



Flight Safety –
Rapportformulier

Bel na een ernstig incident of ongeval zo spoedig mogelijk:

- 1) het alarmnummer (112)
- 2) uw familie
- 3) de club (+31-6-43853201)
- 4) de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (0800-MELDOVV/+31-343-532455)

1. Categorie	<input type="checkbox"/> onveilige situatie (verbetering zal risico voor incident of ongeval verminderen) <input type="checkbox"/> near miss (onveilige situatie, was bijna incident of ongeval) <input type="checkbox"/> incident (lichte materiële schade of persoonlijk letsel) <input type="checkbox"/> ernstig incident (aanzienlijke materiële schade of persoonlijk letsel) <input type="checkbox"/> ongeval (zwaar persoonlijk letsel of overlijden)							
2. Tijd en locatie v/h voorval	datum	tijdstip (UT)	plaats		land			
	25-4-2008	ca. 15:30	EHEH		NL			
3. Betrokken vliegtuig(en)	merk/type	regi-stratie	PIC/instructeur	soort vlucht¹	vlucht-fase²	schade³	eigenaar⁴	
	A	Reims Cardinal F177RG	PH-BSX	T. Knoop (PIC), M. de Kat (PNF)	privé	D/W	geen	A.H. Beekmans
	B							
4. Aantallen betrokken personen				totaal	licht gewond	ernstig gewond	dodelijk gewond	
	bemanning A			2	0	0	0	
	passagiers A			0	0	0	0	
	bemanning B							
	passagiers B							
personen op de grond				0	0	0		
5. Omstandigheden	Zie punt 6.							
6. Voorval – omschrijving en directe gevolgen	<p>Landing Gear (hierna te noemen LDG) extension failure PH-BSX.</p> <p>Hieronder het relaas van een prille 'complex airplane' vlieger, die al direct aan het begin van zijn 'complexe' carrière te maken kreeg met een LDG extension failure. Op het moment van dit technische probleem had ik er 5 uur en 10 minuten BSX opzitten. Ik prijs me dan ook bijzonder gelukkig dat ik schoonzoon Marcel (ervaren BSX vlieger) naast me had zitten. Marcel bedankt, het mag me nu weer overkomen, ik ben er niet meer bang voor en ik hoop dat dit verhaal ervoor kan zorgen dat andere (zeker beginnende) complexe vliegers ook wat met mijn, c.q. onze, ervaring kunnen doen.</p> <p>Mijn plan was een korte vlucht (W dep-Hilvarenbeek-Reusel-Z arr) met de BSX te maken, gevolgd door een of twee T&G's om nog wat extra ervaring op te doen samen met Marcel voordat ik mijn eerste echte BSX solo zou gaan vliegen. Overigens was het nog niet helemaal zeker dat Marcel mee zou kunnen omdat hij een standby dienst had. Ik had mezelf beloofd dat ik in het geval dat hij zou worden opgeroepen alleen zou gaan. Gelukkig hoefde hij niet naar EHAM</p> <p>De tanks waren behoorlijk leeg, dus na de D/I eerst maar even voltanken. Voor de verandering konden we zomaar direct terecht bij Shell. Vervolgens tijdens het taxiën naar A, de run-up en in de take-off geen bijzonderheden gemerkt. Daarna LDG up (het oranje lampje ging netjes aan), flaps up en climb power geselecteerd, wederom geen problemen.</p> <p>Ergens tussen O en W roken we (Marcel eerst, ik was een klein beetje verkouden) een olieachtig luchtje, ik moest direct aan naaimachineolie denken, Marcel aan versnellingsbakolie. Het luchtje verdween weer. Nu had Rinus, op mijn verzoek, nog een liter motorolie bijgevuld, dus ik ging er (nog) van uit dat er wellicht een druppeltje gemorst was. Het luchtje verdween, maar enige tijd later (voorbij Reusel) roken we het weer een poosje.</p> <p>De BSX vloog lekker, met 23" en 2300 RPM 'deden' we 145/150MPH. Totdat we in de buurt van het veld terugkwamen. Ergens tussen V en M constateerde ik ineens een probleempje met de IAS, deze was teruggelopen naar 125MPH en ongemerkt was ik in korte tijd ook 100' hoogte kwijtgeraakt. Heel vreemd, de powersetting was nog steeds goed, we konden dit allebei niet verklaren (op dat moment). We waren inmiddels dicht bij het veld en het werd tijd voor de approach checks, waaronder het 'Gear Down'. Marcel was de eerste</p>							

¹ privé/passagier/vracht/combi/training/ferry/foto/sproei/sleep/para/display/overig

² geparkeerd/push-back/taxiën/start/klim/enroute/manoeuvreer/hover/daling/circuit/nadering/landing

³ geen/licht/ernstig/vernield

⁴ indien van toepassing ook exploitant of vliegclub

	<p>die het durfde te zeggen: 'Er gebeurt niets'. Grote schrik (althans bij mij), ik zag me(ons)zelf al een gear-up landing moeten maken. Ogenblikkelijk legden we nu natuurlijk de link met de olielucht die we een paar keer hadden geroken, we waren de hydraulische olie van het LDG kwijtgeraakt!!!</p> <p>Inmiddels waren we al ruim op downwind en er moest even wat actie ondernomen worden. Aan ATC gevraagd of we mochten gaan orbitten ivm een LDG probleem. Marcel heeft even de controls overgenomen en ik heb het LDG nogmaals geprobeerd te activeren, daarna Marcel ook nog een keer, maar zonder resultaat. De LDG handle liep ook wel erg licht overigens.</p> <p>De volgende logische stap was de Emergency LDG extension volgens de checklist, gelukkig heb ik dat een keer gedaan tijdens de BSX check-out. Zelf was ik er nog een beetje bang voor dat alle olie weg zou zijn en dat daarom de handmatige procedure ook niet meer zou werken. Ik was mij er niet van bewust dat er in het reservoir altijd voldoende olie achterblijft voor deze procedure (hoewel ik toch wel goed heb opgelet tijdens de grondcursus dacht ik). We zijn aan het pompen geslagen en jawel, na een zeer beperkt (plm 15) aantal slagen zagen we de hoofdwielen en kregen we een 'green light', een pak van mijn hart moet ik zeggen!</p> <p>Na ATC gemeld te hebben dat we het LDG 'Down and Locked' hadden gekregen, heb ik het circuit afgemaakt en een (extra) zachte landing gemaakt. Ik heb het maar bij een Full Stop gelaten ;-)- en voor de zekerheid ook maar nauwelijks geremd.</p> <p>Eenmaal uitgestapt zijn we (bijgestaan door Ome Leo) op zoek gegaan naar oliesporen. Het moest ergens vanuit het vooronder komen natuurlijk anders hadden we het niet kunnen ruiken. Niet echt duidelijk iets kunnen vinden, hoewel er wel een paar vochtige plekje te zien waren. Het kon natuurlijk een heel klein lekje zijn dat al enige tijd 'speelde'.</p> <p>Ik moet zeggen dat ik na de vlucht toch wel wat geagiteerd was door deze eerste (soort van) emergency in mijn, inmiddels 300 uurs, vliegleven. Een biertje ging er dus goed in !!</p> <p>Nog even terugkomend op het snelheidsverlies dat we constateerden vlak voor het veld. Onderweg naar huis bedacht ik mij dat het bijna niet anders kon dan dat het te maken moest hebben met het olieverlies. Het is zo dat bij de C77R het LDG ingetrokken wordt gehouden met oliedruk. Als die druk wegvalt (in dit geval omdat de olie er simpelweg niet meer was) dan gaat het LDG er natuurlijk gedeeltelijk onderuit hangen met de nodige bijbehorende weerstand. Bij dit type vliegtuig is het dan ook nog eens zo dat de wielen zelf ook nog min of meer dwars op de vliegrichting blijven hangen. Dit verklaart overigens ook meteen waarom er relatief weinig gepompt hoefde te worden.</p> <p>Bij inspectie door Rinus is er inderdaad een olie lekkage geconstateerd bij de intrekcyliner van het neuswiel, daar is inmiddels een nieuwe 'seal' gemonteerd en de olievoorraad is bijgevuld natuurlijk.</p> <p>Morgen, 1 mei 2008, weather permitting, ga ik 'solo'.</p> <p>Ton Knoops</p>					
7. Gegevens rapport	datum/plaats	auteur	rol	organisatie	e-mailadres	tlf
	30-4-2008	T. Knoops	PIC	EACm		
8. Overige opmerkingen, analyse, aanbevelingen	-					

N.B. Voor publicatie in het kader van lessons learnt zullen persoonlijke gegevens waar nodig en mogelijk worden verwijderd.

2

Dien elk rapport in bij de Thema Groep Flight Safety (TG-FS), email jvd@rightbase.nl.

Rapportering is een wettelijke verplichting, zie [AIC-B 14/99](#). Daarom zal de TG-FS rapporten doorgegeven aan: 1) Onderzoeksraad voor veiligheid (OVV), Postbus 95404, 2509 CK Den Haag, email info@onderzoeksraad.nl, 2) IVW/DL, Unit Strategie en Bestuur, t.a.v. de coördinator ongeval- en incidentmeldingen, Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp, email air@iww.nl.