

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2005048

Classificatie: Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	23-04-2005	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Nistelrode	Ervaring:	448 uren (851 starts) waarvan
Registratienummer:	PH-1247		32 uren (19 starts) op type
Type luchtvaartuig:	Valentin Kiwi	Passagiers:	Niet van toepassing
Soort luchtvaartuig:	Motorzweefvliegtuig	Letsel:	Rugklachten
Soort vlucht:	Lokale vlucht	Lichtcondities:	Daglicht
Fase van de vlucht:	Landing		
Schade luchtvaartuig:	Zwaar beschadigd		

Omschrijving van het voorval

De PH-1247 steeg omstreeks 13:25 uur (lokale tijd) op middels de zelfstartmethode vanaf zweefvliegveld Nistelrode voor een lokale vlucht in oostelijke richting. Volgens de bestuurder verliep de start normaal tot 50 meter hoogte, waarna het vliegtuig niet verder wilde klimmen. De bestuurder concludeerde dat er iets mis was met de motor en besloot een rechterbocht te maken terug naar het vliegveld met de bedoeling daar weer te gaan landen. Het vliegtuig vloog vervolgens op een hoogte van circa 40 meter langs het vliegveld evenwijdig aan de landingsbaan. Toen de bestuurder wilde indraaien voor het dwarswindbeen realiseerde hij zich dat de kans groot was dat hij tegen een boerderij aan zou vliegen, indien hij bij het indraaien voor het eindnaderingsbeen nog meer hoogte zou verliezen. Daarop maakte hij een 180 graden bocht linksom met de bedoeling een landing in een weiland te maken. Hierbij werd echter zoveel hoogte verloren dat het weiland niet meer te bereiken was en het vliegtuig circa drie meter voor het weiland de grond raakte in een ander, korter, weiland. Het vliegtuig schoot vervolgens door een sloot en kwam na een grondzwaai van circa 180 graden tot stilstand. Hierbij brak de staart af, raakte de motorophanging ontzet en beschadigde de propellerbladen en de onderkant van de romp.



De PH-1247 na het ongeval



De afgebroken staart

Onderzoek & Analyse

Nadat het zweefvliegtuig tot stilstand was gekomen in het weiland bleek dat de remkleppen niet vergrendeld waren en dus waarschijnlijk tijdens de vlucht uit de vleugels waren gekomen.

Een getuige verklaarde dat het vliegtuig tijdens de start aan het einde van het vliegveld hoogte verloor en dat de remkleppen toen openstonden. De getuige meldde dit over de radio aan de bestuurder, maar ontving hierop geen reactie. Toen het vliegtuig na de 180 graden bocht voorbij het vliegveld was gevlogen zag de getuige dat de remkleppen nog steeds open stonden. Hij meldde dit wederom over de radio; hier werd echter nog steeds niet op gereageerd door de bestuurder. Een tweede getuige verklaarde ook dat de remkleppen open stonden toen het vliegtuig voorbij het vliegveld vloog.

Geconcludeerd kan worden dat de remkleppen in ieder geval tijdens de klimvlucht open stonden en waarschijnlijk tot de landing open hebben gestaan. Dit werd echter tijdens de vlucht niet opgemerkt door de bestuurder, die ten onrechte had geconcludeerd dat er problemen met de motor waren. De bestuurder verklaarde dat hij waarschijnlijk voor aanvang van de vlucht tijdens de cockpitcheck, die hij uit het hoofd uitvoerde, vergeten is de remkleppen te vergrendelen.