

MUUR GERAAKT TIJDENS BUITENLANDING

Doel van de werkzaamheden van de Onderzoeksraad is het voorkomen van toekomstige voorvallen of de gevolgen daarvan te beperken. Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid maakt nadrukkelijk geen deel uit van het onderzoek door de Raad. Verklaringen die zijn afgelegd in het kader van een onderzoek van de Raad, informatie die de Raad heeft verzameld, resultaten van technische onderzoeken en analyses, opgestelde documenten (inclusief het gepubliceerde rapport) mogen niet worden gebruikt als bewijs in strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedures.

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2010097
Classificatie:	Ongeval
Datum, tijd ¹ voorval:	4 juli 2010, 18.00 uur
Plaats voorval:	Olland
Registratie luchtvaartuig:	PH-334
Type luchtvaartuig:	Schleicher K8B
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 kwam de linkervleugeltip van het zweefvliegtuig in aanraking met een muur. Het vliegtuig raakte zwaar beschadigd. De bestuurder bleef ongedeerd.

Dit rapport is gebaseerd op de schriftelijke verklaring van de bestuurder. Er is geen nader onderzoek en analyse uitgevoerd.

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

FEITELIJKE INFORMATIE

Het verloop van de vlucht

De PH-334, een eenpersoonszweefvliegtuig, steeg om 13.38 uur op door middel van een lierstart vanaf de zweefvliegstrip op Eindhoven Airport voor het maken van een overlandvlucht. Na circa vier uur vliegen naderde de PH-334 vanuit het noordoosten het plaatselijk verkeersleidingsgebied van Eindhoven Airport. De bestuurder vroeg aan de lokale luchtverkeersleiding een klaring om via Boxtel over de luchthaven terug te keren naar de zweefvliegstrip. Onderweg naar Boxtel ondervond de bestuurder echter afnemende thermiek waardoor de PH-334 zodanig hoogte verloor dat de bestuurder een buitenlanding moest maken. De bestuurder koos op een hoogte tussen de 300 en 400 meter een veld ten westen van Sint-Oedenrode en vloog vervolgens een circuit. Op het eindnaderingsbeen bemerkte de bestuurder dat hij te hoog vloog en opende de remkleppen en zette een slipmanoeuvre in om extra hoogte te verliezen. De PH-334 landde bijna aan het einde van het veld. Tijdens het uitrollen raakte de linkervleugeltip de bovenkant van een muur, waarna het vliegtuig circa 90 graden draaide om zijn topas² en tot stilstand kwam. De linkervleugel brak hierbij op een afstand van circa drie meter van de tip af. De bestuurder kon het vliegtuig ongedeerd verlaten.

De bestuurder verklaarde dat hij veel te hoog vloog op het eindnaderingsbeen, omdat hij te vroeg was ingedraaid naar dit been. Tevens meldde hij dat hij een te klein buitenlandingsveld had gekozen en de windrichting verkeerd had ingeschat, wat in een rugwindlanding resulteerde.

De bestuurder

De bestuurder was een 17-jarige jongeman. Hij was in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid (Glider Pilot Licence - GPL) voor het uitvoeren van de vlucht. Zijn GPL was geldig tot 5 september 2012 en bevatte een bevoegdverklaring voor lieren. De bestuurder was sinds 5 september 2008 in het bezit van een GPL. Zijn medische verklaring was geldig tot 29 juli 2015.

	zweefvliegingen	zweefvliegstarts
op het betrokken type	25	30
gedurende de laatste 3 maanden op alle typen	5	2
totaal op alle typen	200	495

Tabel 1: ervaring bestuurder

Het weer

Ter plaatse van het ongeval heersten zichtvliegomstandigheden. Het zicht was meer dan tien kilometer en er was geen neerslag. Er was enige cumulusbewolking. De wind kwam uit de richting 280 graden met een sterkte van 10 knopen.

² De topas is een denkbeeldige lijn die verticaal door het zwaartepunt van het vliegtuig loopt. Een draai om de topas is dus een verandering van de richting waarin de neus van het vliegtuig staat.