

RAAD voor de TRANSPORTVEILIGHEID

Kamer Luchtvaart

Nummer voorval: 2000092

Classificatie:

Ongeval

ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	20-07-2000	Vliegervaring:	circa 5050 uren
Plaats voorval:	Marinevliegveld De Kooy	Passagiers:	1
Soort vlucht:	Radar volgvlucht	Letsel:	2 x ongedeerd
Soort luchtvaartuig:	Tweemotorige turboprop	Schade aan vliegtuig:	Aanzienlijk
Registratienummer:	N8484T	Fase van de vlucht:	Landing
Type luchtvaartuig:	Mitsubishi Mu-2B-35	Weerscondities:	Geen invloed op ongeval
Bemanning:	1		

Omschrijving van het voorval

De landing volgde op een radar volgvlucht boven de Noordzee. Na 'touchdown' selecteerde de bestuurder 'reverse pitch' waarna het toestel ongecontroleerd naar links begon te bewegen. Als reactie daarop verklaarde de bestuurder vol rechts voetenstuur te hebben gegeven in combinatie met intermitterend rechts remmen. Daarna selecteerde de bestuurder de linker gashendel weer uit 'reverse' in de hoop dat het vliegtuig naar rechts zou wenden, echter zonder resultaat. Uiteindelijk bracht de bestuurder de propellerbladen van de rechtermotor in de vaanstand (hierdoor werd tevens de brandstoftoevoer afgesloten waardoor de motor stopte). Hoewel het vliegtuig nu minder naar links trok, kon dit niet voorkomen dat het aan het eind linksaf de baan afreed. Vlak voordat het vliegtuig in een sloot tot stilstand kwam zette de bestuurder de linker motor af. Beide inzittenden konden het aanzienlijk beschadigde toestel ongedeerd verlaten.

Onderzoek & Analyse

Landingssnelheid, punt van 'touchdown', baanlengte en baanconditie waren in orde. Het probleem werd veroorzaakt door een verlopen afstelschroef van de toerentalregelaar ('prop governor') van de rechter motor waardoor deze niet in 'reverse pitch' kwam maar voorwaartse stuwkracht bleef leveren waardoor asymmetrische aërodynamische remwerking ontstond. De borgglak die de afstelschroef moest behoeden voor verloop bleek niet (meer) aanwezig. De bestuurder had niet gemerkt dat het rechter BETA- controlelampje niet brandde. De beta lampjes, één voor elke motor, signaleren of de motoren in de juiste bedrijfstoestand zijn om veilig 'reverse pitch' te kunnen selecteren en dienen door de bestuurder te worden gecheckt voordat 'reverse' wordt geselecteerd. In dit geval, waarbij één van de lampjes niet brandde, had de bestuurder volgens het vlieghandboek moeten afzien van het gebruik van 'reverse'.



N8484T na het ongeval



Stelschroef zoals aangetroffen



Stelschroef zoals het behoort