



**MINISTERE DES
COMMUNICATIONS
ET DE
L'INFRASTRUCTURE**

**MINISTERIE VAN
VERKEER EN
INFRASTRUCTUUR**

RAPPORT OPGESTELD NAAR AANLEIDING
VAN HET ONGEVAL MET
HET ZWEEFVLIEGTUIG SZD JANTAR ST2
MET INSCHRIJVINGSKENMERKEN OO-ZGN
TE GENT OP 16 APRIL 1984

**CELLULE D'ENQUETES
D'ACCIDENTS
ET D'INCIDENT D'AVIATION**

**CEL VOOR ONDERZOEK VAN
LUCHTVAART
ONGEVALLLEN-EN INCIDENTEN**

RAPPORT OPGESTELD NAAR AANLEIDING
VAN HET ONGEVAL MET HET
ZWEEFVLIEGTUIG SZD JANTAR ST2
OO-ZGN TE GENT OP 16 APRIL 1984

RAPPORT OPGESTELD NAAR AANLEIDING
VAN HET ONGEVAL MET HET
ZWEEFVLIEGTUIG SZD JANTA ST2
00-ZGN TE GENT OP 16 APRIL 1984

1. ALGEMEENHEDEN

Plaats: Gent, vliegveld Sint-Denijs-Westrem

Datum en uur: 16 april 1984 om 14u35.

Luchtvaartuig: Zweefvliegtuig SZD Jantar ST2

Kenmerken: OO-ZGN

Eigenaar: ...

Inzittenden: één, bestuurder.

Vluchtfase: landen.

Aard van de vlucht: lokale vlucht.

Aard van het ongeval: overtrokken toestand

Nota : Alle tijden zijn in lokale tijd weergegeven.

2. ONDERZOEK

2. 1. Beschrijving van de vlucht

Op 16 april 1984 is de heer van plan een vlucht uit te voeren met zijn zweefvliegtuig.

Alvorens op te stijgen vult hijzelf het toestel met 140 l. water als ballast.

Het zweefvliegtuig wordt vervolgens met een sleepvliegtuig opgetrokken tot op een hoogte van ongeveer 500 m.

Een tiental minuten later zien getuigen het toestel in noordelijke richting het vliegveld overvliegen op een hoogte van ongeveer 300 m.

Onmiddellijk daarna zien getuigen dat de bestuurder begint met het lossen van waterballast.

De bestuurder maakt een bocht naar rechts alsof hij een landing wil uitvoeren. Tijdens deze bocht verliest de bestuurder de controle over zijn toestel en komt het in overtrokken toestand waardoor het in tolvlucht naar beneden stort.

2.2. Inzittenden

De bestuurder was de enige inzittende en werd zwaar gekwetst.

2.3. Schade aan het zweefvliegtuig

Het zweefvliegtuig werd volledig vernield.

2.4. Schade aan derden

Er werd geen noemenswaardige schade aan derden berokkend.

2.5. Gegevens over de bestuurder

Brevet D - Geldig tot 19 november 1985

De piloot bezit eveneens de verdunning van privaat vliegtuigbestuurder die afgeleverd werd op 14 juli 1977 en wedergeldig gemaakt werd tot 20 november 1985.

2.6. Gegevens over het luchtvaartuig

Het verongelukte luchtvaartuig betreft een zweefvliegtuig van het type SZD Jantar ST2 met serienummer W-896. Het werd op 18 mei 1979 in het Belgische Luchtvaartuigregister ingeschreven onder het nummer 3006 met kenmerken OO-ZGN op naam van N.

Krachtens artikel 57 & 1 van het K.B. van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart had het toestel geen bewijs van luchtwaardigheid nodig.

Het toestel totaliseerde 105 starts.

2.7. Weergegevens

Volgende weergegevens werden opgenomen te Gent op 16 april 1984 om 14 u 30.

- wind : 300 à 360°/18 à 20 Kt
- zichtbaarheid : meer dan 10 km.
- plafond : 4/8 op 4500 ft.
- Goede omstandigheden om zweefvluchten uit te voeren.

2.8. Wrak

Het toestel is verticaal op de grond neergestort waarbij de linker vleugel eerst de grond raakte.

Door de inslag zijn de staartvlakken van de romp afgebroken en is de romp zelf totaal vernield.

Tijdens het technisch onderzoek van het toestel werden volgende vaststelling gemaakt :

- alle stukken werden ter plaatse van het ongeval teruggevonden;
- er werd geen enkel defect of breuk gevonden die voor het ongeval zou ontstaan zijn ;
- alle vasthechtingen van vleugels, stuur- en staartvlakken zijn ter plaatse en geborgd ;
- alle verbindingen met de stuurorganen werden teruggevonden en de vastgestelde schade werd veroorzaakt door de inslag.
- de remkleppen waren ingetrokken ;
- de trim van het hoogteroer stond praktisch volledig neuslaag (voorlaatste inkeping) ;
- landingsgestel van uit ;
- de uitlaatklep van het waterballast systeem stond open ;
- uit de rechter vleugel werd nog een 25tal liter water gerecupereerd ;
- uit de linker vleugel kon de waterinhoud niet gerecupereerd worden wegens te zware beschadiging van de tank.

2.9. Brand

Er is geen brand ontstaan.

3. ANALYSE EN BESLUITEN

3.1. Analyse

Het technisch onderzoek heeft geen enkel defect of fout gevonden welke voor het ongeval zou ontstaan zijn en die het zou veroorzaakt hebben.

Uit de verklaringen van de getuigen blijkt dat de bestuurder ogenschijnlijk naar het vliegveld terugkwam met de bedoeling er te landen. Tijdens de bocht van down wind naar base leg hebben deze getuigen gezien dat de bestuurder zijn waterballast liet weglopen. Onmiddellijk daarna schoof het zweefvliegtuig weg over de linker vleugel en kwam in tolvlucht naar beneden.

De piloot, enkele maanden na het ongeval hierover ondervraagd, roept als mogelijke redenen voor het ongeval volgende samenloop van feiten:

- vermoeidheid wegens het eigenhandig laden van de ballast;
- warmte in de gesloten canopy + warme kledij;
- strak aangesnoerde veiligheidsriemen, welke een gebrek aan zuurstof zouden kunnen veroorzaakt hebben.

De verklaring van de bestuurder dat hij zich ogenschijnlijk snel na het loskomen ongemakkelijk voelde, is wellicht de reden waarom hij zo snel terug naar het vliegveld terug kwam om er te landen. Het feit dat dit landingsmanoeuvre niet tot een goed einde gebracht werd moet benevens de voorgaande redenen eveneens te wijten geweest zijn aan volgende punten :

- Het was slechts de tweede maal dat de bestuurder een vlucht ondernam met dit toestel geladen met waterballast. In dit geval veranderen de vliegeigenschappen, onder meer de overtreksnelheid die vergroot met 20 % .
Er weze opgemerkt dat alle water nog niet uit het vliegtuig gestroomd was op het ogenblik van het ongeval.
- Tijdens het nemen van de bocht naar base leg kreeg het toestel met 18 à 20 Kt rugwind af te rekenen, feit waarmee de bestuurder waarschijnlijk geen rekening gehouden heeft.

3. 2. Besluiten

3. 2. 1. De bestuurder bezat een geldig brevet om de vlucht uit te voeren.
3. 2. 2. Het zweefvliegtuig was technisch in orde, geen enkel defect welke het ongeval zou kunnen veroorzaakt hebben werd vastgesteld.
3. 2. 3. De weersomstandigheden waren goed.
3. 2. 4. Het vliegtuig is in overtrokken toestand gekomen op een ogenblik dat alle waterballast nog niet uitgestroomd was en het met in sterke rugwind terechtkwam.
3. 2. 5. De bestuurder verklaarde later dat hij wellicht ongemakkelijk kwam aan boord.

3. 3. Waarschijnlijke oorzaak van het ongeval

Het ongeval is te wijten aan het feit dat het vliegtuig in overtrokken toestand kwam waarbij de bestuurder de controle over zijn toestel verloor.

Het feit dat het vliegtuig in overtrokken toestand kwam kan te wijten zijn aan enerzijds het feit dat op dat ogenblik de karakteristieken van het vliegtuig niet overeenstemden met deze waaraan de bestuurder gewoon was en anderzijds het feit dat het vliegtuig met de wind in de rug kwam te vliegen.

Brussel, 3 januari 1985.

R. TAVERNIERS

