

RAAD voor de TRANSPORTVEILIGHEID

Kamer Luchtvaart

Nummer voorval: 2002040

Classificatie:

Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	13-04-2002	Vliegervaring:	circa 4000 uren (waarvan circa 1000 uren op type)
Plaats voorval:	Vliegveld Midden-Zeeland	Passagiers:	Geen
Soort vlucht:	Vliegtuig sleepstart	Letsel:	Ongedeerd
Registratienummer:	PH-KIS	Schade aan vliegtuig:	Licht beschadigd
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig propellervliegtuig	Fase van de vlucht:	Start
Type luchtvaartuig:	Christen A1 'Husky'	Weerscondities:	Wind had invloed op ongeval
Bemanning:	1		
Registratienummer:	PH-904	Vliegervaring:	440 uren en 2400 starts
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig	Passagiers:	1
Type luchtvaartuig:	Grob G103 C 'Twin Ill Acro'	Letsel:	Ongedeerd
Bemanning:	1	Schade aan vliegtuig:	Geen

Omschrijving van het voorval

De PH-KIS werd gebruikt voor het opslepen van zweefvliegtuigen. Aanvankelijk verliep de sleep normaal. Na circa 100 meter raakte het zweefvliegtuig steeds meer linksachter de PH-KIS, die op zijn beurt steeds meer naar rechts trok. Vol tegengesteld rolroer kon deze beweging niet tegengaan, omdat beide hoofdwielen van de PH-KIS nog op de baan stonden en het richtingsroer niet effectief was vanwege de sleep. De bestuurder van de PH-KIS was op het moment dat het vliegtuig naar rechts begon te bewegen ervan overtuigd dat, ruim voordat de rechter baanrand van het veld bereikt zou worden, hij al zou vliegen. Terwijl het vliegtuig steeds meer naar de rechterraand van de baan bewoog en de vliegsnelheid onvoldoende toenam, besloot hij de start alsnog af te breken en het toestel in de naast gelegen akker uit te laten rollen. Echter, met het afnemen van de snelheid in de omgeploegde grond kantelde de PH-KIS voorover. Bij relatief lage snelheid hapte de propeller in de grond en ging het vliegtuig op zijn neus staan en viel uiteindelijk op zijn rug. De bestuurder van het zweefvliegtuig heeft het toestel ontkoppeld toen hij de baanrand zag naderen en is uitgerold op de zweefbaan. Vermoedelijk vond de ontkoppeling enkele seconden na het afbreken van de start van de PH-KIS plaats. Beide bestuurders bleven ongedeerd.

Onderzoek & Analyse

Ten tijde van het voorval kwam de wind dwars van links met een snelheid van circa 18 knopen. Dit was meer dan de in het vlieghandboek van de Husky vermelde maximum gedemonstreerde dwarswind van 15 mijlen per uur (= circa 13 knopen). Hoewel niet verboden, het is geen harde limiet, ligt het voor de hand om vanwege de beperkte manoeuvreerbaarheid van een sleepvliegcombinatie een lagere actuele dwarswindwaarde te hanteren. Dit valt onder de eigen verantwoordelijkheid van zweefvliegclubs en vliegtuigbestuurders. Het is gebruikelijk dat de bestuurder van een zweefvliegtuig zich concentreert op het horizontaal houden van de vleugels en het voorkomen dat het toestel te vroeg hoogte wint. Door de geringe afstand tussen de vleugeltips en de grond heeft de bestuurder van een zweefvliegtuig beperkte mogelijkheden helling aan te rollen. Met de heersende dwarswind had de bestuurder van de zwever onvoldoende mogelijkheden zijn vliegtuig nog recht achter de Husky te krijgen. De instabiliteit van de sleepcombinatie heeft in dit geval ertoe bijgedragen dat de Husky ten opzichte van het zweefvliegtuig naar rechts bleef bewegen. Op het moment dat de bestuurder van het zweefvliegtuig concludeerde dat vanuit de positie waarin hij zich bevond geen veilige start kon worden gemaakt, besloot hij te ontkoppelen.



De PH-KIS na het ongeval