

# De Onderzoeksraad voor Veiligheid

---

**Nummer voorval:** 2003097

**Classificatie:**

**Ongeval**

---

## ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	10-07-2003	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Vliegveld Teuge	Vliegervaring:	Circa 190 uren waarvan circa 70 uren op type
Registratienummer:	PH-OPA	Passagiers:	Geen
Type luchtvaartuig:	Stampe SV 4 B	Letsel:	Geen
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig propellervliegtuig	Lichtcondities:	Daglicht
Soort vlucht:	Circuitvlucht		
Fase van de vlucht:	Landing		
Schade luchtvaartuig:	Ernstig beschadigd		

---

## Omschrijving van het voorval



*De PH-OPA na het voorval*

De PH-OPA, een dubbeldekker met staartwiel, was bezig met het maken van een aantal doorstarts op vliegveld Teuge. Tijdens het uitrollen op de hoofdwielen en vlak voordat het staartwiel de grond raakte, zwenkte de staart van het vliegtuig naar rechts. Door de resulterende traverserende beweging van de hoofdwielen op de asfaltbaan klapte het rechter hoofd wiel onderuit en kwam het vliegtuig net links naast de baan tot stilstand. De bestuurder bleef ongedeerd, het vliegtuig raakte ernstig beschadigd aan de neusbeplating, de propeller, de rechter wielpoot en de rechtervleugel.

---

## Onderzoek & Analyse

De bestuurder had eerder op de dag van het ongeval drie doorstarts beoefend op vliegveld Hoogeveen gevolgd door een 'full stop' landing. Bij terugkomst op Teuge besloot hij ook daar een aantal doorstarts te maken. De gepubliceerde windrichting was 240° met een windsterkte van 4 knopen en de baanrichting was 270. De eerste paar doorstarts verliepen zonder problemen waarna hij besloot een full stop landing te maken. Bij de voorlaatste landing merkte de bestuurder dat de wind was gedraaid en er een staartwindcomponent was waarop hij besloot de landing niet door te zetten maar een doorstart te maken. Tijdens de laatste landing werd de staart van het vliegtuig volgens de verklaring van de vlieger door een windvlaag van linksachter naar rechts geduwd waarna het vliegtuig links de baan af ging. Of de bestuurder de juiste corrigerende handelingen had verricht kon niet meer worden achterhaald.

*Naschrift: Kort voor het ongeval plaatsvond had de havendienst van het luchtvaartterrein de beslissing genomen de baanrichting te wijzigen naar 090 maar had besloten daarmee te wachten tot de vliegtuigen die zich in het luchtverkeerscircuit bevonden waren geland.*