

De Onderzoeksraad Voor Veiligheid

Nummer voorval: 2006073 **Classificatie:** Ernstig incident

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	17-6-2006	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Heeze	Ervaring bestuurder:	Op motorzweefvliegtuigen: circa 322 uren, waarvan circa 113 uren op type.
Registratienummer:	PH-1157		Op zweefvliegtuigen: circa 957 uren (4.102 starts).
Type luchtvaartuig:	Diamond HK 36 TC		
Soort luchtvaartuig:	Motorzweefvliegtuig	Passagier(s):	1
Soort vlucht:	Lokale vlucht		
Fase van de vlucht:	En route	Letsel:	Geen
Schade luchtvaartuig:	Gering	Lichtcondities:	Daglicht

Omschrijving van het voorval

De PH-1157, een tweepersoons motorzweefvliegtuig, steeg om 13.39 uur (lokale tijd) op vanaf de luchthaven Eindhoven. Aan boord bevonden zich de bestuurder en een passagier. De intentie van de bestuurder was om een lokale vlucht te maken van circa een uur.

Na de start klom de PH-1157 via zweefvlieggebied 1 "De Hoed"¹ naar een hoogte van circa 2.000 voet. Vervolgens werd met kruissnelheid doorgeklommen tot circa 2.500 voet richting Leende alwaar het gebied werd verlaten. Ten zuiden van Leende werd thermiek gevonden en zette de bestuurder de motor uit. Richting Heeze ontwikkelde zich een cumuluswolk waar de bestuurder vervolgens naar toe vloog. Toen de aansluiting in de thermiek hier niet direct lukte besloot de bestuurder op ruim 1.640 voet hoogte de motor te starten. Volgens de bestuurder was de motor toen circa 12 tot 15 minuten uit geweest.

Op circa 1.500 voet hoogte werd de eerste startpoging uitgevoerd met de setting 'gas circa 2 cm open en choke dicht'. De bestuurder verklaarde dat hij tijdens de startprocedure de checklist puntsgewijs volgde, waarbij hij met name de cilinderkoptemperatuur controleerde. Deze stond nog boven de 50 graden Celsius. De motor sloeg echter niet aan. Een tweede poging mislukte wederom, waarop de bestuurder de setting wijzigde in 'gas dicht en choke open'. Tijdens deze tweede poging liep de propeller vanuit de startstand richting vanstaand en zakte het starttoerental. Bij de derde en vierde startpoging sloeg de motor nog steeds niet aan. De daalsnelheid bedroeg na de laatste poging ruim 2 meter/seconde en de PH-1157 bevond zich op een hoogte van circa 650 voet, waarop de bestuurder besloot te stoppen met verdere startpogingen en zich te concentreren op de landing. De bestuurder koos een grasland (dat hij al eerder had zien liggen) dat zo lag gesitueerd dat hij tegen de wind in kon landen. Bij de definitieve beslissing bemerkte de bestuurder dat het grasland dicht bij een hoogspanningsmast lag en herzag zijn veldkeuze. Hij koos voor een noordelijker gelegen ruim veld. Dit veld lag haaks op de spoorbaan Heeze-Weert, in de magnetische richting 250. De bedoeling was via een langer basisbeen met een linkerbocht naar het eindnaderingsbeen in de richting 250 te landen, waarbij deze laatste bocht op lage hoogte gemaakt zou moeten worden. Gezien de bomen tussen het veld en de spoorlijn vond de bestuurder dit te gevaarlijk en besloot hij in noordelijke richting, dwars op het veld, te landen. Grenzend aan het veld lag een aardappelveld dat eerst overgestoken moest

¹ Om het zweefvliegen gedurende operationele uren binnen het plaatselijk verkeersleidingsgebied Eindhoven in te passen kan de plaatselijke verkeersleiding zweefvlieggebied 1 en 2 activeren. Geactiveerde zweefvlieggebieden zijn verboden voor ander verkeer. Verticale limieten van zweefvlieggebied 1 "De Hoed": grond-3.000 voet boven gemiddeld zeeniveau.

worden. In de laatste fase van de landing besloot de bestuurder in het aardappelveld te landen om zo te vermijden dat hij laag over een prikkeldraadafscheiding tussen beide velden moest vliegen. Tijdens de landing knikte de neuspoot. De propeller bleef onbeschadigd. De inzittenden liepen geen letsel op.

Onderzoek & Analyse

Medewerkers van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid zijn niet ter plaatse geweest om onderzoek te verrichten. De feitelijke informatie in dit rapport is afkomstig van een verslag van de bestuurder.

Het vliegtuigcasco en de motor zijn onderzocht bij Gomolzig Flugzeug- und Maschinenbau GmbH. De propeller en accumulator zijn onderzocht door MT-Propeller Gerd Mühlbauer GmbH. Er zijn geen bijzonderheden aangetroffen die het niet willen starten van de motor kunnen verklaren.

De bestuurder meldde dat de motor wellicht te koud was om te starten met de choke dicht en het gas circa 2 cm open. Tevens meldde hij dat hij na de eerste startpoging nogmaals de checklist doorliep om de passagier niet te verontrusten. Dit kostte volgens hem echter extra tijd. De bestuurder was van mening dat de motor tijdens de tweede startpoging waarschijnlijk wel was aangeslagen als hij eerst een lage neusstand had aangenomen om zo de propeller te laten 'windmillen'. Hij had deze manoeuvre echter niet uitgevoerd, vanwege de passagier die aan boord zat.

Een oorzaak voor het niet starten van de motor kon niet met zekerheid worden vastgesteld.

De bestuurder concludeerde dat hij eerder had moeten stoppen met de pogingen de motor te starten en dat hij zich op grotere hoogte had moeten concentreren op de veldkeuze en de planning van de landing. Ook realiseerde hij zich op dat moment onvoldoende dat de daalsnelheid bij een propeller die niet in de vaanstand is geselecteerd aanzienlijk hoger is.

De Onderzoeksraad deelt de conclusie van de bestuurder en benadrukt dat in noodsituaties bepaalde manoeuvres (zoals het aannemen van een lage neusstand) niet achterwege moeten worden gelaten vanwege de aanwezigheid van een passagier aan boord.



De PH-1157 na de noodlanding in het aardappelveld.