

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2006090
Classificatie:	Ernstig incident
Datum, tijd ¹ voorval:	20 juli 2006, 18.25 uur
Plaats voorval:	Nabij vliegveld Midden-Zeeland (EHMZ)
Registratie luchtvaartuig:	PH-PCT
Type luchtvaartuig:	Cessna U206F
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig propellervliegtuig
Soort vlucht:	Paravlucht
Fase van de vlucht:	Klimvlucht
Schade aan luchtvaartuig:	Schade aan horizontaal staartvlak en neuswiel
Aantal bemanningsleden:	Een
Aantal passagiers:	Vijf
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht

SAMENVATTING

Noodlanding na brandstofverlies.

FEITELIJKE INFORMATIE

Verloop van de vlucht

Het vliegtuig met de registratie PH-PCT werd op vliegveld Midden-Zeeland (EHMZ) ingezet voor het omhoogbrengen van parachutisten. Voorafgaand aan de vlucht had de bestuurder getankt en de tankdoppen geplaatst. Volgens zijn verklaring was de totale hoeveelheid aanwezige brandstof ongeveer 140 liter, genoeg voor circa twee uren vliegen. Aan boord waren de bestuurder en vijf parachutisten. De parachutisten zaten met de rug naar voren in het vliegtuig. De rechterdeur was verwijderd en voor de opening hing een verzaamd doek. De wind kwam uit de richting 250 graden met 8 knopen, de luchttemperatuur was 31 graden Celsius. De gebruikte startbaanrichting was 270 graden en het was voor de bestuurder de achtste vlucht van die dag. Na de start, op een hoogte van ongeveer 150 voet, meende de parachutistenleider ("tandem master") witte rook te zien wat hij kenbaar maakte aan de bestuurder. Volgens de bestuurder had de parachutistenleider daarbij niet gezegd waar hij de rook zag en ging de bestuurder uit van brand door een ontstoken brandstoflek bij de motor of een brand van elektrische oorsprong. Terwijl de bestuurder bezig was de precieze herkomst van de rook te achterhalen, meldde de eigenaar van één van de hangaars op het vliegveld via een mobiele radio dat hij vanaf de grond zag dat het vliegtuig brandstof verloor.

¹ Alle tijden in dit rapport zijn lokale tijden tenzij anders vermeld.

De bestuurder besloot terug te keren naar EHMZ en maakte dit via de radio kenbaar aan de havenmeester. De vlieghoogte bedroeg op dat moment circa 225 voet. De bestuurder verklaarde dat hij toen brandstof rook.

Volgens de verklaring van de bestuurder was een landing recht vooruit of naar rechts geen optie vanwege de aanwezigheid van respectievelijk een camping, twee bomenrijen en het Veerse Meer met veel recreanten. Ook een bocht naar links was vanwege zweefvliegactiviteiten (slepen) geen optie.

Na een vlakke bocht van 180 graden naar rechts te hebben gemaakt begon de motor minder vermogen te leveren en kon de vlieghoogte niet meer worden gehandhaafd waarop de bestuurder besloot een noodlanding in een korenveld te gaan maken. De vlieghoogte bedroeg op dat moment ongeveer 175 voet.

De bestuurder meldde zijn intenties aan de havenmeester en aan de aanwezige parachutisten waarop de parachutistenleider verdere instructies gaf aan de para's voor de noodlanding en daaropvolgende evacuatie. De flaps werden geselecteerd op 20 graden waarna de bestuurder de noodlandingprocedure uit het vlieghandboek afwerkte: motor stationair, mengsel arm, brandstofkraan dicht, avionica uit, hoofdschakelaar uit, riem goed vast en deur open. Vervolgens constateerde de bestuurder dat er een weggetje dwars door het korenveld liep waarin hij wilde gaan landen. Hij besloot daarop om met een hoge neusstand te landen om zo over het weggetje en eventuele door het koren verborgen slootjes te geraken. Het vliegtuig kwam vrij hard aan de grond, gleed ongeveer 100 meter door waarbij het het weggetje kruiste en uiteindelijk in een volgende akker tot stilstand kwam. Alle inzittenden konden het vliegtuig ongedeerd verlaten. Het vliegtuig vertoonde schade aan het horizontaal staartvlak en het neuswiel. De tankdop van de rechter brandstoftank bleek los aan een veiligheidslijntje te hangen, de tankdop van de linker brandstoftank zat op de vulopening. Het is niet bekend wat de resterende hoeveelheid brandstof in



Afbeelding 1: Gevlogen route door PH-PCT volgens de verklaring van de bestuurder. Noot: begroeiing van de gewassen in de afbeelding komt niet overeen met de situatie ten tijde van het voorval.

de tanks was na de noodlanding.

Gegevens van de bestuurder

De bestuurder was in het bezit van een beroepsvliegbrevet "Commercial Pilot Licence" en had een vliegervaring van 473 uren totaal, waarvan 35 uren op de Cessna U206F.

ONDERZOEK EN ANALYSE

Er zijn geen onderzoekers van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid ter plaatse geweest om onderzoek te verrichten. Het vliegtuig en de motor zijn niet technisch onderzocht. De feitelijke informatie in dit rapport berust op gegevens die zijn verstrekt door de Dienst Luchtvaartpolitie van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), de betrokken bestuurder en een getuige.

Feitenopsomming en analyse:

Volgens de bestuurder heeft hij na het tanken direct voorafgaand aan de vlucht visueel gecontroleerd of beide tankdoppen geplaatst waren. Waarschijnlijk was de tankdop van de rechter brandstoftank na het tanken wel op de vulopening geplaatst maar niet gedraaid en geborgd waardoor de tankdop tijdens het taxiën of de start is losgekomen van de vulopening. De door de parachutistenleider waargenomen witte rook was in werkelijkheid brandstofnevel die door onderdruk uit de rechter brandstoftank werd gezogen. Volgens de bestuurder kon hij vanaf zijn positie de witte rook niet zien vanwege de aanwezige parachutisten en het doek in de deuropening. De PH-PCT is een hoogdekker waardoor de tankdoppen bovenop de vleugels tijdens het vliegen niet te zien zijn.

De bestuurder verklaarde dat hij de gewoonte had op een lijstje bij te houden welke brandstoftank geselecteerd was. Volgens dit lijstje zou tijdens de onderhavige vlucht de linker brandstoftank zijn geselecteerd. Het was achteraf niet meer vast te stellen welke brandstoftank tijdens de vlucht daadwerkelijk was geselecteerd omdat de bestuurder bij het uitvoeren van de noodlanding de brandstofkraan had gesloten conform de noodlandingsprocedure uit het vlieghandboek. Gezien het feit dat de tankdop van de rechter brandstoftank zich niet op de vulopening bevond na de landing acht de Raad het waarschijnlijk dat het motorprobleem werd veroorzaakt door een verstoring van de brandstoftoevoer naar de motor. Dit als gevolg van brandstofverlies uit de rechter brandstoftank en/of onderdruk in de rechter brandstoftank. Hieruit concludeert de Raad dat de rechter brandstoftank was geselecteerd.

Bij een motorbrand of brand van elektrische oorsprong dient indien praktisch mogelijk de "engine fire in flight" of "electrical fire in flight" noodprocedure uit het vlieghandboek te worden gevolgd. Bij een "engine fire in flight" procedure wordt de motor afgezet en bij een "electrical fire in flight" procedure worden alle elektrische systemen uitgeschakeld (onder andere de radio en de flaps zijn dan niet meer te gebruiken). Omdat er direct na de start geen veilige landingsmogelijkheden waren en de motor op dat moment nog voldoende vermogen leverde had de bestuurder bewust afgezien van het afzetten van de motor. Ook de elektrische systemen had hij aan laten staan omdat hij de radio en de flaps nog wilde gebruiken. Door de combinatie van lage hoogte, hoog gewicht, hoge luchttemperatuur en de aanwezigheid van obstakels (camping, bomenrijen en het Veerse Meer) had de bestuurder weinig tijd om te handelen. Toen de motor minder vermogen begon te leveren heeft hij direct de noodlanding ingezet en de bijbehorende noodlandingsprocedure uit het vlieghandboek uitgevoerd. Volgens de bestuurder was er geen tijd om de noodprocedure voor een "engine failure in flight" uit te voeren en heeft hij niet overgeschakeld naar de andere brandstoftank.

CONCLUSIE

De Raad acht het waarschijnlijk dat de noodlanding werd geïnitieerd door problemen met de brandstoftoevoer naar de motor.