

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2002133

Classificatie:

Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	08-09-2002	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Dalmsholte	Ervaring:	113 starts waarvan
Soort vlucht:	Lokale solovlucht		50 starts op type
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig	Passagiers:	Geen
Registratienummer:	PH-933	Letsel:	Twee gebroken rugwervels
Type luchtvaartuig:	PZL-Bielsko SZD-51-1	Schade aan luchtvaartuig:	Zwaar beschadigd
Fase van de vlucht:	Beoefenen van steile bochten	Weerscondities:	Niet van invloed op ongeval

Omschrijving van het voorval

De PH-933 was vanaf vliegveld Lemelerveld opgelierd voor een lokale solovlucht. Het was voor de bestuurder de vierde start van de dag. Hij was van plan steile bochten te gaan oefenen in het oefengebied ten noordoosten van het vliegveld. Hij kwam bij het oefengebied aan op een hoogte van circa 400 meter. Na een aantal steile bochten over links en rechts (wisselbochten) gemaakt te hebben kwam het toestel op een hoogte van circa 300 meter onbedoeld in een ongecontroleerde vlucht terecht, gelijkend op een tolvlucht. Toen de bestuurder zich dat realiseerde heeft hij met het richtingsroer getracht de situatie te herstellen. Vervolgens kwam het toestel in een onstabiele vliegstand terecht. De bestuurder beschreef het gebeuren alsof het vliegtuig horizontaal (vlak) om de topas draaide. Een getuige op de grond verklaarde dat het leek op een dwarrelend blad van een boom. Even voordat het vliegtuig de grond raakte werd de neusstand lager en nam de daalsnelheid toe. Op het laatste moment lukte het de bestuurder het toestel weer enigszins vlak te krijgen maar dit kon niet voorkomen dat het hard de grond raakte. De bestuurder werd gewond afgevoerd naar een ziekenhuis waar bleek dat twee rugwervels waren gebroken. Het vliegtuig raakte ernstig beschadigd en werd later afgeschreven.

Onderzoek & Analyse

De bestuurder was nog niet in het bezit van een bewijs van bevoegdheid en vloog derhalve onder de verantwoordelijkheid van een instructeur. Een solo vliegende leerling dient voor aanvang van elke vlucht door de dienstdoende instructeur te worden gebriefd met betrekking tot het weer (wind, thermiek etc.) en uit te voeren oefeningen. Hoewel de bestuurder op de dag van het ongeval twee keer was gebriefd, had hij zich voor de ongevalsvlucht niet gemeld bij zijn instructeur voor een briefing. De instructeur verklaarde later dat dit wel had moeten gebeuren maar dat er, wat het weer betreft, in dit geval niets te melden was geweest door het ontbreken van wind en thermiek. De intentie om steile wisselbochten te gaan beoefenen had echter wel besproken moeten worden.

De bestuurder had eerder steile bochten geoefend. Ook was hij bekend met de asymmetrische overtrek en het herstellen uit een spin. Om het zwaartepunt binnen de limieten te krijgen moet de bestuurder bij dit vliegtuig minimaal 55 kg en mag hij maximaal 110 kg wegen. Het gewicht van de bestuurder tijdens de ongevalsvlucht was 60 à 62 kg waardoor het zwaartepunt vrijwel tegen de achterste begrenzing aanlag. Bij een achterlijk zwaartepunt is het vliegtuig van nature minder stabiel om de dwarsas dan bij een voorlijk zwaartepunt.

Waarschijnlijk is het vliegtuig onbedoeld in een onstabiele vliegstand geraakt welke niet eerder door de bestuurder met een instructeur was beoefend. Het lage gewicht van de bestuurder heeft hier waarschijnlijk een rol bij gespeeld. Het kon niet worden achterhaald of de bestuurder de juiste handelingen heeft verricht om de ontstane situatie te herstellen.

Naschrift: Hoewel het gewicht van de bestuurder voor dit vliegtuig binnen de limieten lag, is het in dergelijke gevallen aan te raden gebruik te maken van een parachute of een met lood verzwaard kussen.