

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2008126
Classificatie:	Ernstig incident
Datum, tijd ¹ voorval:	23 oktober 2008, 08.28 uur
Plaats voorval:	Zweefvliegveld Haamstede
Registratie:	PH-449
Type luchtvaartuig:	Schleicher ASK-13
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig
Soort vlucht:	Lokale vlucht
Fase van de vlucht:	Landing
Schade aan luchtvaartuig:	Geen
Aantal bemanningsleden:	Eén
Aantal passagiers:	Geen
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Zonsopkomst

SAMENVATTING

Bij de vluchtvoorbereiding verzuimde de bestuurder de voorgeschreven controles uit te voeren. Doordat de stuurknuppel achter in de tweezitter nog was opgebonden met de schouderriem, was de bestuurder tijdens de vlucht niet in staat de stuurknuppel (voorin) geheel naar voren te bewegen. Dit resulteerde in problemen om het vliegtuig onder controle te houden en een harde landing. De bestuurder bleef ongedeerd en er was geen materiële schade.

Dit rapport berust op de verklaring van de dienstdoende instructeur.

FEITELIJKE INFORMATIE

De vlucht

Na het inspecteren en invliegen van PH-449 door de dienstdoende instructeur (DDI)², werd de bestuurder door hem gebriefd voor een solovlucht die zou gaan plaatsvinden bij zonsopgang. Daarna ging de DDI met een leerling in een ander toestel vliegen. Zonder de voorgeschreven controles uit te voeren, stapte de bestuurder in PH-449 om de door dauw beslagen kap schoon te poetsen. Hierna maakte hij zich startklaar. De riemen op de achterste zitplaats waren niet

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

² De DDI heeft de algemene leiding over de vluchtuitvoering van een zweefvliegclub en is verantwoordelijk voor het (gehele) vliegbedrijf. Hij verzorgt de briefings, bepaalt waar de zweefvliegtuigen opgesteld moeten worden, begint het vliegbedrijf, regelt overige zaken, ziet toe op de veiligheid en hij beëindigt het vliegbedrijf.

gecontroleerd en het lood (15 kg op de voorste zitplaats) van de vorige bestuurder, de DDI, was niet verwijderd. Het ontging hem dan ook dat de stuurknuppel op de achterste zitplaats nog was opgebonden met de schouderriem (ten behoeve van het grondtransport) na de landing. Bij de cockpitcheck merkte de bestuurder dat de stuurknuppel niet geheel naar voren kon bewegen, maar hij dacht dat dit een eigenschap van de ASK-13 was. De bestuurder besloot te starten en maakte een lierstart. Na het ontkoppelen van de kabel raakte het vliegtuig herhaaldelijk in een overtrek en merkte de bestuurder wederom geen volledige voorwaartse knuppeluitslag te kunnen geven. De bestuurder besloot met lichtgeopende kleppen te vliegen om zo het vliegtuig te stabiliseren op een snelheid van 65 km/uur. Ten gevolge van de lage vliegsnelheid en de verhoogde daalsnelheid durfde de bestuurder uit angst voor een vrilte geen bocht te maken. Hij besloot om direct in te voegen in het circuit (op circa 350 meter) en maakte een grote, ruime bocht alvorens de landing in te zetten. Hierbij raakte het vliegtuig de bovenste takken van struiken en landde net over een slootje op het vliegveld. Ondanks de harde landing was er geen persoonlijk letsel en geen materiële schade.

De bestuurder

De bestuurder was een 53-jarige man. Hij was nog niet in het bezit van een bewijs van bevoegdheid (Glider Pilot Licence, GPL). Zijn medische verklaring was geldig tot 3 maart 2009.

	zweefvlieguren	zweefvliegstarts
op het betrokken type	circa 10	67
gedurende de laatste 3 maanden op alle typen	circa 14	98
totaal op alle typen	circa 44	263

Tabel 1: Zweefvliegervaring bestuurder

De bestuurder had een motorvliegervaring van circa 7 uren.

Het weer

Het zicht ten tijde van het voorval was goed (meer dan 25 km), er stond weinig wind (uit het zuidwesten, maximaal 1 tot 3 meter/seconde), en er was verspreide cirrocumulus bewolking. Als gevolg van de lage temperaturen bij zonsopgang was er dauw. Er was geen mist of nevel.

ONDERZOEK EN ANALYSE

De directe aanleiding voor de problemen om het vliegtuig onder controle te houden was het feit dat de achterste stuurknuppel nog was opgebonden met de schouderriem, waardoor de voorste stuurknuppel niet geheel naar voren te bewegen was.

Bij de betreffende club gebeurde het opbinden van de knuppel met de riemen bij de ASK-13 na iedere landing ten behoeve van het grondtransport om klapperen van het hoogteroer te verminderen. Normaal werd de voorste knuppel opgebonden. Dit werd iedere piloot aangeleerd tijdens de opleidingsperiode. In de zomer van 2008 was er een rubberen omhulsel geplaatst op de voorste knuppel van PH-449, waardoor het opbinden hiervan werd bemoeilijkt. Het gevolg hiervan was dat de achterste knuppel ook wel werd opgebonden. Hoewel dit een minder wenselijke situatie was, werd dit gedurende een langere periode gedoogd binnen de club, omdat voor iedere vlucht onder meer de riemen dienen te worden gecontroleerd. Dit was echter voor de betreffende vlucht niet gedaan door de bestuurder.

Daarnaast zette hij de start door ondanks dat hij tijdens de cockpitcheck al merkte dat hij de stuurknuppel niet geheel naar voren kon bewegen.

CONCLUSIE

Het niet geheel naar voren kunnen bewegen van de voorste stuurknuppel is de aanleiding geweest van het optreden van besturingsproblemen tijdens de vlucht. De oorzaak hiervoor was het feit dat de achterste stuurknuppel nog opgebonden was met de schouderriem. De bestuurder heeft dit niet opgemerkt door onvoldoende vluchtvoorbereiding.