

# De Onderzoeksraad voor Veiligheid

**Nummer voorval:** 2006103

**Classificatie:** Ernstig incident

## ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	20-05-2006	Bemanning:	2
Plaats voorval:	Eindhoven Airport	Ervaring instructeur:	21695 uren waarvan
Registratienummer:	PH-WIM		5410 uren op eenmo-
Type luchtvaartuig:	Piper PA-38-112		torige vliegtuigen
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig propellervliegtuig	Passagiers:	Geen
Soort vlucht:	Vaardigheidstest ("profcheck")	Letsel:	Geen
Fase van de vlucht:	Doorstart		
Schade luchtvaartuig:	Geen	Lichtcondities:	Daglicht

## Omschrijving van het voorval

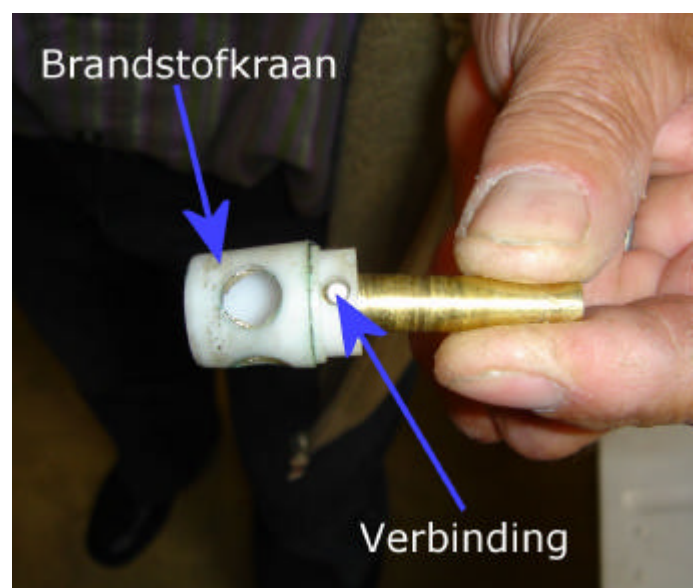
De gebrevetteerde bestuurder van het vliegtuig met de registratie PH-WIM was bezig met een vaardigheidstest vanaf Eindhoven Airport. De vlucht vond plaats onder supervisie van een instructeur. Na een gesimuleerde uitwijk naar vliegveld Budel keerde de bestuurder terug naar Eindhoven voor het beoefenen van een aantal doorstarts. De rechtertank was bijna leeg terwijl de linkertank voor ongeveer een kwart was gevuld. Vóór aansluiting in het circuit selecteerde de bestuurder de brandstoftankkeuzeschakelaar op de tank met de meeste brandstof (linker tank) conform de procedures. Na de doorstart en op een hoogte van ongeveer 20 á 40 voet sloeg de motor af. De instructeur greep in en landde het vliegtuig op het resterende stuk van de baan. Beide inzittenden bleven ongedeerd, het vliegtuig raakte niet beschadigd.

## Onderzoek & Analyse

Er zijn geen onderzoekers van de Onderzoeksraad voor Veiligheid ter plaatse geweest om onderzoek te verrichten. De feitelijke informatie in dit rapport berust op gegevens die zijn verstrekt door de luchtvaartpolitie, de betrokken instructeur en een grondwerktuigkundige.

Uit onderzoek bleek dat de verbinding tussen de brandstoftankkeuzeschakelaar en de (kunststof) brandstoftkraan was verbroken. Hoewel de keuzeschakelaar normaal kon worden gedraaid bleef de brandstoftkraan in de laatst ingestelde positie staan, in dit geval de bijna lege rechter tank. Toen de tank leeg raakte, is de motor gestopt door brandstofgebrek.

Volgens "Piper Service Letter" 944 dient de brandstoftkraan elke 400 vlieguren te worden gesmeerd. Volgens een grondwerktuigkundige van de betrokken vliegclub is dit ook steeds gebeurd. Het is onbekend waarom de verbinding is bezweken. Navraag bij de importeur van het vliegtuig leverde geen aanwijzingen dat het een regelmatig voorkomend probleem is bij het betreffende type brandstoftkraan.



*Voorbeeld van een intacte verbinding*