

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2006115 **Classificatie:** Ernstig incident

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	24-9-2006	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Luchtmachtbasis De Peel	Ervaring bestuurder:	circa 151 uren (778 starts), waarvan circa 42 uren (221 starts) op type.
Registratienummer:	PH-351		
Type luchtvaartuig:	K 7 "Rhönadler"	Passagiers:	Geen
Soort luchtvaartuig:	Zweefvliegtuig		
Soort vlucht:	Lokale vlucht		
Fase van de vlucht:	Start	Letsel:	Geen
Schade luchtvaartuig:	Geen	Lichtcondities:	Daglicht

Omschrijving van het voorval

De PH-351 steeg om 17.15 uur (lokale tijd) op voor een lokale vlucht vanaf baan 24 op luchtmachtbasis De Peel. De bestuurder zat voorin, op de achterste zitplaats zat niemand. De bestuurder verklaarde dat tijdens het roteren de knuppel niet naar achteren getrokken kon worden, omdat deze door een rubberachtig voorwerp geblokkeerd werd in de middenstand. Een getuige verklaarde dat de vlakke klim in het begin van de start niet werd gevolgd door de normaal gebruikelijke steilere klimstand. De bestuurder meldde dat de vliegsnelheid ongecontroleerd opliep tot 130 km/uur. Hij probeerde dit duidelijk te maken aan de lierist door giersignalen te geven met het vliegtuig, het sein voor een te hoge snelheid tijdens een lierstart. De lierist selecteerde minder vermogen en ging hiermee door, omdat de bestuurder van de PH-351 giersignalen bleef geven. Uiteindelijk werd het toerental volledig teruggenomen door de lierist, omdat er geen verandering in de stand van de PH-351 kwam en het toerental al aan de lage kant was. Tegelijkertijd, op circa 150 meter hoogte, ontkoppelde de bestuurder de kabel. Het zweefvliegtuig neigde direct naar rechts te rollen. De bestuurder was in staat de stuurknuppel enigszins naar rechts te bewegen en maakte een ruime bocht van circa 225 graden. Vervolgens maakt de bestuurder de beslissing een niet afgevangen landing te gaan maken met een snelheid van 130 km/uur. De landingsrichting zou diagonaal op, en tegengesteld aan de startrichting worden. Op een hoogte van circa 100 meter kon de stuurknuppel weer vrij bewogen worden. De bestuurder liet de snelheid vervolgens verminderen en vloog een rechterhand verkort luchtverkeerscircuit, waarna hij de PH-351 tegen de wind in links van de lier landde (vanaf de startplaats gezien). De landing verliep zonder bijzonderheden.

Een getuige verklaarde dat de windrichting 170-180 graden was met een snelheid van minder dan 10 knopen.

Onderzoek & Analyse

Medewerkers van de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn niet ter plaatse geweest om onderzoek te verrichten. Er is geen technisch onderzoek verricht op het zweefvliegtuig. De feitelijke informatie in dit rapport is afkomstig van verslagen van de bestuurder, betrokkenen en getuigen.

Voorafgaand aan de eerste vlucht met de PH-351 op die dag voerde een technicus een C-inspectie¹ uit op de PH-351. De technicus verklaarde dat hij bij de cockpitinspectie constateerde dat de bedrading

¹ Om te concluderen of een zweefvliegtuig luchtwaardig is moet het regelmatig worden geïnspecteerd. De C-inspectie is een wettelijke inspectie, welke elke drie maanden of na 20 vliegdagen door een technicus wordt uitgevoerd. Een C-inspectie hoeft alleen te worden uitgevoerd indien dat in het onderhoudshandboek van het betreffende zweefvliegtuig staat vermeld.

rond de accu niet netjes op zijn plek zat; deze maakte een krul en kwam onder het instrumentenbord uit. De accu zat gemonteerd in een houder welke geplaatst is onder het achterste instrumentenbord. De accukabel was flexibel opgehangen, vanaf dit paneel naar beneden, voor een makkelijke (de)montage. De technicus omhulde vervolgens de kabel, een dubbeladerige draad, met een minder flexibele huls en klemde deze vast tussen de luchtslangen onder het achterste instrumentenbord. Dit is de plaats waar de accukabel zich normaal bevindt. De technicus verklaarde dat hij nog controleerde of de krul in de bedrading vrij bleef van kabels, stuurorganen, het rugkussen en de parachute (behorende bij de voorste zitplaats). De technicus keurde de PH-351 goed waarna deze werd ingezet in het vliegbedrijf. Voorafgaand aan de onderhavige vlucht waren die dag zes vluchten gemaakt met de PH-351, waarvan drie solovluchten.

De bestuurder verklaarde dat hij voorafgaand aan de vlucht de riemen achterin de PH-351 had opgebonden, omdat hij er alleen mee zou gaan vliegen. Vervolgens voerde hij de cockpitcheck uit, waarbij de stuurorganen zonder belemmering in alle richtingen volledig konden worden uitgeslagen. De bestuurder merkte geen bijzonderheden op.

Na de vlucht beek de accukabel veel speling te hebben. Deze bleek tevens een trekbelasting te hebben gehad bij de plug op de accu. De kabel bleek een lus te kunnen maken om het bovenste deel van de knuppel. Wellicht is tijdens de beginfase van de start de lus om de stuurknuppel gezakt, wat de oorzaak was voor het niet naar achteren kunnen bewegen van de knuppel. Het feit dat de lus vanuit het midden van de cockpit naar de rechterzijde liep, heeft er mogelijk voor gezorgd dat de PH-351 naar rechts neigde te rollen na het ontkoppelen van de lierkabel.

Na de vlucht werd de accukabel met een tie-wrap vastgezet aan de buizenconstructie,² waarbij alleen het onderste deel van de kabel vrij kon bewegen voor de aansluiting op de accu.

De Onderzoeksraad is van mening dat, achteraf gezien, de technicus zorgvuldiger had moeten handelen toen hij tijdens de C-inspectie constateerde dat de bedrading rond de accu niet netjes op zijn plek zat. Het is echter opvallend dat de bestuurder, voorafgaand aan de vlucht, niet opmerkte dat de accukabel blijkbaar zoveel speling had dat deze een lus kon maken om het bovenste deel van de knuppel.

² De romp van een K7 wordt gevormd door een vakwerkconstructie waarbij buizen steeds in driehoeken aan elkaar zijn bevestigd. De vorm wordt bepaald door een niet meedragende huid om het geraamte.