

Veiligheidsrapport

1 Feitelijke informatie

1.1 Melding

VMS_EHMM_2018_34 en 38

VMS_EHMM_2018_34

Tijdens een lesvlucht met als doel op Middenmeer met een Eurofox een cursist circuits en landingen te oefenen deed zich een technische storing voor. Na korte tijd was het toestel geland vanwege een warm gelopen motor. Bij het openen van de motorkap viel het melder op dat de onderkant van de kist behoorlijk nat was van de koelvloeistof (smaakt zoet). Instructeur heeft koelvloeistof geleend en heeft het bijgevuld. Volgens de melding geschiedde het bijvullen zeer onprofessioneel. Melder gaf aan dat hij van mening is dat de PH-3N5 in slechte staat van onderhoud verkeerde. Ook is melder van mening dat de instructeur van de 3N5 echt geen verstand heeft van techniek. Na even proefgedraaid te hebben is het toestel met bemanning weer vertrokken naar Hilversum.

VMS_EHMM_2018_38

Medio mei was de Eurofox van EHTX onderweg naar EHHV en riep ter hoogte van EHKD MM op de radio met de vraag of ze een voorzorgslanding mochten maken i.v.m. problemen met olie en koelvloeistof. De twee inzittenden hebben het toestel achter gelaten op Middenmeer en zijn met openbaar vervoer vertrokken richting Hilversum. De volgende dag, 18 mei 2018, is de Eurofox weer terug gevolgen naar EHHV door de chef instructeur bij de stichting, die eigenaar is van dit toestel.

1.2 Risico classificatie melding

De melding VMS_EHMM_2018_34 en de melding VMS_EHMM_2018_38 zijn door de VCM geclassificeerd als een hoog risico. Dat wil zeggen dat de kans op herhaling hoog is en dat de gevolgen ernstig kunnen zijn.

1.3 Bemanning

1. Pilot In Command tijdens het incident VMS_EHMM_2018_34, is de chef instructeur van de Stichting U.L.V. Flevoland. Van de cursist zijn geen gegevens bekend.
2. Van de bemanning VMS_EHMM_2018_38 zijn geen gegevens bekend (Zie 1.6 - 2).

1.4 Vliegtuig

1. De Eurofox en eigendom van de Stichting U.L.V. Flevoland, gevestigd te Hilversum. Het toestel wordt gebruikt als les kist en wordt verhuurd aan derden.

1.5 Meteo

1. Geen bijzonderheden.

1.6 Bijzonderheden

1. Het incident VMS_EHMM_2018_38 heeft in werkelijkheid plaats gehad voor het incident VMS_EHMM_2018_34.

De vertraging in het melden VMS_EHMM_2018 nummer 38 is debet aan de huidige nummering.

2. De voorzorgslanding, zoals omschreven in melding VMS_EHMM_2018_38 is niet in het luchthavenregister terug te vinden. Ook de namen van de inzittenden, kennelijk huurders van het toestel, zijn niet bekend.

2 Reconstructie

2.1 De vlucht (VMS_EHMM_2018_38)

1. Op 17 mei 2018 neemt de bemanning van de Eurofox via de radio contact op met de havenmeester van luchthaven Middenmeer en vraagt toestemming voor een voorzorgslanding. Door dan nog onbekende oorzaak loopt de temperatuur van de motor meer dan normaal op. Het toestel bevindt zich dan ter hoogte van EHKD. De geplande vlucht: EHTX naar EHHV. Na verkregen toestemming wordt het toestel veilig aan de grond gezet en wordt het toestel, na verkregen toestemming achter gelaten op genoemde luchthaven en vertrekt de bemanning richting thuishaven met openbaar vervoer. Van een onderzoek naar de oorzaak van het warmlopen van de motor wordt verder geen melding gedaan.

2.1.1 Interview instructeur

1. De later geïnterviewde instructeur verklaarde dat hij op 18 mei 2018 het onderhavige toestel "voorzichtig" heeft terug gevlogen naar de thuishaven Hilversum. Hij verklaarde dat de radiatorstop de dag daarvoor, kennelijk onderweg is losgetrild en was zoekgeraakt.

2.2 De vlucht (VMS_EHMM_2018_34)

1. Op 18 november 2018 was de instructeur op de Eurofox, voornemens circuit- en landings-oefeningen uit te voeren met, verder onbekende cursist. Volgens de melder staat het toestel na korte tijd aan de grond met een warmgelopen motor. Melder is aanwezig bij het onderzoek naar de oorzaak van deze storing. In de VMS-melding doet melder verslag van het feit dat na het openen van de cowling het motorcompartiment onder de koelvloeistof zit. Ook merkt hij op dat hij van mening is dat het toestel, of in ieder geval de motor slecht onderhouden is.

2.2.1 interview Instructeur

1. De geïnterviewde instructeur geeft als reden voor het warmlopen van de motor op dat wederom de afsluitdop van de radiator kennelijk was losgetrild en verloren tijdens de vlucht daaraan voorafgaand. Volgens zijn zeggen heeft hij koelvloeistof geleend en een radiatorstop gekregen. De vermeende slechte staat van onderhoud wijst hij van de hand.

2.2.2 Interview melder

1. melder verklaart dat een radiatorstop is voorzien van een veiligheid die boven een bepaalde druk koelvloeistof laat ontsnappen om de overdruk te neutraliseren. Het is mogelijk dat het veiligheidsventiel van een radiatorstop defect is en bij een lagere druk dan gebruikelijk opent, Hierdoor ontsnapt de koelvloeistof. Bij een dergelijk voorval zal uiteindelijk minder koelvloeistof in het systeem circuleren, waardoor

de temperatuur oploopt. Volgens melder was dit echter niet het geval omdat de koelvloeistof aan de onderkant van het motorcompartiment werd aangetroffen en aan de bovenzijde van de motor geen sporen waren te vinden.

2.2.3 Interview deskundige

1. De lezing van melder, met betrekking tot de radiator dop, wordt bevestigd. Wel tekent hij er bij aan dat het moeilijk waarneembaar is of het veiligheidsventiel in werking is geweest omdat de vloeistof, bij zeer hoge temperaturen zelfs in de vorm van stoom, door de wervelingen die tijdens de vlucht onder de cowling aanwezig zijn, alle kanten op kan en soms op niet te voorspellen plaatsen terecht komt. Op 18 mei schijnt de radiator dop van de Eurofox wel afgeperst te zijn, om te kijken of deze nog in orde was. De deskundige heeft aangeboden een nieuwe dop er op te zetten, omdat hij die nu eenmaal in voorraad heeft. Of van dat laatste gebruik is gemaakt is niet bekend.

2.3 Technische staat van onderhoud

1. Op de website van de Stichting U.L.V. Flevoland is een fotoreportage te vinden van de Eurofox. Het toestel is in 2012 geheel gerenoveerd en voorzien van een nieuwe motor.

<http://www.ulvflevoland.nl/media/clubkist.php>

Van de huidige staat van onderhoud is de VCM niet op de hoogte.

3 Analyse en conclusie

3.1 Radiator dop

1. De geïnterviewde instructeur beweerde dat het verlies van een radiator dop vaker voorkomt. Door de lezingen van melder en de deskundige lijkt het aannemelijker dat het veiligheidsventiel van de radiator dop in werking is geweest. Melder geeft aan dat de radiator dop na het voorval VMS_EHMM_2018_34 wel aanwezig was.

3.2 Staat van onderhoud

1. de vermeende slechte staat van onderhoud kan met de beschikbare informatie niet worden

vastgesteld. Melder staat echter wel bekend als een technisch zeer onderlegd persoon aan wiens mening veel waarde wordt gehecht. Verder onderzoek naar de technische staat van onderhoud van dit toestel zal echter niet worden ingesteld door de VCM omdat daartoe de noodzaak ontbreekt.

4 Aanbevelingen

4.1 Eigenaar Eurofox

VMS_EHMM_2018_34_1:

Voor de eigenaar van het onderhavige toestel zijn door de VCM geen nadere aanbevelingen geformuleerd. De beide voorvallen zullen hopelijk voldoende aanleiding zijn het luchtvaartuig of onderdelen daarvan aan een nadere inspectie te onderwerpen.

4.2 Luchthavenexploitant

VMS_EHMM_2018_34_2:

De voorzorgslanding, VMS_EHMM_2018_38, is uitgevoerd na, per radio, verkregen toestemming van de havenmeester van de luchthaven Middenmeer. Ondanks de verplichting van artikel 22, lid 1 onder c van de RVGLT is van deze landing geen aantekening gemaakt in het luchthavenregister van genoemde luchthaven.

Dit luchthavenregister wordt ook door de reguliere gebruikers van de luchthaven niet altijd even zorgvuldig ingevuld. Omdat het niet alleen een formele verplichting is, maar ook te maken heeft met de veiligheid van luchtverreikers, is de Veiligheidscommissie van mening dat het zinvol kan zijn de verschillende procedures nader te beschouwen.

De Veiligheidscommissie geeft de luchthavenexploitant daarom in overweging onderzoek te doen naar de haalbaarheid van het vereenvoudigen van genoemde procedures. Hierbij kan worden gedacht aan het ontwikkelen van bijvoorbeeld een App waarbij een PPR-melding direct in het Luchthavenregister wordt verwerkt.

De Veiligheidscommissie Middenmeer is ingesteld door de luchthavenexploitant Middenmeer op basis van art. 5 lid 1 RVGLT. Het doel van de Veiligheidscommissie Middenmeer is de (vlieg-) veiligheid op en rond de luchthaven Middenmeer te bevorderen door het ontvangen en onderzoeken van meldingen van voorvallen en gevaren, het adviseren over mitigerende maatregelen en het beschikbaar stellen van relevante informatie met betrekking tot meldingen, onderzoeken en mitigerende maatregelen aan belanghebbenden. De Veiligheidscommissie Middenmeer staat open voor feedback op de haar uitgevoerde activiteiten die een bijdrage leveren in het realiseren van haar doelstellingen.