

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2007073
Classificatie:	Ongeval
Datum, tijd ¹ voorval:	25 juli 2007, 19.15 uur
Plaats voorval:	Epe
Registratie:	PH-1117
Type luchtvaartuig:	Rolladen Schneider LS 3-a
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig
Soort vlucht:	Overlandvlucht
Fase van de vlucht:	Nadering
Schade aan luchtvaartuig:	Onherstelbaar beschadigd
Aantal bemanningsleden:	Eén
Aantal passagiers:	Geen
Persoonlijk letsel:	Ernstig gewond
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

In de laatste fase van de nadering voor een buitenlanding bemerkte de bestuurder dat hij vergeten was het hoofdwiel uit te doen. Het herstel van deze situatie kostte zoveel tijd dat het vliegtuig te hoog voor het landingsveld uitkwam. De bestuurder besloot de nadering af te breken. In de bocht voor een nieuwe nadering overtrok de linkervleugel, waarna het vliegtuig neerstortte in een weiland. De bestuurder raakte hierbij zwaar gewond. Het vliegtuig raakte zwaar beschadigd.

Dit rapport is gebaseerd op de verklaring van de bestuurder.

FEITELIJKE INFORMATIE

De PH-1117 vertrok om 14.49 uur voor een lokale vlucht vanaf het zweefvliegterrein te Biddinghuizen. De bestuurder was de enige inzittende. Na enige tijd boven de Flevopolder te hebben gevlogen, werd de vlucht naar de omgeving van Teuge voortgezet. Tijdens de terugvlucht naar Biddinghuizen verslechterde de thermiek waardoor er onvoldoende mogelijkheden waren om hoogte te winnen om de retourvlucht naar Biddinghuizen te voltooien. Hierop besloot de bestuurder een buitenlanding te maken.

De bestuurder verklaarde dat hij na de keuze van een landingsveld in het circuit de checks voor de nadering doorliep, maar dat hij daarbij vergat het hoofdwiel uit te doen. Na de welvings- en landingskleppen te hebben geselecteerd, werd hij op het eindnaderingsbeen door het wiel-

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

waarschuwingssysteem erop geattendeerd dat het hoofd wiel nog in was. Het uitdoen van het hoofd wiel nam vervolgens zoveel tijd in beslag dat het doorzetten van de landing in het beoogde veld naar de mening van de bestuurder onmogelijk geworden was. Hij besloot de nadering af te breken en een 360-graden linkerbocht in te zetten om opnieuw een nadering te kunnen maken. In de bocht overtrok de linkervleugel waardoor het vliegtuig in een vrille terecht kwam. Het vliegtuig raakte met het voorste gedeelte van de neus en het hoofd wiel als eerste de grond en liep aanzienlijke schade op. De romp brak direct achter de vleugels af en het stabilo brak op twee plaatsen. De bestuurder raakte ernstig gewond.



Foto 1: Overzicht schade aan het vliegtuig



Foto 2: Detail schade aan het vliegtuig – gebroken romp

Het vliegtuig

Het vliegtuig was gebouwd in 1979 en het bewijs van luchtwaardigheid was geldig tot 22 april 2008.

De bestuurder

De bestuurder was een 54-jarige man. Hij was in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid (Glider Pilot License - GPL). Zijn GPL was geldig tot 18 juli 2008 en bevatte bevoegdverklaringen voor slepen, lieren en radiotelefonie. Zijn medische verklaring was geldig tot 17 januari 2008.

De ervaring van de bestuurder als zweefvlieger was als volgt:

	zweefvliegen	zweefvliegstarts
op het betrokken type	26	67
gedurende de laatste 3 maanden op alle typen	46	140
totaal op alle typen	346	1537

Tabel 1: Ervaring bestuurder

Daarnaast had de bestuurder nog 20 uur ervaring op motorvliegtuigen.

Het weer

Het zicht ten tijde van het ongeval was meer dan 10 km bij een zuidwestelijke wind, kracht 4, en cumulusbewolking met 1/8 bedekkingsgraad.

ONDERZOEK EN ANALYSE

De vlucht

De start vanaf het zweefvliegterrein Biddinghuizen en het eerste deel van de vlucht verliepen normaal. Tijdens de terugvlucht naar Biddinghuizen verslechterde de thermiek waarop de bestuurder besloot de vlucht te beëindigen met een buitenlanding.

Na het besluit een buitenlanding te maken werd een, naar het oordeel van de bestuurder, geschikt landingsveld gekozen. In het circuit voor de landing vergat de bestuurder het hoofdwiel uit te doen. Op het eindnaderingsbeen, na het selecteren van de welvings- en remkleppen, gaf het wielwaarschuwingssysteem aan dat het hoofdwiel nog in was. De bestuurder probeerde het hoofdwiel alsnog uit te doen, maar meldde dat hij daarbij werd gehinderd door de stand van de rem- en welvingsklepbediening (zie foto 3). Hij verklaarde genoodzaakt te zijn eerst de rem- en welvingskleppen in te selecteren, alvorens het wiel uit te kunnen selecteren. Nadere analyse van de betreffende bediening bevestigt deze stelling van de bestuurder niet. De hendels voor de bediening van de rem- en welvingskleppen kunnen worden vastgezet, waarna de bedieningshendel van het hoofdwiel vrij kan bewegen. Na het uitdoen van het wiel bracht de bestuurder de rem- en welvingskleppen weer in de oorspronkelijke stand. Nadat het hoofdwiel uiteindelijk uit was, schatte de bestuurder in dat er onvoldoende ruimte was om de landing nog veilig uit te kunnen voeren. Hij besloot daarom de nadering af te breken.

Het ongeval

Met de intentie om een nieuwe nadering in te zetten wilde de bestuurder een 360-graden bocht naar links maken. De configuratie van het vliegtuig, in combinatie met de lage snelheid was echter ongunstig voor het maken van deze manoeuvre. In de bocht overtrok de linkervleugel, waardoor het vliegtuig in een vrille terecht kwam. Door de geringe hoogte was onvoldoende tijd beschikbaar

voor de bestuurder om de controle over het vliegtuig te herwinnen, waardoor het vliegtuig neerstortte.

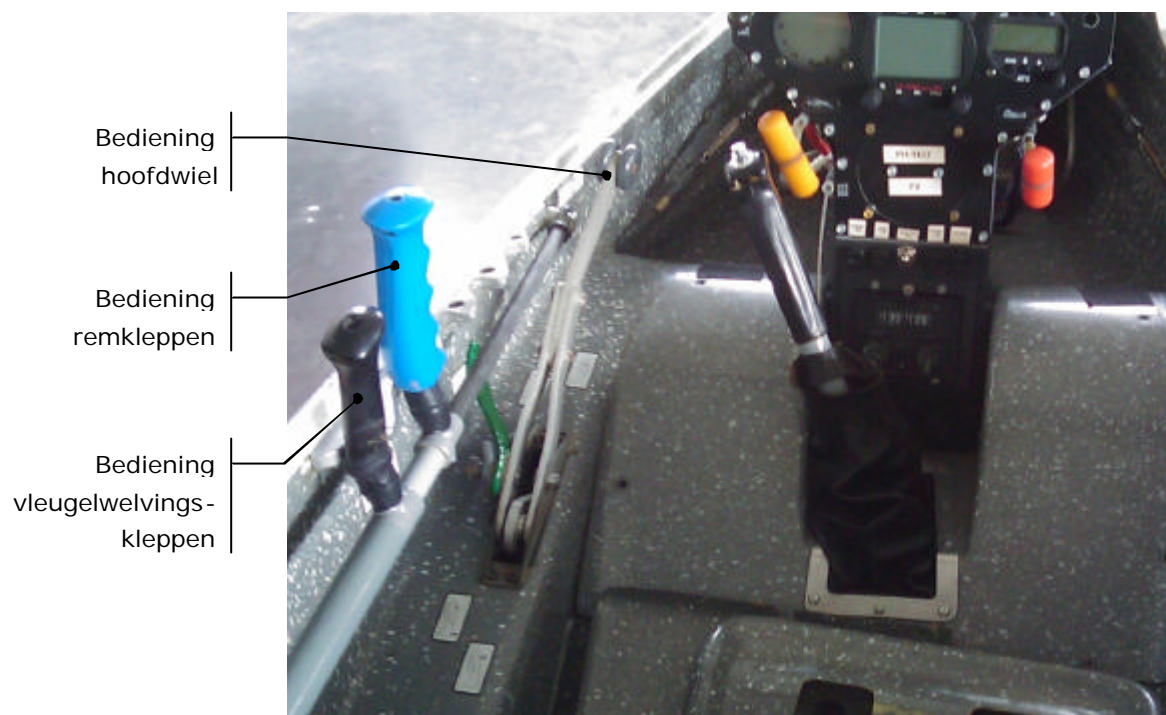


Foto 3: Layout van remkleppen-, vleugelwelvingskleppen- en wielbediening (identiek vliegtuig-type).

CONCLUSIE

Het ongeval is veroorzaakt door het inzetten van een bocht bij lage snelheid en op lage hoogte in combinatie met een ongunstige stand van de welvings- en remkleppen.

Factoren die hebben bijgedragen aan het ongeval zijn:

- niet volledig uitgevoerde checks voor de nadering, waardoor niet tijdig werd opgemerkt dat het hoofd wiel nog in was.
- het besluit om de nadering af te breken en een nieuwe naderingspoging uit te voeren voor hetzelfde veld .