

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2004180

Classificatie: Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	25-09-2004	Bemanning:	2
Plaats voorval:	Zweefvliegveld Malden	Ervaring mentor:	1228 uren totaal, waarvan circa 50 uren op type
Registratienummer:	PH-386	Ervaring aspirant-instructeur:	743 uren totaal, waarvan 31 uren op type
Type luchtvaartuig:	Schleicher ASK-13	Passagiers:	Geen
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig	Letsel:	Twee, ernstig gewond
Soort vlucht:	Trainingsvlucht	Lichtcondities:	Daglicht
Fase van de vlucht:	Landing		
Schade luchtvaartuig:	Ernstig		

Omschrijving van het voorval

De vlucht betrof een lokale vlucht nabij het zweefvliegveld Malden en vond plaats in het kader van een instructeuropleiding. Bij de briefing voor de vlucht was expliciet afgesproken dat de aspirant-instructeur tijdens de landingsfase een sliplanding zou demonstreren en deze dus zelf volledig zou uitvoeren. Tijdens de vlucht zouden verder een aantal oefeningen worden uitgevoerd, waarbij sprake zou zijn van een rollenspel: de mentor speelde hierbij de rol van leerling-vlieger en de aspirant-instructeur die van instructeur. Op de voorste zitplaats bevond zich de mentor(-instructeur) en op de achterste zitplaats de aspirant-instructeur.

De weersomstandigheden tijdens de vlucht waren goed. De wind stond vrijwel recht op de baan (270°) en de windsnelheid bedroeg 2 à 3 m/s. Het zicht bedroeg meer dan 10 km en de bewolking was 8/8 stratocumulus. Er was vrijwel geen turbulentie en geen neerslag.

Na de lierstart en het uitvoeren van een aantal oefeningen in het kader van de instructeuropleiding werd tijdens de landingsfase de sliplanding door de aspirant-instructeur ingezet. Deze kon echter niet door hem worden gehandhaafd. Nadat het toestel weer in een normale aanvliegerpositie was gebracht, besloot hij om op circa 25 meter hoogte opnieuw een slipvlucht in te zetten. Tijdens deze tweede slipvlucht begon het toestel sterk te dalen. De aspirant-instructeur heeft daarop het toestel wederom uit de slipvlucht gehaald, maar kon niet voorkomen dat het toestel sterk doorzakte, met als gevolg een harde landing.

Ten gevolge van de harde landing liep de aspirant-instructeur een gebroken lendenwervel op en de mentor had na de landing ernstige rugklachten.

Tijdens de landing werd het toestel ernstig beschadigd. De staalbuisconstructie aan de onderzijde van de cockpit en de wielophanging raakten ernstig beschadigd. De vleugelachterlijst brak tijdens de landing en de ophanging van het stabilo liep schade op.

Onderzoek & Analyse

De opleiding tot zweefvlieg-instructeur omvat een aantal trainingsvluchten, waarbij een mentor optreedt als leerling-vlieger en het toestel ook daadwerkelijk bestuurt. De aspirant-instructeur treedt dan op als actieve instructeur. Tijdens dergelijke vluchten kan de aspirant-instructeur zich bekwamen in het geven van instructie en wordt hem tevens geleerd wanneer en hoe hij moet ingrijpen als de vlucht ten gevolge van het handelen van een leerling-vlieger onveilig wordt.

Tevens dient een aspirant-instructeur een aantal vlieg-oefeningen aan een leerling-vlieger te kunnen demonstreren. Van een dergelijke situatie was sprake tijdens het onderhavige ongeval. Tijdens een dergelijke oefening is het niet de bedoeling dat de mentor ingrijpt, tenzij de veiligheid in gevaar komt; de aspirant-instructeur is immers een bevoegd vlieger op het betreffende type zweefvliegtuig.

De aspirant-instructeur kon de eerste sliplanding niet volhouden en de tweede sliplanding werd (te) fors en te laag ingezet, waarna het toestel sterk begon te dalen. Deze sterke daling kon door de aspirant-instructeur niet tijdig meer worden gestopt. De mentor verklaarde verrast te zijn door de wijze waarop de sliplanding opnieuw werd ingezet. Ingrijpen had volgens hem geen zin omdat de aspirant-instructeur onmiddellijk na het inzetten van de tweede slip de correcte herstelactie uitvoerde, maar deze niet kon afmaken wegens ontoereikende hoogte.

Het gebruik van een rollenspel bij de opleiding van een aspirant-instructeur met een mentor is gebruikelijk. Ervaring leert echter dat bij het wisselen van de rollen tijdens de vlucht gemakkelijk verwarring in de cockpit kan ontstaan: wie speelt de leerling en wie speelt de instructeur en wanneer? In het onderhavige ongeval ging de mentor ervan uit dat hij slechts een passieve rol zou spelen en niet zou hoeven in te grijpen. Gezien de briefing voorafgaand de vlucht heerste er bij de aspirant-instructeur waarschijnlijk geen twijfel over het feit dat hij volledig zelfstandig het zweefvliegtuig diende te besturen tijdens de eindnadering. De mentor verklaarde dat er tijdens de eindnadering geen potentieel verwarrende, rolwisselingen plaatsvonden.