

## RAAD VOOR DE LUCHTVAART.

Uitspraak van de Raad voor de Luchtvaart inzake het ongeval op 26 september 1956 in de omgeving van Schipluiden overkomen aan het hefschroefvliegtuig, gemerkt PH-NGP.

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 Luchtvaartrampenwet, dat de Raad een nader onderzoek zou instellen naar de oorzaak van het ongeval, op 26 september 1956 in de omgeving van Schipluiden overkomen aan het hefschroefvliegtuig, gemerkt PH-NGP.

Het onderzoek had plaats ter openbare zitting van de Raad van 18 oktober 1957, in tegenwoordigheid van de Heer Ir. C.A.F. Falkenhagen, Directeur bij de Rijksluchtvaartdienst, ten deze vervangende de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst.

De Raad nam kennis van de stukken van het vooronderzoek en hoorde als getuige P. Nooteboom, technicus bij de Aero Ypenburg N.V., en als deskundige Luitenant-Kolonel-vlieger C. Sipkes.

Aangezien de betrokkene, die op de voorgeschreven wijze was gedagvaard, niet ter zitting verscheen, werd tegen hem verstek verleend.

Uit een en ander is de Raad het volgende gebleken:

### 1. Inleiding.

Op 26 september 1956 te 15.25 uur N.T. maakte de heer E.J.W. Schuller met het hefschroefvliegtuig PH-NGP tijdens een vlucht van een terrein in de Calandspolder (Z. Beveland) naar Ypenburg, welke vlucht ten doel had het vliegtuig naar zijn thuisbasis te brengen, bij Schipluiden (Zuid-Holland) wegens motorstoring een noodlanding op een weiland. Het hefschroefvliegtuig kwam hard aan de grond en geraakte bij de uitloop in een sloot. Het werd ernstig beschadigd, de bestuurder bleef ongedeerd. Schade aan derden werd niet aangericht.

### 2. De bestuurder.

De bestuurder, de Heer E.J.W. Schuller, geboren 27 september 1922, was in het bezit van een vliegbewijs A, nr. 47-27, uitgereikt op 14 juni 1947, welk bewijs geldig was tot 25 oktober 1957. Dit bewijs gaf hem de bevoegdheid tot het zelfstandig besturen van alle 1-motorige landvliegtuigen tot 2000 kg., alsmede van hefschroefvliegtuigen van het type Hiller 12.

Voor het verkrijgen van de bevoegdheid tot het besturen van hefschroefvliegtuigen van het type Hiller 12, werd hem in juli 1955 vrijstelling van examen verleend, op grond van de door hem gevolgde opleiding op helicopters bij de Franse helicopter Opleidingsschool "Helicop-Air".

Zijn totale vliegervaring ten tijde van het ongeval bedroeg + 2600 uren, waarvan ongeveer 1950 uren op vleugelvliegtuigen en ongeveer 650 uren op hefschroefvliegtuigen.

Op het onderhavige type had hij gedurende de laatste vier maanden, voorafgaande aan het ongeval, ruim 75 uren gevlogen en had hij volgens zijn ten overstaan van de met het vooronderzoek belaste ambtenaren afgelegde verklaring meer dan 1000 volledige autorotatielandingen uitgevoerd.

### 3. Het hefschroefvliegtuig.

Het hefschroefvliegtuig PH-NGP is van het type Hiller DH-12C en was tijdens de vlucht, welke met het ongeval eindigde, uitgerust met een spuitinstallatie. Voor het hefschroefvliegtuig was op 23 mei 1956 het bewijs van luchtwaardigheid nr. 892 afgegeven, hetgeen geldig was tot 24 mei 1957. Het was ingeschreven in het Nederlands luchtvaartuigregister op 24 april 1956 onder nr. 397, ten name van de N.V. Aero-Ypenburg.

Het hefschroefvliegtuig is in het totaal 318 uur 17 minuten gevlogen. Het is regelmatig aan de voorgeschreven periodieke inspecties onderworpen. Op 12 september 1956 vond de laatste 50-uursinspectie plaats, waarna het nog 21 uur en 11 minuten heeft gevlogen.

Gedurende de gehele levensduur van de motor was geen noodzaak gebleken om reparaties van enig belang uit te voeren. Bij de laatste 50-uursinspectie was de compressie op alle cilinders gemeten en in orde bevonden.

Het vliegtuig was bij de start en de noodlanding beladen tot een totaal gewicht van respectievelijk 1029.3 kg en 991.8 kg, zodat de belading van het vliegtuig in beide gevallen beneden het maximale start- en landingsgewicht van 1135 kg bleef. In de stuurhut waren ter weerszijden van de bestuurder, op de bank 6 lege benzineblikken (z.g. jerrycans) gestuwd.

De beide uitgangen, ter weerszijden van de bestuurder, werden door de benzineblikken geblokkeerd, terwijl ook filters los werden meegevoerd.

### 4. De weersomstandigheden.

Voor de omgeving van Schipluiden was het weer op 26 september 1956 te ca. 16.20 uur volgens mede-

deling van het K.N.M.I. als volgt:

Nederland lag wat de drukverdeling betreft in een zadelgebied. Met de zwakke winden, uit richtingen tussen noord en noord-west, kwam lage stratus en mist van de Noordzee, het Westland (en andere kustgebieden) binnendrijven.

Grondwind : 330°, 4 kts.  
Hoogtewind : op 200 m. 340°, 8 kts.  
Zicht : 2-4 km.  
Bewolking (basis) : B/8 stratus op 100 - 200 m.  
Remoue : nihil.  
Ijsaansetting : nihil.  
0° Celsius niveau : 3200 m.

5. De vlucht en het verloop van het ongeval.

Op 26 september 1956 te 15.25 uur N.T. startte het hefschroefvliegtuig PH-NGP vanaf een terrein in de Calardspolder op Zuid-Beveland, voor een vlucht naar het vliegveld Ypenburg. Aanvankelijk had de vlucht een normaal verloop, de kruissnelheid bedroeg 40 knopen volgens aanwijzing op de snelheidsmeter, bij een inlaatdruk van 24 inch kwik. Nabij Maassluis verslechterde het zicht en werden enige straaljagers ontmoet. Een dezer vliegtuigen maakte enige cirkels om het hefschroefvliegtuig. De betrokkene besloot hierop een lagere hoogte aan te houden en daalde tot 60 m.

Om ca. 16.24 uur N.T., in de omgeving van de gemeente Schipluiden aangekomen, hoorde de bestuurder plotseling een, volgens zijn beschrijving, schril sissend geluid, dat achterafuit de motorinstallatie afkomstig scheen.

De bestuurder keek aanvankelijk om, doch daar de oorzaak van de onregelmatigheid, in de geringe tijd, welke hem ter beschikking stond, niet kon worden vastgesteld en een vermindering van het rotortoerental tot 290 omwentelingen per minuut werd waargenomen, ging hij, nadat hij door middel van het geven van gas nog had getracht het rotortoerental op te voeren, tot een autorotatielanding over.

De hoogte was inmiddels verminderd tot 30 meter, terwijl recht voor hem zich een sloot bevond met daarachter een weiland, waarin enige koeien liepen. De bestuurder trachtte door sterk afvangen het hefschroefvliegtuig vóór de sloot met geringe voorwaartse snelheid aan de grond te brengen, teneinde te voorkomen, dat hij in de genoemde sloot zou geraken.

Bij deze beweging, welke abrupt werd gemaakt, raakte de staartboom hard de grond en boog op. De staartrotor sneed daarbij een hoek uit de tip van de hoofdrotor. In de daarop volgende zeer harde aanreking van de schaatsen met de grond zwiepten de reeds sterk achterover hellende rotorbladen zover door, dat de staartboom door een rotorblad werd geraakt en afbrak.

De motorophanging werd daarbij naar links ontzet. In de uitloop kwam de heliöcopter met vrij geringe snelheid in de sloot terecht, waarbij de motorophanging verder werd ontzet en enige benzineblikken door hun traagheid door de onderste stuurhutruit drongen.

#### 6. Conclusie.

Het ongeval is veroorzaakt, doordat de bestuurder na een motoretoring op geringe hoogte onjuist reageerde en daarna onder zeer ongunstige omstandigheden een moeilijke landingsmanoeuvre moest uitvoeren, waarbij het hefchröefvliegtuig werd beschadigd.

De Raad wil de bestuurder van deze begrijpelijke, maar op zichzelf onjuiste, reactie - het omzien teneinde zich te overtuigen, waardoor het door hem waargenomen sissende geluid veroorzaakt werd, alvorens onmiddellijk tot een noodlanding over te gaan - niet aanrekenen.

Wel maakt de Raad de bestuurder een verwijt van de wijze, waarop een aantal benzineblikken en filters in het vliegtuig waren gestuwd en waardoor, ofschoon dit op het verloop van het onderhavige ongeval niet van invloed geweest is, de besturing kan worden beïnvloed en belemmerd. Op grond van deze laatste overweging is de Raad van oordeel, dat een berisping op zijn plaats is.

Mitsdien:

Gelet op artikel 37, lid 1, van de Luchtvaartwettewet;

Straft de betrokkene, Eelco Jan Willem Schuller, geboren 27 september 1922 te Galang (S.O.K. Indonesië), wonende te Huis ter Heide, door het uitspreken van een berisping.

Aldus gedaan door de heren Mr. J.E. van der Meulen, voorzitter, Prof. Dr. J. Jongbloed, Prof. Dr. Ir. A. van der Neut, J.L. Zegers en J.M. van Olm, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris, Mr. O.W.S. Josephus Jitta, en in het openbaar uitgesproken door de voorzitter, Mr. J.R. van der Meulen, op vrijdag 15 november 1957.