

BIJNA FATALE VERBORGEN FOUT

Onze VAN's RV12 de PH-SEP vloog al weer een paar jaar met groot succes en had vrijwel geen technische problemen. Heerlijke kist die door velen met lichte jaloezie werd bekeken.

Twee vliegers meldden zich en wilden graag ook een dergelijk toestel, maar zagen op tegen de bouw.

Omdat wij genoten van het bouwen was de deal snel gemaakt.



Een nieuwe kit werd besteld en de PH-SES werd geboren.

We hadden natuurlijk veel ervaring met de 12 dus bouwen was een eitje en aan de hand van de SEP ervaringen werden diverse verbeteringen doorgevoerd.

Tijdens de bouw is de VAN's expert van de NVAV een drietal keren langs geweest en had nog de nodige nuttige tips.

Ca 800 uur later was hij klaar voor de luchtwaardigheids inspectie en W&B weging.

Probleemloze eerste vlucht en alles gereed voor mooie trips.

De eerste 80 uur zijn vele tochten gemaakt naar verre bestemmingen, zoals Spanje, Portugal, over de alpen naar Italië, etc.

Er waren wat vage klachten over benzine lucht maar een onderzoek leverde niets op, dus werd verder gevlogen.

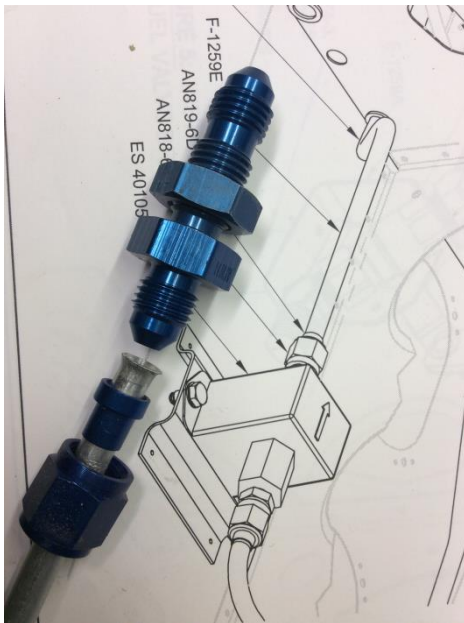
Na een lokale vlucht vanaf Seppe werd de benzine lucht wel erg sterk en na een hangar nachtje bleek er een plasje onder de romp te staan.

Er werd besloten de complete vloer eruit te schroeven en te gaan zoeken. Omdat dit heel veel schoeven zijn die er lastig in en uit gaan vanwege de borgende Wingnuts, werd dit niet meteen aangepakt en ook niet tijdens de technische inspectie. We hadden tenslotte "ervaring". We vonden veel vocht in de buurt van de brandstof boost pomp.

De 12 heeft een circulerend brandstof systeem bestaande uit dikke aluminium leiding (ATO-035x3/8) van de tank via de elektrische brandstof pomp, hoofdkraan, flow meter, de mechanische brandstofpomp naar beide carburateurs van de Rotax motor.

De toegevoerde brandstof welke teveel wordt aangevoerd stroomt door een dunne aluminium leiding (ATO-032x1/4) terug naar boven in de tank.

Alle leidingen worden met de bekende blauwe AN koppelingen aan alle delen verbonden welke



een kleine trechter op het pijp einde op een conus wordt geklemd met een moer (zie foto). Omdat het pas maken en inbrengen van alle leiding delen een heel getob en veel passen en meten is, wordt tijdens de bouw eerst alles los in elkaar gezet zonder de trechtertjes aan de pijp, zodat er nog correcties mogelijk zijn.

Wanneer alles past worden de trechtertjes met een speciale tang aangebracht en gaat alles definitief in elkaar.

Bij een eenvoudige druk test met een ballon op het eind leek alles dicht.

Bij het verdere onderzoek naar het lek en aftappen van de tank werden de koppelingen los gemaakt en bleek het trechtertje van de koppeling naar de ingang van de boost pomp NIET AANWEZIG TE ZIJN.

Heel bijzonder dat dat zo lang is goed gegaan en je moet niet denken aan de risico's die hier mee gelopen zijn !!!

Het lek zat meteen na de tank uitgang dus een groot lek was ook nog niet te stoppen geweest met de brandstof kraan !

Herstel was natuurlijk snel gebeurd en na inspectie van de verdere koppelingen werd alles weer dichtgeschroefd en kon weer gevlogen worden.

Inmiddels ca 150 uur op de Hobbs en geen luchtjes meer.

Leermoment

Schroom niet om bij een eindcontrole alles voor zover mogelijk open te gooien en alles gronding te controleren.

Hier blijkt dat dit van levens belang kan zijn.

Jack Hoogewerff

Deze "verborgen" fout is mede veroorzaakt door mij omdat tijdens de voorlaatste inspectie van de PH-SES we verzuimd hebben de bodembeplating los te maken om het fuelsysteem te kunnen testen. Dit om reden dat het veel werk zou zijn en omdat dit hun tweede gebouwde RV 12 was, zodat "ze wel wisten wat ze deden". Dit doen we niet weer!

Rens Verhoeven, lid NVAV TZ en bouwbegeleider van de PH-SES