

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2009040
Classificatie:	Ongeval
Datum, tijd ¹ voorval:	31 mei 2009, 15.35 uur
Plaats voorval:	Zweefvliegveld Veendam
Registratie:	PH-983
Type luchtvaartuig:	Glaser-Dirks DG-500M
Soort luchtvaartuig:	Motorzweefvliegtuig
Soort vlucht:	Overlandvlucht
Fase van de vlucht:	Start
Schade aan luchtvaartuig:	Zwaar
Aantal bemanningsleden:	Eén
Aantal passagiers:	Eén
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

Het motorzweefvliegtuig maakte een start vanaf de grasbaan met behulp van de uitklapbare motor met propeller. Tijdens de start raakte de linkervleugeltip het gras, waarna het vliegtuig een grondzwaai maakte en tot stilstand kwam. Beide inzittenden bleven ongedeerd; het vliegtuig raakte zwaar beschadigd.

Dit rapport is gebaseerd op de schriftelijke verklaring van de bestuurder.

FEITELIJKE INFORMATIE

De vlucht

Het motorzweefvliegtuig maakte een zelfstart vanaf de grasbaan in oostelijke richting met behulp van de hulpmotor met propeller die achter de cockpit van het zweefvliegtuig is geïnstalleerd. Aan boord bevonden zich de bestuurder en een passagier. Het vliegtuig begon de startaanloop vanaf het startterrein waar ook de lierstarts beginnen. In het begin van de start maakte de bestuurder gebruik van een tiploper. Een tiploper is een persoon die met één hand de vleugeltip vasthoudt om de vleugels horizontaal te houden in het begin van de start. De procedure is dat de tiploper meeloopt tot het zweefvliegtuig niet meer bijgehouden kan worden. De bestuurder verklaarde dat tijdens de startaanloop bij ongeveer 75 km/uur het vliegtuig door een kuiltje in de grasbaan reed waardoor de vleugels naar beneden doorbogen. Hierdoor raakte de linkervleugeltip het gras met

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

als gevolg dat het vliegtuig een grondzwaai maakte en zwaar beschadigd raakte. De startaanloop bedroeg volgens de inschatting van de bestuurder ongeveer 300 meter.

Het vliegtuig

Het vliegtuig was gebouwd in 1993 en het bewijs van luchtwaardigheid was geldig tot 27 januari 2010. Dit type zweefvliegtuig is uitgerust met een uitklapbare en intrekbare hulpmotor met propeller voor een zelfstandige start. Het vliegtuig kan daarmee vanaf de grond starten als een motorvliegtuig en na de start de propeller stilzetten en de motor weer inklappen.

De bestuurder

De bestuurder was een 64-jarige man. Hij was in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid (Glider Pilot License - GPL) voor het uitvoeren van de vlucht. Zijn GPL was geldig tot 9 februari 2011 en bevatte bevoegdverklaringen voor slepen, lieren, zelfstart en radiotelefonie. Zijn medische verklaring was geldig tot 19 mei 2010.

	zweefvliegreuren	zweefvliegstarts
op het betrokken type	circa 342	148
gedurende de laatste 3 maanden op alle typen	circa 8	7
totaal op alle typen	circa 884	3621

Tabel 1: gegevens van de gezagvoerder

Daarnaast had de bestuurder ongeveer 15.500 uur ervaring op motorvliegtuigen.

Het weer

Volgens de verklaring van de bestuurder was het zicht meer dan 10 kilometer. De wind kwam uit oostelijke richting en de windsterkte was ongeveer 5 knopen. Er was cumulusbewolking met 1/8 - 4/8 dekkingsgraad (half bewolkt).



Foto 1: het motorzweefvliegtuig na de grondzwaai

Schade aan het vliegtuig

Na het voorval had het vliegtuig zware schade aan de romp en de staart. De staartboom was achter de vleugels doormidden gebroken en naar voren geklapt en het horizontale staartvlak was van de staart afgebroken.

ONDERZOEK EN ANALYSE

Het ongeval

De benodigde startlengte is voor een zelfstart beduidend meer dan in het geval van een lierstart. De bestuurder moet er dan ook zeker van zijn dat het startterrein voldoende lang en vlak is voor een zelfstart, waarbij ook de lengte van het gras van de startbaan moet worden beoordeeld. Volgens de bestuurder vond het laatste deel van de startaanloop plaats op een stuk van de grasbaan waar het gras beduidend hoger was dan bij de startplaats voor lierstarts. Hij verklaarde dat hij de invloed van de hoogte van het gras heeft onderschat. Hij had namelijk niet verwacht dat de hoogte van het gras in het laatste deel van de startaanloop tot een grondzwaai zou kunnen leiden.

Het vliegtuig

Er zijn geen aanwijzingen dat zich voorafgaande aan het ongeval een technisch mankement of storing heeft voorgedaan.

CONCLUSIE

Het ongeval is veroorzaakt door een oneffenheid in de grasbaan. Hierdoor raakte het vliegtuig tijdens de start met de linkervleugeltip de grond, met als gevolg een grondzwaai.

Factoren die hebben bijgedragen aan het ongeval zijn:

- Het gras was in het laatste deel van de startaanloop beduidend hoger dan in het begin van de startaanloop.
- Het besluit van de bestuurder om een zelfstart uit te voeren, in combinatie met de onderschatting van de invloed van de hoogte van het gras in het laatste deel van de benodigde startbaanlengte.