

Landing met ingetrokken wiel: een bijzonder ongeval

Dit artikel is een verkorte bewerking van het onderzoeksrapport opgesteld door de betrokken zweefvliegclub.

In oktober is een zweefvliegtuig geland met ingetrokken wiel. Nu is dit wel iets wat helaas vaker is voorgekomen in de zweefvliegerij wereldwijd. Toch heeft dit ongeval een aantal bijzondere componenten en is de moeite waard om het nader te bekijken.

De vlieger is gestart samen met een passagier voor een korte lokale vlucht met een lierstart. Er was niet veel thermiek te verwachten, dus de vlucht zou waarschijnlijk niet lang duren. Na het ontkoppelen heeft de vlieger het wiel ingetrokken. Enkele minuten later sloot hij op het circuit aan en begon aan de landing. Pas bij het raken van de grond had hij door wat er gebeurd was. Resultaat: diepe krassen aan de onderkant van de romp en de overgang vleugel/opsteektip.

Meteen is de eerste reactie gekomen: hoe kan dit, we hebben toch een wielalarm? Het gesprek met de vlieger gaf al een eerste aanwijzing: het wielalarm werkte niet. Maar ook dat hij geen landingschecks heeft uitgevoerd voor of bij het aansluiten op het circuit. En daarmee zijn de twee onderzoeksvragen al bepaald: waarom heeft het wielalarm niet gewerkt en waarom heeft de vlieger geen landingschecks gedaan?

Twee onderzoeksvragen

Om met de tweede vraag te beginnen, het niet uitvoeren van de checks bleek voor een groot deel te liggen in de persoonlijkheid van de vlieger. Hier was meteen een taak weggelegd voor de Head of Training: deze vlieger (die overigens een gewaardeerd clublid is) moet goed worden bijgespijkerd op procedures en de checklistdiscipline.

Maar die eerste vraag, over het wielalarm. Hoe zit dat nou eigenlijk? Testen van het wielalarm na het ongeval gaf een overduidelijk resultaat: het wielalarm werkt inderdaad niet! Waarom? Niet aangesloten.... Maar waarom dat dan?

De voorzieningen voor het wielalarm (eindschakelaars bij de stuurstangen van het wiel en de kleppen) zijn aanwezig, dus daar ligt het niet aan. Het onderzoeksteam is gedoken in de onderhoudshistorie van deze kist. En wat bleek? Een jaar eerder werd de cockpit ontdaan van alle instrumenten, ter voorbereiding van het overspuiten van de lak. Maar daarbij is gedemonteerd zonder te kijken wat waar was aangesloten. Geen foto's, geen blokschema's. Het werk werd gedaan door meerdere clubleden, maar zonder duidelijke leiding.

Nadat de kist terugkwam van het overspuiten (omstreeks februari) duurde het erg lang voordat het monteren van alle elektra en instrumenten zou gebeuren. Er zou ook een nieuwe vluchtcomputer komen. Pas in april/mei, met de druk van komende privé safari's en wedstrijden, werd het werk opgepakt. En dus onder enige tijdsdruk uitgevoerd. Daarbij is het wielalarm niet aangesloten. Het pijnlijke is dat dat bij meerdere leden bekend was. Omdat het wielalarm niet expliciet staat in het onderhoudsprogramma, werd het niet nadrukkelijk gecontroleerd bij de jaarlijkse inspectie. En zo is een situatie ontstaan dat op papier klopt, bij

meerdere leden bekend was en onder de druk van 'moeten vliegen' geaccepteerd werd. Het zweefvliegtuig werd in het clubbedrijf ingezet voor de rest van het seizoen.

Niets gemerkt totdat..

Het enige wat nog ontbrak was een trigger. Die is gekomen in de combinatie van starten met enige haast en stress en de persoonlijke gewoontes van de vlieger. De haast en de stress kwamen door 'even snel' een paar klusjes aan de kist te doen en 'even snel' een of twee startjes maken voor de recente ervaring. De volgende week zou de vlieger met deze kist naar een privé safari vertrekken.

Nu zal de oplettende lezer kunnen vragen "Maar hoe zit het dan met de vluchtcomputer, die kan ook een wielwaarschuwing geven? En de passagier, had die ook nog een rol?" De vluchtcomputer kan inderdaad een waarschuwing geven. Het onderzoek heeft uitgewezen dat er 4 gebruikersprofielen waren. In alle 4 is de wielwaarschuwing aangezet, maar het volume was ingesteld op '0'. Geen geluid dus bij de waarschuwing, alleen de melding op het scherm "check gear". Deze is makkelijk te missen als je (zoals het ook hoort) tijdens het vliegen van het circuit vooral naar buiten kijkt.

Had de passagier ook een rol hierin? Dat had gekund. Maar het gaat in dit geval om een clublid dat al meerdere jaren zelf niet meer actief vliegt, geen eigen ervaring heeft met prestatievliegtuigen en alleen af en toe plaats neemt achter in een zweefvlieger. Voor de gezelligheid. Dus de bijdrage aan de vlucht was zeer gering.

Wat we dus hebben gekregen, is een ongeval dat in oktober plaats vond, maar in oktober een jaar eerder al was begonnen.

De lessen?

Werk aan zweefvliegtuigen moet gedaan worden door of onder toezicht van een zweefvliegtechnicus. Dat de dagelijkse clubpraktijk is dat alle leden 'meehelpen', verandert daar niets aan. Ook bij demonteren van componenten moet toezicht worden gehouden, niet alleen bij monteren. Documenteren van het werk, merken van instrumentenslangen en bedrading, maken van foto's helpt in het gestructureerd demonteren en monteren.

Moderne vluchtcomputers kunnen veel informatie verschaffen. Maar dan moeten ze wel correct gebruikt worden, met kennis van de instellingen en functies. Anders zijn het alleen maar dure kleurenplaatjes in de cockpit. Probeer als club eigen standaarden te maken voor de instellingen en laat de individuele leden daar zo weinig mogelijk aan veranderen.

Stress en tijdsdruk zijn niet te combineren met de luchtvaart. En zeker niet met zweefvliegen, waar geen commerciële druk is. Deelname aan safari's en wedstrijden is lang vooraf gepland, pas het onderhoudswerk aan die planning. Druk gewerkt in de hangaar om alles weer in de lucht te houden? Maak een pauze, drink een kop koffie voordat je naar de startplaats gaat. Doe daar ook rustig aan, vraag om een briefing over de laatste stand van zaken op die dag en ga dan pas vliegen.

Vlieg je een keer als passagier? Bedenk dat je ook dan een rol kan hebben in de veiligheid, natuurlijk afhankelijk van je eigen vliegervaring. Maar als je denkt dat iets niet gaat zoals het zou moeten, zeg het!