

RAAD voor de TRANSPORTVEILIGHEID

Kamer Luchtvaart

Nummer voorval: 2003034

Classificatie:

Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	06-04-2003	Bemanning:	2 (instructeur in opleiding en leerling)
Plaats voorval:	Zweefvliegcentrum Terlet	Ervaring instructeur:	690 starts waarvan 172 op type
Soort vlucht:	Instructievlucht	Passagiers:	Geen
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig	Letsel:	1 geen letsel, 1 licht gewond
Registratienummer:	PH-660	Schade aan luchtvaartuig:	Onherstelbaar beschadigd
Type luchtvaartuig:	Schleicher ASK 21	Weerscondities:	Van invloed op ongeval
Fase van de vlucht:	Nadering		

Omschrijving van het voorval

De PH-660 was vanaf zweefvliegveld Terlet opgelierd voor een lokale instructievlucht. Het was voor de leerling zijn derde start in totaal, voor de instructeur de tweede vlucht van de dag. Na een normaal verlopen lesvlucht van ongeveer een uur werd besloten naar het veld terug te keren. Ze kwamen op ongeveer 350 meter hoogte aan bij het hoge aanknopingspunt. Na twee dalende bochten voegde het toestel op ongeveer 250 meter hoogte in in het circuit. Op het rugwindbeen werd behoorlijk wat stijging ondervonden waarop de instructeur de leerling opdracht gaf de kleppen (tijdelijk) te openen teneinde op het lage aanknopingspunt op 200 meter hoogte uit te komen. De instructeur had besloten een vrij ruim circuit te vliegen. Het voordeel hiervan is dat de lengte van het eindnaderingsbeen (finals) langer is wat het voor een leerling makkelijker maakt om de juiste hoogte en snelheid te controleren. Na het draaien naar het dwarswindbeen had de instructeur de besturing zoals afgesproken overgenomen van de leerling. De bocht naar het eindnaderingsbeen werd ingezet waarna de kleppen werden geopend om de glijhoek te corrigeren. Het vliegtuig vloog nu recht op een bomenrij af waarachter zich de landingsplaats bevond. De instructeur realiseerde zich al snel dat het vliegtuig behoorlijk begon te dalen en sloot de kleppen. Door de voorwaartse snelheid te verhogen verwachtte hij over de bomenrij te kunnen komen. Toen hij beseftte dat dat laatste niet ging lukken was een landing vóór de bomenrij geen optie meer. De instructeur stuurde het toestel wat naar links naar een plaats waar de toppen van de bomen wat lager waren. Vervolgens heeft hij het vliegtuig opgetrokken om de dikste stammen te ontwijken. Mede door de lage voorwaartse snelheid bleef de rechtervleugel haken in de takken, het toestel maakte een draai om de langsas van meer dan 90 graden en kwam ondersteboven op de grond tot stilstand. De instructeur bleef ongedeerd, de leerling raakte licht gewond. Het toestel raakte onherstelbaar beschadigd.



De PH-660 na het ongeval

Onderzoek & Analyse

Toen de instructeur in het circuit voegde was hem bekend dat de wind was aangesterkt. Hij was tevens bekend met de daarbij behorende 'windshear' achter de bomenrij. In zijn twaalfjarige ervaring als vlieger had hij regelmatig dergelijke omstandigheden meegemaakt. Altijd vloog hij dan echter een krap circuit met een dwarswindbeen dicht bij de bomenrij. Het nadeel van zo'n circuit is dat de bocht naar het eindnaderingsbeen op lage hoogte plaatsvindt en de afstand tot de landingsplaats kort is. Dit heeft tot gevolg dat het voor leerlingen lastig is om de controle te houden over de snelheid en het vliegp pad ten opzichte van een normaal circuit. Door zijn voorbeeldfunctie als instructeur had hij zich laten verleiden tot het maken van een voor hem ongebruikelijk (ruim) circuit onder de gegeven windomstandigheden; De vliegsnelheid in het circuit was 100 km/uur. Een snelheid van 110-120 km/uur was onder de gegeven omstandigheden raadzamer geweest. Op het eindnaderingsbeen had de instructeur de situatie te lang onderschat. Toen hij inzag dat hij niet meer over de bomenrij zou komen was een landing vóór de bomenrij geen optie meer.