

# De Onderzoeksraad voor Veiligheid

---

<b>Nummer voorval:</b>	<b>2004068</b>	<b>Classificatie:</b>	<b>Ongeval</b>
------------------------	----------------	-----------------------	----------------

---

## ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	08-05-2004	Bemanning:	2
Plaats voorval:	Vliegveld Seppe	Vliegervaring instructeur:	4741 uren waarvan
Registratienummer:	PH-SPC		circa 3000 uren op type
Type luchtvaartuig:	Grob G 115	Vliegervaring leerling:	45 uren waarvan
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig propellervliegtuig		45 uren op type
Soort vlucht:	Instructievlucht	Passagiers:	Geen
Fase van de vlucht:	Landing	Letsel:	Geen
Schade luchtvaartuig:	Ernstig beschadigd	Lichtcondities:	Daglicht

---

## Omschrijving van het voorval

Na het vliegen van een normaal circuit en een normale landing werd besloten een glijlanding te oefenen op baan 07. Het doel van de oefening was om zonder gebruikmaking van de motor (simulatie motorstoring) het vliegtuig op de baan te landen. De wind stond nagenoeg recht op de baan, uit de richting 050 – 070, met een sterkte van 5 tot 10 knopen en was constant van karakter. Op het rugwindbeen, haaks op het begin van de baan, werd het motortoerental teruggebracht naar stationair en werd ingedraaid naar achtereenvolgens het dwarswindbeen en het eindnaderingsbeen. Volgens de instructeur waren de snelheid (65 knopen) en configuratie (tweede stand flaps) op het eindnaderingsbeen normaal toen het vliegtuig begon door te zakken. De instructeur greep meteen in door de neus van het vliegtuig in een lichte klimstand te brengen en vol gas te geven. Dit kon echter niet voorkomen dat het vliegtuig in aanraking kwam met prikkeldraad welke zich voor de baan bevond. Het vliegtuig maakte een min of meer normale landing in het gras voor het begin van de (verharde) baan en de instructeur taxiede het vliegtuig naar de parkeerplaats waarna de schade duidelijk werd. Het rechter hoogteroer was achter het prikkeldraad blijven steken en was van het stabilo gerukt. In de rechter vleugel zat een gat dat was ontstaan door één van de palen van de omheining.

---

## Onderzoek & Analyse

Onderzoekers van de Raad voor de Transportveiligheid, de voorganger van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, zijn zelf niet ter plaatse geweest. Het rapport is gebaseerd op gegevens die zijn verstrekt door de betrokken instructeur en het onderzoeksrapport van de Luchtvaartpolitie.

De uitdaging van een glijlanding is het aan de hand van de hoogte en afstand tot de baan en de aanwezige wind bepalen van het moment van indraaien naar het dwarswindbeen en het eindnaderingsbeen in combinatie met het juiste gebruik van de flaps. Bij een goed uitgevoerde glijlanding raakt het vliegtuig de grond op eenderde van de totale baanlengte. Hierdoor is een veiligheidsmarge ingebouwd in het geval het glijpad niet goed wordt ingeschat of de wind anders is dan verwacht.

De afstand tussen de prikkeldraadomheining en het eenderde punt van baan 07 op vliegveld Seppe bedraagt ongeveer 350 meter (75 meter gras + 275 meter baan). Een mogelijke verklaring voor het ongeval is dat het oorspronkelijk gekozen glijpad van de PH-SPC zou hebben geresulteerd in een 'touchdown' vóór eenderde van de baanlengte. Een andere verklaring, die van een windschering, kan

evenmin worden uitgesloten. Bij het aanvliegen op baan 07 komt een vliegtuig over een viaduct met daarachter begroeiing. Volgens de instructeur is de hoogte van de begroeiing inmiddels zodanig dat bij een bepaalde windrichting en –sterkte windschering optreedt. Op 6 september 2004 overkwam een ander vliegtuig op Seppe onder soortgelijke omstandigheden hetzelfde.

De betrokken vliegschool heeft naar aanleiding van het voorval onderstaande procedures aangepast en aan de instructeurs, leerlingen en huurders van vliegtuigen bekend gemaakt:

- Aanpassing landing qua snelheid en procedure.
- Geen solo leerlingen bij identieke weersomstandigheden.
- Geen glijlandingen bij identieke weersomstandigheden.