

# RAAD voor de TRANSPORTVEILIGHEID

Kamer Luchtvaart

Nummer voorval: 2002093

Classificatie:

Ongeval

## ALGEMENE GEGEVENS VOORVAL

Datum voorval:	27-06-2002	Bemanning:	1
Plaats voorval:	Nabij Den Burg (Texel)	Vliegervaring:	circa 860 uren waarvan circa 56 op type
Soort vlucht:	Rondvlucht	Passagiers:	5
Soort luchtvaartuig:	Eenmotorig propellervliegtuig	Letsel:	Geen
Registratienummer:	PH-LMR	Schade aan luchtvaartuig:	Aanzienlijk
Type luchtvaartuig:	Piper PA-32-260	Weerscondities:	Geen invloed op voorval
Fase van de vlucht:	Start na noodlanding		

## Omschrijving van het voorval

Het doel was een rondvlucht van een half uur met 5 passagiers vanaf vliegveld Texel. Na wat te hebben rondgevlogen boven het eiland op 1500 voet vroeg één van de passagiers wat er gebeurt bij een eventuele motorstoring. De bestuurder besloot dat te demonstreren en zette de carburateur voorverwarming op warm en trok het gas naar stationair. Na een korte glijdende daling schoof de bestuurder het gashendel weer naar voren om verder te vliegen. Op dat moment begon het motortoerental te fluctueren en sloeg de motor af. De bestuurder deed de elektrische brandstofpomp aan, schakelde over naar een andere tank en controleerde of de hendels voor mengsel en propeller in de juiste stand stonden. Vervolgens deed hij een tweetal pogingen de motor te herstarten. Toen dit niet lukte heeft hij het vliegtuig in een stuk grasland met middellang gras aan de grond gezet. Tijdens de uitrol deed de bestuurder een nieuwe startpoging waarbij de motor aansloeg. Zonder te stoppen is hij teruggetaxied naar het begin van het weiland en heeft vol gas gegeven met de bedoeling op te stijgen in dezelfde richting als waarin hij was geland. Naar eigen zeggen was er voldoende vermogen beschikbaar. Toen het vliegtuig echter de rand van het stuk grasland bereikte was het nog niet los van de grond. Het grasland ging over in een aardappelveld met dwars op de start richting liggende voren waardoor het vliegtuig niet voldoende snelheid kon opbouwen. Aan het eind van het aardappelveld lag een sloot en de bestuurder heeft vergeefs getracht die te ontwijken door



op te trekken en flaps te selecteren. Het hoofdlandingsgestel raakte de rand van de sloot en brak af waarna het toestel tot stilstand kwam. De inzittenden konden het vliegtuig ongedeerd verlaten.

## Onderzoek & Analyse

Het brandstofsysteem van de Piper PA-32-260 bestaat uit vier aparte tanks met elk hun eigen brandstofmeter. Met een 4-standen keuze schakelaar kan per selectie één tank worden gebruikt. Het is de taak van de bestuurder om regelmatig om te schakelen teneinde het evenwicht om de langsas te handhaven. Een nadeel van dit systeem is dat het de werklast van de vlieger verhoogt en gevoelig is voor brandstofmismatchmanagement. Waarschijnlijk heeft de bestuurder van de PH-LMR tijdens de demonstratie van de motorstoring de op dat moment geselecteerde tank leeggevlogen. Na het selecteren van een andere tank duurt het even voordat de brandstof bij de motor is en de carburateur weer is gevuld. Terecht heeft hij zich in de laatste fase van de vlucht op de veldkeuze en noodlanding voorbereid en zich niet meer bekommerd om de motor. Veldkeuze en landing verliepen zonder problemen. Na de landing was de carburateur weer gevuld en startte de motor zonder problemen. Hij verklaarde dat hij zich had laten beïnvloeden door zijn passagier(s) om weer op te stijgen. De lengte en conditie van het veld (half lang gras) in combinatie met zes personen aan boord was echter onvoldoende om genoeg snelheid te maken voor een geslaagde start.