

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Nummer voorval: 2003027

Classificatie:

Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	16-03-2003	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Vliegveld Lelystad	Vliegervaring:	circa 160 uren waarvan circa 140 uren op type
Soort vlucht:	Lokale vlucht	Passagiers:	1
Registratienummer:	PH-2Y7	Letsel:	Geen
Type luchtvaartuig:	Tecnam P 92 ECHO	Schade aan luchtvaartuig:	Aanzienlijk beschadigd
Soort luchtvaartuig:	Micro Light Aeroplane (MLA)	Weerscondities:	Niet van invloed op ongeval
Fase van de vlucht:	Landing		

Omschrijving van het voorval

De PH-2Y7 werd gebruikt voor een lokale vlucht met een passagier. Bij de 'walkaround' inspectie waren geen gebreken geconstateerd. Tijdens de start was het de bestuurder opgevallen dat de grasbaan nogal ongelijk (hobbelig) was waardoor het vliegtuig de hele baanlengte nodig had om voldoende snelheid te maken. Na ongeveer 50 minuten vliegen keerde de bestuurder terug naar het veld. Omdat hij te hoog vloog werd een doorstart uitgevoerd. De tweede keer was de hoogte goed en werd een normale nadering uitgevoerd met 'full flaps'. Zowel de bestuurder als de passagier verklaarde achteraf dat het contact met de grond normaal verliep. Na de landing begon het vliegtuig naar links te trekken. De bestuurder dacht in eerste instantie aan een lekke band en probeerde het vliegtuig recht te houden. Vervolgens zakte het toestel verder door naar links. Al stuiterend maakte het vliegtuig een bocht van circa 180 graden waarna het tot stilstand kwam aan de linkerkant van de baan. Beide inzittenden konden het gehavende vliegtuig ongedeerd verlaten.



De PH-2Y7 na het ongeval

Onderzoek & Analyse

Het hoofdlandingsgestel van de PH-2Y7 bestaat uit een linker -en een rechterpoot die met bouten en moeren aan de romp zijn bevestigd. De complete linkerpoot lag enkele tientallen meters verwijderd van de plaats waar het vliegtuig tot stilstand kwam. Het bleek dat de bevestigingsbouten van de linkerpoot door overbelasting waren afgebroken. Het is onbekend wanneer en hoe de overbelasting werd veroorzaakt, dat is niet verder onderzocht. Het hoeft niet tijdens de ongevalsvlucht te zijn gebeurd, het is ook mogelijk dat bij een eerdere vlucht scheurvorming in de bouten is ontstaan. Tijdens de landing, mede door de matige conditie van de grasbaan, braken de bouten spontaan af.