

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2004067 **Classificatie:** Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

| | | | |
|-----------------------|----------------|-----------------------|--|
| Datum voorval: | 06-05-2004 | Bemanning: | 2 |
| Plaats voorval: | Terlet | Ervaring instructeur: | Circa 226 uren totaal waarvan circa 65 uren op type, ruim 1000 motorvliegeuren |
| Registratienummer: | PH-687 | Ervaring bestuurder: | 189 uren totaal waarvan 29 uren op type |
| Type luchtvaartuig: | ASK-21 | Passagiers: | Geen |
| Soort luchtvaartuig: | Zweefvliegtuig | Letsel: | Geen |
| Soort vlucht: | Lokale vlucht | Lichtcondities: | Daglicht |
| Fase van de vlucht: | Nadering | | |
| Schade luchtvaartuig: | Romp gebroken | | |

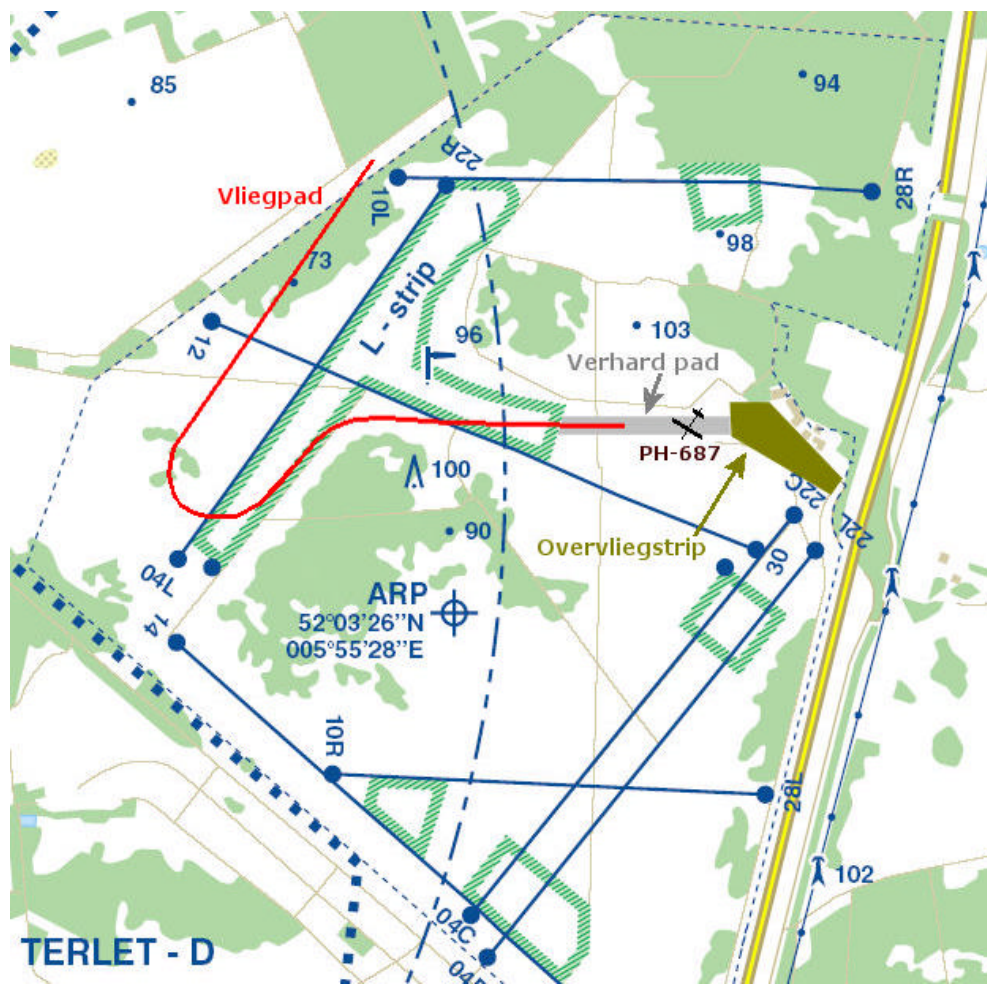
Omschrijving van het voorval

De gebrevetteerde bestuurder maakte een checkstart met een instructeur vanaf baan 04L, voordat hij weer zelfstandig zou gaan vliegen. Omdat de bestuurder zich nog wat onwennig voelde en er tevens een zijwind op de startrichting stond werd na de vlucht besloten samen een tweede checkstart te maken. De bestuurder gaf voor de start van de tweede vlucht aan dat hij de nabespreking met betrekking tot de eerste vlucht goed had begrepen en de tweede vlucht zelfstandig wilde uitvoeren. Omdat het de laatste vlucht van de PH-687 zou worden van die dag werd besloten het zweefvliegtuig via het verharde pad over te vliegen naar de overvliegstrip bij de hangaar. De bestuurder had reeds vaker overgevlogen, waarop de instructeur meldde dat hij zich als waarnemer zou opstellen tijdens de vlucht. De bestuurder verklaarde dat voorafgaand aan de vlucht was afgesproken dat de instructeur zou melden wanneer hij eventueel zou ingrijpen. Het eerste deel van de vlucht verliep zonder bijzonderheden. Na het rugwind-been te hebben afgevlogen werd nabij de startplaats ingedraaid en vervolgens een tweede bocht ingezet in de startrichting. Tijdens deze tweede bocht verloor het vliegtuig volgens de instructeur circa 80 meter hoogte. De instructeur verklaarde dat de bestuurder dit goed opving door de neus van het zweefvliegtuig naar beneden te drukken om zo weer voldoende snelheid te verkrijgen. Vervolgens werd na een stuk rechtuit vliegen een bocht naar rechts gemaakt. De bestuurder vloog door richting de overvliegstrip bij de hangaar. Wederom werd veel hoogte verloren. De instructeur verklaarde dat hij vervolgens weinig zicht had vanuit de achterste zitplaats, vanwege het aflopende terrein waarboven het zweefvliegtuig zich bevond en bemerkte dat de snelheid verminderde. Hij gaf de bestuurder nog de raad om het vliegtuig



De PH-687 na het ongeval

op het verharde pad te landen. Dit werd niet direct begrepen door de bestuurder waarop de instructeur zelf de knuppel naar voren wilde brengen om zo weer voldoende snelheid te verkrijgen. Op dat moment ging eerst de linkervleugel omlaag en vervolgens de rechtervleugel. De rechtervleugel raakte de heidehelling die langs het verharde pad loopt en het zweefvliegtuig maakte een draai van 90 graden rechtsom en schoof zijdelings naar beneden, waarna het tot stilstand kwam. De romp van het zweefvliegtuig brak hierbij voor de staart door midden. Beide inzittenden bleven ongedeerd.



Onderzoek & Analyse

Voorafgaande aan de vlucht waren afspraken gemaakt over de gezagsverhouding. De instructeur zou meegaan als waarnemer. De instructeur verklaarde dat het circuit op de juiste hoogte werd begonnen en dat de bochten gecoördineerd werden gevlogen. Desondanks werd tijdens de tweede bocht boven het veld veel hoogte verloren (volgens de instructeur veroorzaakt door een "downwash") en kwam het zweefvliegtuig op een lagere hoogte terecht dan gebruikelijk was voor het overvlieg-circuit. De instructeur deed een voorstel aan de bestuurder over het veilig beëindigen van de vlucht op het verharde pad. De bestuurder volgde dit voorstel niet op maar besloot door te vliegen naar de overvliegstrip bij de hangaar. Toen de PH-687 op het eindnaderingsbeen vloog is het zweefvliegtuig als gevolg van de heersende zijwind waarschijnlijk richting de heidehelling gedreven, die evenwijdig aan het verharde pad ligt. Hierbij liep de snelheid zodanig terug dat beide vleugels om de beurt overtrokken. Dit werd te laat opgemerkt door de bestuurder met als gevolg dat de rechtervleugel de heidehelling raakte.

De bestuurder had zichzelf in een positie gebracht waarin hij, gezien zijn ervaring en currency, de vlucht niet meer op een veilige wijze kon afsluiten. Dit is door de instructeur te laat onderkend. Uit de verklaring van de instructeur blijkt dat hij zeer bewust niet heeft ingegrepen. De reden hiervoor waren de afspraken over het gezagvoerderschap. Toen hij uiteindelijk wel wilde ingrijpen was het ongeval niet meer te voorkomen. Gezien de onzekerheid van de bestuurder was het op zich een goede beslissing om een vlucht te maken met een instructeur.

De Onderzoeksraad is van oordeel dat een instructeur in de functie van 'checkpilot', ondanks onderlinge afspraken over de uitvoering van de instructie, verantwoordelijk blijft voor de veiligheid van de vlucht. Toen bleek dat de aanwijzing van de instructeur in een kritieke fase van de vlucht niet werd opgevolgd had hij direct de besturing over moeten nemen. Onduidelijkheid over het gezagvoerderschap en de functie van de instructeur tijdens deze vlucht hebben geleid tot een situatie waarbij de instructeur te laat ingreep.