

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2007065
Classificatie:	Ongeval
Datum, tijd ¹ voorval:	8 juli 2007, 15.21 uur
Plaats voorval:	Nabij Tollebeek
Registratie:	PH-998
Type luchtvaartuig:	Schleicher ASW-19 B
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig
Soort vlucht:	Overlandvlucht
Fase van de vlucht:	Landing
Schade aan luchtvaartuig:	Ernstig
Aantal bemanningsleden:	Eén
Aantal passagiers:	Geen
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

Tijdens een buitenlanding kon het zweefvliegtuig niet tijdig tot stilstand worden gebracht door de bestuurder. Het toestel kwam ernstig beschadigd tot stilstand boven een smalle sloot achter het landingsveld. De bestuurder bleef ongedeerd.

Dit rapport is gebaseerd op de verklaring van de bestuurder.

FEITELIJKE INFORMATIE

De vlucht

De bestuurder startte vanaf vliegveld de Voorst in de Noordoostpolder voor een retourvlucht naar Urk. Via Emmeloord werd Urk gerond. Er was weinig thermiek en daardoor weinig gelegenheid om hoogte te winnen. Op de terugweg besloot de bestuurder een buitenlanding uit te voeren omdat hij niet voldoende hoogte had om het thuisveld te kunnen bereiken.

De bestuurder bereidde de landing voor en schatte de windrichting in met behulp van windmolens in de omgeving. Hij besloot in zuidoostelijke richting (koers 150°) te landen. Volgens zijn verklaring werd op 150 meter hoogte met het circuit begonnen. Het circuit werd gevlogen met een "kort" rugwindbeen, gevolgd door een basisbeen en aanvliegbeen.

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

Tijdens de eindnadering merkte de bestuurder houten markeerpaaltjes op, rechts in het landingsveld. Om deze te vermijden, werd de koers verlegd naar de linkerkant van het landingsveld.

Het vliegp pad tijdens de eindnadering werd door de bestuurder in eerste instantie als normaal ervaren. Op lagere hoogte kwam hij op basis van de grondsnelheid en het vliegp pad tot de conclusie dat een landing in het begin van de gekozen akker niet mogelijk was. Volgens zijn verklaring was, op dat moment, het verhogen van de daalsnelheid door een slipvlucht in te zetten geen optie meer door het gebrek aan hoogte voor deze manoeuvre. Het vliegtuig landde iets over de helft van de beschikbare veldlengte. Doordat de ondergrond uit harde kleigrond bestond en de wielrem weinig vertraging gaf, was de inschatting van de bestuurder dat de remcapaciteit onvoldoende zou zijn om voor het einde van de akker tot stilstand te komen. Hierop besloot hij een grondzwaai in te zetten. Door de rechtervleugel tegen de grond te drukken, probeerde de bestuurder het vliegtuig in een draaiende beweging te brengen. Het vliegtuig begon ongeveer twintig meter voor het einde van het veld naar rechts te draaien. Het vliegtuig passeerde een landbouwweg achter het veld en kwam tot stilstand boven een smalle sloot parallel aan de weg. De vliegtuigromp was honderd graden gedraaid ten opzichte van de landingsrichting. Tijdens het tot stilstand komen, raakte de staart van het vliegtuig de overkant van de sloot waarbij de romp net achter de vleugels voor tweederde afbrak. De bestuurder bleef ongedeerd.

Na de landing constateerde de bestuurder dat hij met rugwind was geland.

Het weer

Volgens het KNMI waren op 8 juli 2007 ter plaatse de weersomstandigheden als volgt. Wind aan de grond was 310° met 5 knopen, op 1000 voet was de wind 300° met 10 knopen. De bewolking bestond uit verspreide cumulus bewolking tussen 5000 en 6000 voet (ongeveer 1500 en 1800 meter) hoogte. Het zicht was goed, meer dan 10 kilometer. Volgens de verklaring van de vlieger was de wind tijdens de vlucht ongeveer tien knopen uit westnoordwestelijke richting, met een zicht van meer dan 10 kilometer en een wolkendekkinggraad van 1/8, cumulusbewolking. Bij Urk was er naar zijn zeggen geen bewolking.

Landingsveld

Nabij Tollebeek werd een landing gemaakt in een akker. Het gekozen landingsveld had een lengte van circa 270 meter (koers 150°/330°). De akker was vlak en begroeid met kleine pollen gras. Voor het veld stonden geen obstakels. Achter, en dwars op het gekozen landingsveld lag een smalle weg, een sloot en direct daarna de snelweg A6 van Lelystad naar Emmeloord.

De bestuurder

De bestuurder was een 37-jarige man. Hij was in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid (Glider Pilot Licence – GPL). Zijn GPL en medische verklaring waren geldig tot 1 september 2007.

	Zweefvliegreuren	Zweefvliegstarts
op het betrokken type	51	75
gedurende de laatste 3 maanden op alle typen	4:27	9
totaal op alle typen	317	931

Tabel 1: Ervaring bestuurder

Schade aan het vliegtuig

De staartboom was direct achter de vleugels voor tweederde gebroken. De lak van de vleugeltip en de vleugelneus was beschadigd (krassen) en de as van het hoofd wiel was verbogen.

ONDERZOEK EN ANALYSE

Door een verkeerde inschatting van de windrichting door de bestuurder werd een buitenlanding met rugwind gemaakt. Tijdens de eindnadering was de bestuurder niet in staat voldoende hoogte te verliezen met als gevolg dat het toestel tot stilstand kwam boven een sloot achter het landingsveld.

Factoren die een bijdrage geleverd hebben aan het voorval:

- Onvoldoende vluchtvoorbereiding waardoor de bestuurder niet op de hoogte was van de windrichting.
- De bestuurder merkte pas laat op dat een landing aan het begin van het gekozen veld niet mogelijk was.
- Door de harde klei-ondergrond van de akker was er aanzienlijk minder rolweerstand dan het geval zou zijn geweest bij een landing op een zachtere ondergrond.

CONCLUSIE

De aanleiding voor het ongeval was het door de bestuurder verkeerd inschatten van de windrichting, waardoor er onvoldoende hoogte werd verloren tijdens de eindnadering en een buitenlanding met rugwind werd uitgevoerd.



Foto 1: Uitloop van de landing



Foto 2: Eindpositie PH-998