

RAAD voor de TRANSPORTVEILIGHEID

Kamer Luchtvaart

Nummer voorval: 2002118

Classificatie:

Ernstig Incident

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	08-08-2002	Fase van de vlucht:	Uitloop na de landing
Plaats voorval:	Zweefvliegcentrum Terlet	Bemanning:	1
Soort vlucht:	Lokale vlucht	Vliegervaring:	981 starts waarvan
Registratienummer 1:	PH-882		337 starts op type
Soort luchtvaartuig 1:	Zweefvliegtuig	Passagiers:	Geen
Type luchtvaartuig 1:	Schleicher ASK 23 B	Letsel:	Geen
Registratienummer 2:	PH-725	Schade aan luchtvaartuig 1:	Licht beschadigd
Soort luchtvaartuig 2:	Motorzweefvliegtuig	Schade aan luchtvaartuig 2:	Behoorlijk beschadigd
Type luchtvaartuig 2:	Scheibe SF 25 C	Weerscondities:	Geen invloed op voorval

Omschrijving van het voorval

Het is op Terlet gebruikelijk dat de vliegtuigen die binnen worden gestald aan het einde van een vliegdag vanaf de startplaats op de hei naar een landingsveld bij de hangaar worden gevlogen, de zogenaamde overvliegstrip. Dit gebeurde ook met de PH-882. Na te zijn opgelierd was het toestel na circa 4 minuten weer geland. Tijdens de uitloop stuurde de bestuurder het vliegtuig wat naar rechts richting het platform voor de hangaar. Toen hij de wielrem wilde gebruiken om het toestel af te remmen merkte hij dat deze weigerde. De mogelijkheid om naar links te sturen het open veld in was toen geen optie meer. De PH-882 reed recht op de geparkeerde PH-725 af. De bestuurder van de PH-882 heeft nog getracht de PH-725 te ontwijken door scherp naar rechts te sturen met de linkervleugeltip zo hoog mogelijk maar dit mocht niet baten. De linkervleugel raakte het richtingsroer van de PH-725, de PH-882 veerde terug, draaide iets om de topas naar links en kwam tenslotte op enige afstand van het motorzweefvliegtuig tot stilstand. Beide toestellen raakten beschadigd, de bestuurder bleef ongedeerd.

Onderzoek & Analyse

Een vlieger op de grond die de PH-882 had zien landen heeft verklaard dat de hoogte van de PH-882 op het eindnaderingsbeen er normaal uitzag maar dat de naderingssnelheid (vliegsnelheid) naar zijn beleving aan de hoge kant was. Hij zag dit bevestigd door het feit dat het vliegtuig vrij ver in het veld voor het eerst de grond raakte.

Er is door de Raad voor de Transportveiligheid geen onderzoek gedaan naar het niet functioneren van de wielrem. Tijdens de dagelijkse (A-) inspectie behoort de rem te worden gecontroleerd. Het is onbekend of dit ook daadwerkelijk is gebeurd en wat het resultaat was. Ook met een niet (volledig) functionerende rem had de botsing met het motorzweefvliegtuig voorkomen kunnen worden door met de juiste naderingssnelheid te vliegen, volgens het normale vliegp pad en tenslotte tijdens de uitloop niet richting de hangaar te sturen maar richting het open veld.

Het ongeval werd waarschijnlijk veroorzaakt door een te hoge naderingssnelheid gevolgd door het uitsturen richting de hangaar waardoor het niet mogelijk was om voor het einde van de beschikbare ruimte tot stilstand te komen. Bijkomende factor hierbij was een niet (volledig) functionerende rem.