

RAAD voor de TRANSPORTVEILIGHEID

Kamer Luchtvaart

Nummer voorval: 2002089

Classificatie:

Ernstig Incident

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

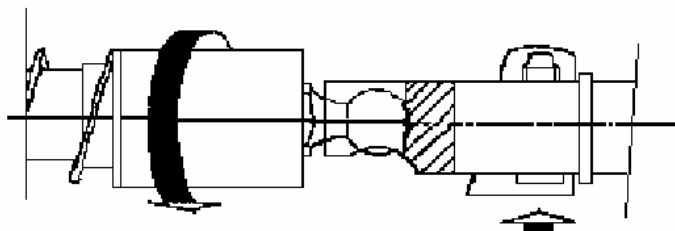
Datum voorval:	01-06-2002	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Nabij Zweefvliegveld Terlet	Vliegervaring:	circa 1100 starts waarvan circa 195 starts op type
Soort vlucht:	Lokale vlucht	Passagiers:	Geen
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig	Letsel:	Geen
Registratienummer:	PH-1027	Schade aan luchtvaartuig:	Onbeschadigd
Type luchtvaartuig:	RSchneider LS 4	Weerscondities:	Geen invloed op voorval
Fase van de vlucht:	Nadering		

Omschrijving van het voorval

Na het opbouwen van het zweefvliegtuig samen met een mede eigenaar werd een lokale vlucht uitgevoerd. Na circa 45 minuten vliegen keerde de bestuurder terug naar het circuitgebied. Omdat hij iets aan de hoge kant zat heeft hij op circa 600 meter hoogte de remkleppen uitgedaan. Op dat moment begon het vliegtuig zich erg onrustig te gedragen alsof het door een zeer sterke thermiekbel vloog. De bestuurder ontdekte dat de linker remklep uit stond terwijl de rechter in was. Pogingen om de kleppen in te trekken mislukten. Hij is toen harder gaan vliegen en pas bij een snelheid van 150 á 160 km/uur en volledige uitslagen naar rechts van richtingsroer en rolroeren begon het vliegtuig langzaam naar rechts te draaien. Hij had intussen zoveel hoogte verloren dat landen op Terlet niet meer haalbaar was. Met moeite lukte het de bestuurder een linker bocht te draaien en tegen de wind in te landen waarna het vliegtuig in een heidegebied buiten het vliegveld tot stilstand kwam. De bestuurder bleef ongedeerd en het zweefvliegtuig onbeschadigd.

Onderzoek & Analyse

De remkleppen en rolroeren worden aangestuurd door stangen die vanuit de romp naar de stuurvlakken in de vleugels gaan. Om de vleugels afneembaar te maken worden er snelsluitingen van het type l'Hotellier toegepast. In het verleden zijn er (wereldwijd) problemen geweest met deze sluitingen. Het is meerdere malen voorgekomen dat de verbinding helemaal niet of niet juist was aangebracht. Ook kon door speling in het mechanisme de verbinding losschieten. De Duitse Luftfahrt-Bundesamt (LBA) heeft een Airworthiness Directive (AD 1993-001) uitgegeven die door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) als Bijzondere Luchtwaardigheidsaanwijzing (BLA 1993-040) is overgenomen. De essentie van deze BLA is het verplicht stellen van enige vorm van borging (borgpin, -huls of -clip). De in de PH-1027 toegepaste 'LS-Safety Sleeve' (zie tekening) is een conform deze BLA goedgekeurde borging.



De borghuls heeft twee functies:
Ten eerste kan de huls alleen op zijn plaats gedraaid worden als de kogel zich correct in de bol bevindt en ten tweede voorkomt de huls dat bij een versleten veer de verbinding losschiet. De bestuurder heeft de verbinding gecontroleerd door aan de remkleppen te trekken en te duwen. Het is inmiddels gebleken dat dat niet afdoende is. Beter is om na het vastklikken van de

snelsluiting de verbinding te controleren door met een kracht van ongeveer 5 kg onder een weinig draaien en heen en weer schuiven te proberen de koppeling van de kogel te tillen.

Het ernstige incident werd veroorzaakt doordat bij het monteren van de remklepbediening de borghulzen van de snelkoppelingen niet juist zijn aangebracht waardoor beide koppelingen konden losraken.