

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2005137 **Classificatie:** Ernstig incident

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	8-9-2005	Bemanning:	2
Plaats voorval:	Terlet	Ervaring instructeur:	circa 3500 uren (circa 10600 starts), waarvan circa 450 uren op type.
Registratienummer:	PH-1334		Circa 4000 uren op motorzweefvliegtuigen.
Type luchtvaartuig:	Schleicher ASK-21	Ervaring leerling:	5 uren (28 starts) op zweefvliegtuigen, waarvan 4 uren (25 starts) op type
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig		
Soort vlucht:	Lokale vlucht		
Fase van de vlucht:	Landing	Letsel:	Licht (derden)
Schade luchtvaartuig:	Zwaar beschadigd	Lichtcondities:	Daglicht

Omschrijving van het voorval

De PH-1334 was opgestegen vanaf luchtvaartterrein Terlet voor een lokale instructievlucht, waarbij het zweefvliegtuig zou worden overgevlogen via het verharde pad naar de overvliegstrip bij de hangaar. Voorin zat een leerling en achterin een ervaren instructeur. Volgens de instructeur verliepen de start en de vlucht normaal. Het eindnaderingsbeen werd vanwege het rustige weer op een hoogte van circa 1,5 meter (boven het aflopende pad) gevlogen. De instructeur verklaarde dat de wind zwak variabel was uit uiteenlopende richtingen. Volgens de leerling was de landingsnelheid circa 90 km/uur. Aan het eind van het verharde pad vond de aanraking met de grond plaats. De instructeur verklaarde dat hij toen meteen de rem van het hoofdwiel testte en dat deze normaal functioneerde. Het zweefvliegtuig remde enigszins af, waarna in de richting van het platform voor de hangaar werd gestuurd met de bedoeling hier ruim voor tot stilstand te komen. Tijdens het uitrollen op de grasstrip werden de remkleppen vol geopend om de snelheid te verminderen. Volgens de instructeur weigerde de hoofdwielrem¹ toen waarop hij het zweefvliegtuig naar links stuurde om zo twee geparkeerde motorzweefvliegtuigen te ontwijken. De remkleppen werden tevergeefs enige malen open en dicht gedaan met als doel de remwerking alsnog te activeren. Volgens de leerling nam de snelheid niet af zoals gewoonlijk. De instructeur verklaarde dat op het moment dat de remwerking weigerde er onvoldoende ruimte was, vanwege diverse obstakels, om veilig uit te wijken. Met de linkervleugel werd vervolgens een geparkeerde personenauto geraakt, waarna het zweefvliegtuig met de neus tegen de hangaardeur en de rechtervleugel tegen een hangaarmuur tot stilstand kwam. De leerling schatte de snelheid op het moment van de botsing tussen de 20 en 30 km/uur. In de uitloop van de landing stonden tevens twee personen in de baan van het zweefvliegtuig, waarvan er één tijdig kon wegduiken onder de rechtervleugel en de ander geraakt werd door de linkervleugel.

De instructeur had die dag, voorafgaand aan de onderhavige vlucht, 13 vluchten met de PH-1334 uitgevoerd. Gedurende deze vluchten werd het remsysteem gebruikt maar waren geen bijzonderheden opgemerkt.

De instructeur verklaarde dat hij zich niets meer kan herinneren vanaf het moment dat de auto werd geraakt door de linkervleugel.

¹ Door de klephendel in de cockpit naar achter te trekken worden de remkleppen geopend. Wanneer de hendel volledig naar achter wordt getrokken wordt tevens de wielrem geactiveerd.

De PH-1334 raakte beschadigd aan de linkervleugel, de rechtervleugeltip en de neus. De stijl van de voorruit en de linkerdeur van de personenauto werden door de botsing beschadigd. De botsing veroorzaakte tevens een deuk in de hangardeur.

Beide inzittenden liepen geen verwondingen op. Het letsel van de persoon die tijdig kon wegduiken onder de rechtervleugel bestond uit schaafwonden aan de linker knie en de linkerschouder alsmede een zweepslag in de rechterkuit. De persoon die werd geraakt door de linkervleugel liep lichte kneuzingen en rugklachten op.

Onderzoek & Analyse

Er zijn geen onderzoekers van de Onderzoeksraad voor Veiligheid ter plaatse geweest om onderzoek te verrichten. De feitelijke informatie in dit rapport berust op gegevens die zijn verstrekt door de Luchtvaartpolitie, de betrokkenen en getuigen.

Na het voorval werd door een technicus bevestigd dat er geen remdruk voelbaar was op de klephendel. Het hydraulische remvloeistof reservoir (waar alleen de hoofdwielrem gebruik van maakt) was voldoende gevuld en bevatte de door de fabrikant voorgeschreven substantie. Er zijn geen lekkages of bijzonderheden waargenomen aan het remsysteem. Later werd er nogmaals onderzoek verricht door de eigenaar van de PH-1334 aan het remsysteem. Er werd toen remdruk waargenomen en het systeem bleek te functioneren. Gebaseerd op deze gegevens kan er volgens de Onderzoeksraad geen eenduidige uitspraak worden gedaan over de oorzaak van het tijdelijk falen van het remsysteem.

Kijkend naar het laatste deel van de landing is het opmerkelijk dat de instructeur, na het ondervinden van de problemen met de rem, zich in een positie had gebracht waarin hij niet meer in staat was om de personenauto, de twee personen en de hangaar te ontwijken. De vlucht kon niet meer op een veilige wijze worden afgerond. De instructeur had de landingsuitloop initieel zo gepland dat er in het verlengde hiervan twee zweefvliegtuigen stonden geparkeerd. Hij wilde blijkbaar dat het zweefvliegtuig na stilstand in de buurt van de hangaar zou staan, zodat nog maar een korte afstand hoefde te worden afgelegd om het zweefvliegtuig in de hangaar te plaatsen. Er was namelijk voldoende ruimte beschikbaar op de landingsstrip om een uitloop te plannen, vrij van obstakels.

Het is echter aan te nemen dat de instructeur vertrouwen had in het remsysteem van de PH-1334 op de betreffende dag, omdat hij reeds 13 vluchten had gemaakt met dit zweefvliegtuig, waarbij geen bijzonderheden waren opgetreden. Hierdoor waande hij zich veilig en rekende hij niet op een optredend defect van het zweefvliegtuig.

De Onderzoeksraad is van oordeel dat een landingsuitloop altijd zo dient te worden gepland dat deze vrij is van obstakels, teneinde voorbereid te zijn op onvoorziene omstandigheden.



De beschadigde neus en rechtervleugeltip van de PH-1334 (Bron: KLPD).