voordat de bestuurder, die even dacht dat er een storing aan de staartrotor was, er in slaagde de normale vliegstand te herstellen, botste het hefschroefvliegtuig met de rechter drijver hard tegen de grond. Het veerde op, sloeg met de hoofdrotorbladen tegen de grond en viel na een snelle draaiing om de rotoras op de rechterzijde op de grond. De bestuurder sloeg met zijn hoofd tegen de roempijkant en kreeg door zijn zonnebril enkele schrammen in het gezicht. De passagier werd bij de snelle draaiing naar buiten geslingerd, ten gevolge waarvan hij zijn linker arm brak en zijn rechter knie verwondde.

II. Het vliegtuig.

Het hefschroefvliegtuig PH-SAL was van het type Alouette II-SE 3130, dat ingericht is voor een bestuurder en drie passagiers. Het werd in 1964 onder fabrieksnummer 1888 gebouwd door Sud Aviation te Parijs.

Het stond onder no. 942 ten name van Schreiner Aerocontractors N.V. te 's-Gravenhage ingeschreven in het Nederlands Luchtvaartuigenregister.

Een bewijs van gelijkstelling, no. 1278, was afgegeven op 28 februari 1964 en geldig tot 1 mei 1964.

Het aantal bedrijfsuren sedert de vervaardiging bedroeg 23.06.

III. De bestuurder.

De bestuurder van het vliegtuig Johannes Cornelis Pieter Stuy, geboren 21 december 1920, wonende te Amsterdam, was in het bezit van vliegbewijzen B3 voor hefschroefvliegtuigen, nr. 55-02, en vleugelvliegtuigen, nr. 55-41, welke hem werden uitgereikt op 29 november 1955 en geldig waren tot 29 mei 1964.

De bevoegdheid tot het besturen van hefschroefvliegtuigen van het type Alouette II was hem verleend op 24 februari 1964.

Zijn totale vliegervaring op hefschroefvliegtuigen bedroeg ongeveer 220 uur. Op het onderhavige type vliegtuig had hij 16.23 uur gevlogen, waarvan 12.30 uur voor opleiding en 3.53 uur als zelfstandig bestuurder.

IV. Beschouwingen en conclusie.

1. Het hefschroefvliegtuig PH-SAL (type Alouette II-SE 3130) was voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid.
2. De bestuurder was in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid.
3. Het ongeval is veroorzaakt door een fout van betrokkene, t.w., dat hij niet onderkend heeft, dat hij, terwijl hij de stuurknuppel in de linkerhand had, door de draaiende beweging naar rechts

van zijn lichaam, de neus van het vliegtuig omhoog en het vliegtuig naar rechts trok, waardoor het hoogte verloor. Het is aannemelijk, dat betrokkene, eenmaal onder voormelde omstandigheden verkerende, mede tengevolge van de schittering van de laagstaande zon op het wad, zich onvoldoende heeft kunnen oriënteren en daardoor op de geringe hoogte waarop hij zich bevond, het vliegtuig niet meer heeft kunnen redresseren.

4. Betrokkene treft voorts het verwijt, dat hij - als gezagvoerder - er niet voor heeft zorggedragen, dat zijn passagier - bij de start - zijn veiligheids gordel heeft vastgemaakt.

De Raad is dan ook met de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst van mening, dat betrokkene disciplinair dient te worden gestraft.

Hitsdien, gelet op artikel 37, lid 1 van de Luchtvaart-rampenwet;

straft de betrokkene - Johannes Cornelis Pieter Stuy, geboren 21 december 1920 te Nijmegen en wonende te Amsterdam - met het uitspreken van een berisping.

Aldus gedaan door de heren Mr. R.P. Cleveringa, voorzitter, Prof. Dr. Ir. A. van der Neut en J.L. Zegers, leden, G.F. Venema en Ir. G.H. Gerlach, plv. leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris Mr. Ch.L.M. Schaeppman, en in het openbaar uitgesproken door de voorzitter, Mr. R.P. Cleveringa, op dinsdag 3 november 1964.