

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2007050
Classificatie:	Ongeval
Datum, tijd ¹ voorval:	6 juni 2007, 17.58 uur
Plaats voorval:	Vierhouten
Registratie luchtvaartuig:	PH-915
Type luchtvaartuig:	RSchneider LS-7-WL
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig
Soort vlucht:	Overlandvlucht
Fase van de vlucht:	Landing
Schade aan luchtvaartuig:	Zwaar beschadigd
Aantal bemanningsleden:	Eén
Aantal passagiers:	Geen
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

Na een overlandvlucht maakte de bestuurder vanwege een gebrek aan thermiek een buitenlanding in een grasveld. Hij maakte daarbij een grondzwaai om voor het einde van het veld tot stilstand te komen. Hierbij brak de staart van het zweefvliegtuig af.

FEITELIJKE INFORMATIE

De PH-915 steeg om 14.31 uur op vanaf zweefvliegveld Malden door middel van een lierstart voor een overlandvlucht. De wind kwam uit de richting noordnoordoost en had een snelheid tussen de 15 en 18 kilometer per uur. De bedekkingsgraad van de cumulusbewolking was 1/8 en het zicht was meer dan 20 kilometer. Na een zonder bijzonderheden verlopen vlucht van bijna 3.5 uur was de bestuurder vanwege een gebrek aan thermiek genoodzaakt een buitenlanding te maken in een grasveld. De bestuurder verklaarde dat het zweefvliegtuig op het eindnaderingsbeen, ondanks volledig geopende remkleppen, niet voldoende doorzakte en dat de snelheid niet snel genoeg terugliep om voor het einde van het veld, waar een houten hek stond, tot stilstand te komen. Daartoe zette de bestuurder een grondzwaai in om alsnog voor het hek tot stilstand te komen. Tijdens de grondzwaai brak de staart van het zweefvliegtuig af.

¹ Alle tijden in dit rapport zijn lokale tijden tenzij anders vermeld.

De bestuurder

De bestuurder had een totale zweefvliegervaring van 484 uren (798 starts) waarvan 146 uren (114 starts) op het betreffende type. Daarnaast had hij een motorvliegervaring van 337 uren.

ONDERZOEK EN 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 bestuurder.

De bestuurder verklaarde dat het zweefvliegtuig met volledig geopende remkleppen niet met een normale daalsnelheid zakte, waardoor de uitloop na de landing te lang werd om voor het eind van het veld stil te staan. Tevens raakte het zweefvliegtuig in het grondeffect² niet snel genoeg snelheid kwijt. Volgens de bestuurder zou dit veroorzaakt kunnen zijn door een wegvallende wind onder de boomgrens in combinatie met een thermische staartwind. Het zou volgens hem kunnen zijn dat er een thermiekbel loskwam van de akker die voor het veld lag op het moment dat het zweefvliegtuig daar overheen vloog.

CONCLUSIE

Op basis van de gegevens die zijn verstrekt door de bestuurder heeft de Raad niet kunnen vaststellen waarom het de bestuurder niet lukte het zweefvliegtuig voor het einde van het vliegveld tot stilstand te brengen.

² Het grondeffect treedt op wanneer een vliegtuig laag boven de grond vliegt. Bij het landen blijft het vliegtuig als het ware zweven op een luchtkussen, hierdoor komt het later aan de grond dan verwacht. Dit effect bestaat uit twee verschijnselen: een toename van de draagkracht van de vleugel en een afname van de luchtweerstand.