

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2010041
Classificatie:	Ongeval
Datum, tijd ¹ voorval:	8 juli 2007 ² , 14.30 uur
Plaats voorval:	Ede
Registratie:	PH-582
Type luchtvaartuig:	Schleicher ASW 19B
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig
Soort vlucht:	Overlandvlucht
Fase van de vlucht:	Landing
Schade aan luchtvaartuig:	Zwaar
Aantal bemanningsleden:	Eén
Aantal passagiers:	Geen
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

Tijdens een buitenlanding was de bestuurder niet in staat het zweefvliegtuig te stoppen voor het einde van het gekozen veld. Het vliegtuig raakte ernstig beschadigd door aanraking met obstakels. De bestuurder bleef ongedeerd.

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

FEITELIJKE INFORMATIE

De vlucht

De weersvoorspelling voor die middag meldde dat de thermiek vanuit het zuiden verzwakt kon worden en de windrichting zou veranderen van zuidwestelijk naar veranderlijk. De bestuurder verklaarde dat hij deze weersvoorspelling niet had opgenomen bij zijn vluchtvoorbereiding. Het weer zag er voor hem zodanig betrouwbaar uit dat hij het niet nodig vond een afspraak te maken met iemand om hem op te halen, mocht hij genoodzaakt zijn een buitenlanding te maken.

Het vliegtuig vertrok om 13.30 uur vanaf zweefvliegveld Terlet voor het maken van een overlandvlucht. Aan boord bevond zich alleen de bestuurder. In de schriftelijke verklaring van de bestuurder werden geen bijzonderheden gegeven over de start en het verloop van het eerste deel

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

² Het ongeval werd op 7 juni 2010 gemeld bij de Onderzoeksraad.

van de vlucht. Na ongeveer een uur vliegen ondervond de bestuurder afnemende thermiek, waardoor het vliegtuig zodanig hoogte verloor dat hij moest overwegen een buitenlanding te maken. Hij bevond zich op dat moment bij Ede, ongeveer 22 km ten westen van zweefvliegveld Terlet op een hoogte van 600 meter. De bestuurder koos als landingsveld een langwerpige veld van ongeveer 300 meter dat haaks op de A-12 snelweg lag en plande een landing in zuidzuidoostelijke richting. In de daling naar 200 meter werd geen thermiek meer gevonden, waarop de bestuurder definitief besloot de buitenlanding te gaan maken en een linkerhandcircuit te gaan vliegen. Op het basisbeen selecteerde de bestuurder de remkleppen.

In de laatste bocht, voor het oplijnen met het veld, zag de bestuurder dat er vlak voor het begin van het veld palen in de aanvliegroute stonden. Hij plande eerst om ertussendoor te vliegen, maar ondanks zijn vermoeden dat het lantaarnpalen van de snelweg waren, durfde hij het risico niet te nemen dat deze palen met draden aan elkaar waren verbonden. Daarom selecteerde hij de remkleppen gedeeltelijk in en vloog over de palen. Vervolgens selecteerde hij opnieuw vol kleppen en verlaagde de neusstand van het vliegtuig waardoor hij op ongeveer grashoogte op een snelheid van 120 km/uur uitkwam. Halverwege het veld raakte de staart als eerste de grond en op dat moment realiseerde de bestuurder zich dat de grondsnelheid te hoog was om voor het einde van het veld tot stilstand te komen. Mede door het vochtige gras, waardoor niet optimaal kon worden geremd, raakte het vliegtuig aan het eind van het veld twee prikkeldraadhekken achter elkaar. Het vliegtuig gleed met prikkeldraad en de erbij horende paaltjes over een sloot en kwam in het daar achterliggend maisveld tot stilstand.



Afbeelding 1: PH-582 in het maisveld

De schade aan het vliegtuig bestond uit twee gaten in de torsieneus van de rechtervleugel, twee deuken in de linkervleugel, een bekraste cockpitkap en lakschade aan de vleugels en de romp. De bestuurder kon het vliegtuig ongedeerd verlaten.

Na de buitenlanding constateerde de bestuurder dat het zo goed als windstil was met zo nu en dan lichte vlagen uit noordelijke richting.



Afbeelding 2: Schade aan rechtersvleugel

De bestuurder

De bestuurder was een 37-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 8 december 2008 en bevatte een bevoegdverklaring voor lieren en slepen. Zijn medische verklaring was geldig tot 3 december 2008.

	zweefvliegreuren	Zweefvliegstarts
op het betrokken type	86	58
gedurende de laatste 3 maanden op alle typen	5	10
totaal op alle typen	261	625

Tabel 1: ervaring bestuurder

Het weer

Ter plaatse van het ongeval heersten zichtvliegcondities. Het zicht was meer dan tien kilometer en er was geen neerslag. Het was half bewolkt met cumulusbewolking op 4000 voet. Verder was er altocumulus- en stratocumulusbewolking. Er stond een zwakke veranderlijke wind na het passeren van een convergentielijn.

ONDERZOEK EN ANALYSE

Uit de onvolledige vluchtvoorbereiding en het laat beginnen met zoeken naar een geschikt buitenlandingsveld blijkt dat de nadruk heeft gelegen op het terugkeren naar zweefvliegveld Terlet. Dit is ten koste gegaan van een goede uitvoering van de buitenlanding.

De normale naderingssnelheid voor een landing onder deze omstandigheden is circa 90 km/uur. De bestuurder verklaarde dat hij op het basisbeen 100 km/uur vloog en in de bocht om zich op te lijnen met het landingsveld circa 110 km/uur. De snelheid na het overvliegen van de lantaarnpalen was ongeveer 120 km/uur, waardoor de bestuurder de kans om binnen het gekozen veld tot stilstand te komen aanzienlijk heeft verkleind.

Door de aanwezigheid van obstakels in de aanvliegroute kon het eerste gedeelte van het landingsveld niet worden gebruikt. Het overgebleven gedeelte van het landingsveld was in combinatie met de hoge naderingssnelheid, de afwezigheid van wind en het vochtige gras onvoldoende om het vliegtuig veilig te landen en tot stilstand te laten komen.

De bestuurder gaf tevens de volgende factoren aan die van invloed zijn geweest:

- Hij had de dag ervoor met een ASK-13 gevlogen en was toen met harde wind geland.
- De remkleppen gingen maximaal 12 cm uit in plaats van 17 cm door de afstelling van de wielrem.