

RAAD voor de TRANSPORTVEILIGHEID

Kamer Luchtvaart

Nummer voorval: 2002104

Classificatie:

Ernstig Incident

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	20-07-2002	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Zweefvliegcentrum Terlet	Vliegervaring:	769 uren waarvan
Soort vlucht:	Lokale vlucht		14 uren op type
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig	Passagiers:	Geen
Registratienummer:	PH-1248	Letsel:	Geen
Type luchtvaartuig:	Schempp-H. Discus-2T	Schade aan luchtvaartuig:	Licht beschadigd
Fase van de vlucht:	Nadering	Weerscondities:	Geen invloed op voorval

Omschrijving van het voorval

Na een lokale vlucht van circa 2,5 uur kwam de bestuurder terug bij het veld voor de landing. De hoogte was ongeveer 350 meter. Hij had het wiel uitgekapt en om op een gewenste hoogte van 250 meter uit te komen had de bestuurder de remkleppen volledig geopend. Dit gebeurde bij een snelheid van 110 km/uur. Na het bereiken van de juiste hoogte wilde hij de remkleppen intrekken. Het hendel voor het bedienen van de remkleppen was echter in beide richtingen volledig geblokkeerd en het lukte de bestuurder niet daar verandering in te brengen. De situatie overziend hebbende besloot hij een afwijkende nadering te maken dan was gepland. Door de grote dalhoek zou hij anders in de bomen terecht zijn gekomen. Hij stuurde de PH-1248 met een rechterbocht naar het veld om te gaan landen op het oostelijk deel van de zogenaamde T-strip. Onvermijdelijke consequentie was dat hij de in bedrijf zijnde lierbaan op ongeveer 20 meter hoogte kruiste. De boordradio was niet ingesteld op de juiste frequentie en door de hoge werkdruk heeft de bestuurder geen kans gezien om van frequentie te wisselen teneinde zijn ongewone nadering te melden.

Na het neerkomen rolde het vliegtuig ongeveer 150 meter door. Bij het kruisen van een oud pad sprong het toestel ongeveer 20 cm op en kort voordat het stilstond klapte het wiel spontaan naar binnen. De bestuurder bleef ongedeerd en het toestel raakte slechts licht beschadigd.

Onderzoek & Analyse

Na het voorval is het vliegtuig door de fabrikant opgehaald voor onderzoek en deze kwam met de volgende verklaring. Wanneer de remkleppen worden uitgedaan wordt de bovenste plaat van de remklep door de luchtstroming naar achter gebogen. Op het moment dat de remklep tot een stop komt tegen de onderste remklepplaat buigt deze plaat overeenkomstig de ontwerpspecificaties naar voren. Echter, bij de PH-1248 was door een fabricagefout in één van de remkleppen de overlapping van beide platen slechts 1,5 mm terwijl die minstens 3,0 mm behoorde te zijn. Bij een abrupte bediening van het remklephendel kon hierdoor de bovenste plaat over de onderste plaat schuiven waardoor deze blokkeerde en de bestuurder de kleppen niet meer kon bedienen. Het was waarschijnlijk de eerste keer dat de kleppen op die manier geselecteerd werden wat dan ook de reden is dat het probleem zich niet eerder bij dit vliegtuig heeft voorgedaan. Het remklep systeem had tegen die abrupte beweging bestand moeten zijn.

De fabrikant heeft gemeld dat verschillende andere zweefvliegtuigen van het type Discus-2 zijn gecontroleerd en kwam tot de conclusie dat hier sprake was van een uitzonderings geval.