

ALGEMENE GEGEVENS

Nummer voorval:	2008016
Classificatie:	Ongeval
Datum, tijd ¹ voorval:	7 februari 2008, 13.15 uur
Plaats voorval:	Oud Beijerland
Registratie:	PH-KYK
Type luchtvaartuig:	Bellanca 8KCAB
Soort luchtvaartuig:	Eénmotorig propellervliegtuig
Soort vlucht:	Kunstvlucht
Fase van de vlucht:	Kunstvluchtdemonstratie
Schade aan luchtvaartuig:	Totaal vernield
Aantal bemanningsleden:	Eén
Aantal passagiers:	Geen
Persoonlijk letsel:	Geen
Overige schade:	Geen
Lichtcondities:	Daglicht
Brevet gezagvoerder:	Private Pilot Licence (Aeroplanes) met de bevoegdverklaring Display Authorisation (DA) ²
Leeftijd gezagvoerder:	58 jaar
Vliegervaring gezagvoerder:	Circa 800 uren (waarvan circa 400 uren op type) Laatste drie maanden: onbekend
Informatiebron(nen):	Beperkt onderzoek door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid

SAMENVATTING

Tijdens een kunstvlucht demonstratie ontstond brand onder de motorkap. Bij het maken van een noodlanding is het vliegtuig over de kop geslagen en uitgebrand. De bestuurder bleef ongedeerd.

VERLOOP VAN DE VLUCHT

De PH-KYK was een tweepersoons vliegtuig dat gecertificeerd was voor het uitvoeren van kunstvluchten ("aerobatics"). De bestuurder was, als enige inzittende, vanaf vliegveld Seppe (EHSE) opgestegen voor het geven van een kunstvluchtdemonstratie van ongeveer 10 minuten bij een school in Oud Beijerland. De bestuurder verklaarde dat hij, tijdens de demonstratie, plotseling rook vanuit de motorruimte de cabine in zag stromen. De rook was licht van kleur maar wel van

¹ Alle tijden zijn lokale tijden tenzij anders vermeld.

² Bevoegdheid om een luchtvaartuig te bedienen tijdens een luchtvaartvertoning. Voor het verkrijgen van een bevoegdverklaring Display Authorisation wordt de aanvrager getoetst op praktische vliegvaardigheden en theoretische kennis op het gebied van veiligheid en regelgeving.

een zodanige dichtheid dat de bestuurder het raam moest openen om het zicht niet te verliezen. Min of meer gelijktijdig nam de bestuurder vuur en warmte waar in de omgeving van zijn voeten. De bestuurder maakte vervolgens een noodlanding in een akkerland. Door de drassige bodem sloeg de PH-KYK bij het eerste grondcontact over de kop en kwam ondersteboven tot stilstand. De bestuurder kon de cabine ongedeerd verlaten. De motorruimte en de rest van het vliegtuig zijn verder zo goed als uitgebrand.

BRANDONDERZOEK

De PH-KYK was voorzien van twee brandstofpompen, een mechanische door de motor aangedreven pomp, en een elektrische pomp. De door de motor aangedreven pomp verzorgde de brandstof tijdens de normale vluchtfasen. De elektrische brandstofpomp werd alleen aangezet tijdens de start en landing, tijdens het uitvoeren van kunstvlucht figuren en bij eventuele motorproblemen. Gelet op de smeltpatronen in het aluminium van de elektrische brandstofpomp alsmede andere brandsporen, is de brand ontstaan bij de elektrische brandstofpomp. Tijdens de demonstratie stond de elektrische brandstofpomp aan. Het is het meest waarschijnlijke dat brandstoflekkage bij de elektrische brandstofpomp de directe oorzaak van de brand is geweest. Mogelijk door een elektrisch defect aan de pomp of doordat brandstof met hete delen van de motor in contact is gekomen, is de brandstof ontstoken. Nog tijdens de vlucht ontwikkelde de brand zich centraal voorin de motorruimte. Na het over de kop slaan verplaatste het zwaartepunt van de brand zich naar de voorste linker bovenhoek van de motorruimte. Tenslotte vond branduitbreiding plaats van de motorruimte naar de romp van het toestel, en van de romp naar de vleugels. Er zijn gevallen bekend van brandstoflekkage als gevolg van het tanken van autobenzine ("MOGAS") in plaats van vliegtuigbenzine ("AVGAS"). De restbrandstof uit de tanks van de PH-KYK was onderzocht en bleek te bestaan uit 100% vliegtuigbenzine.