

Tankdop in het gras – Ron Norp - NVAV

Hieronder volgt het verhaal van een spannend moment in een hoogdekkertje, waarbij een van de twee tankdoppen ontbrak. Want die lag in het gras.

Een alarmerend rood lampje

Na een rondje Flevopolder in schitterend weer en dalend naar 700' richting reporting point Bravo, keek ineens een brandend rood lampje mij aan, vlak voor mijn neus: "LOW FUEL"! Dat betekent: het brandstof niveau in je header tank is aan het zakken! Nog 12 minuten vliegtijd over! Eerste gedachte: *kan niet waar zijn!* Zeker toen ik naar mijn rechter tank keek, waar nog evenveel benzine in leek te zitten als tijdens de start. Maar de linker tank bleek leeg.

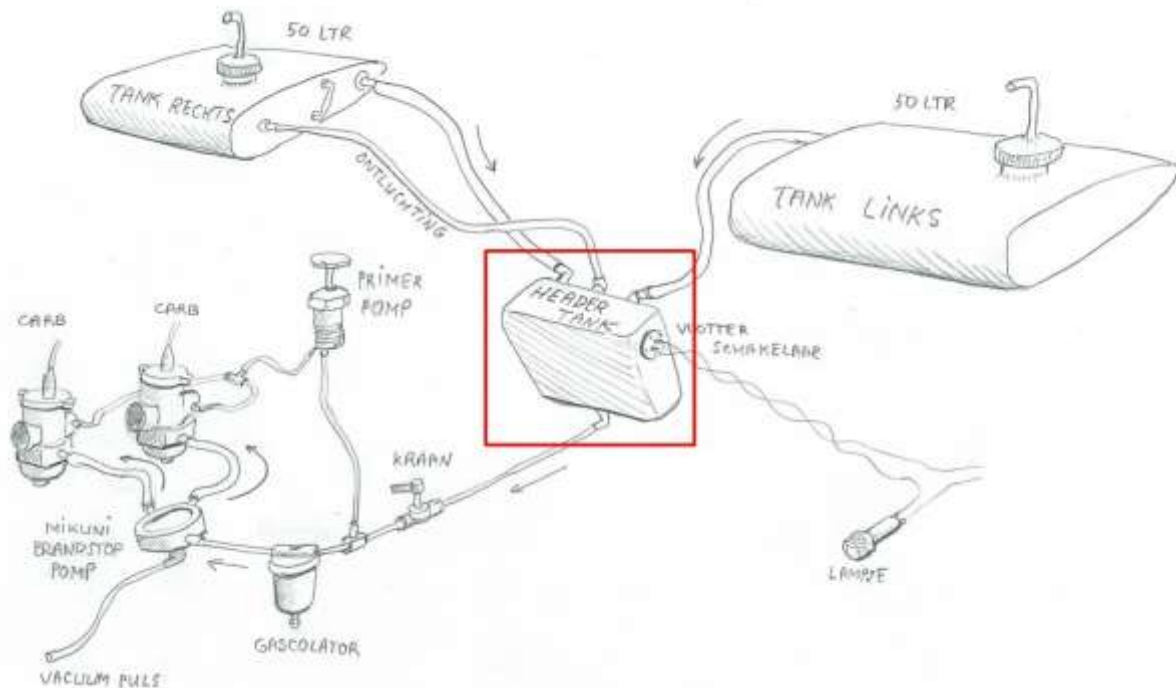


Benzine genoeg aan boord dus. Maar waarom brandde dan dit lampje? Ik heb het zelf gebouwd en het hele elektrische schema passeerde de revue. Relais misschien stuk? Draadbreek? Zekering? Blijft de vlotter hangen? Was er een slang afgekneld? Heftig wiebelen met de kist gaf geen verandering. Evenmin als het schudden aan de brandstofslangen, die de vleugeltanks verbinden met de header tank achter mijn stoel. Het lampje staarde mij onverbiddelijk rood aan, wat ik ook deed....

Toen moest ik maar geloven dat dit lampje de waarheid vertelde..... en dus: zo snel mogelijk landen! Ik nam wat gas terug om het benzineverbruik te reduceren en draaide meteen in een flauwe bocht richting het veld. Hoewel ik nog wel genoeg benzine zou moeten hebben voor dit laatste stukje van 5 minuten, was ik er toch niet zeker van of de zaak niet voortijdig ging sputteren. Want: hoe lang brandde het lampje al voordat ik het bemerkte? Onderwijl keek ik alvast uit naar geschikte veldjes tussen al die windmolens en repeteerde ik hoe deze netelige situatie in een flits kon worden gemeld bij Lelystad Radio. Want ik zou mijn handen vol gaan hebben.

De paar kilometers tussen Bravo en het veld voelden grimmig. De cockpit camera werd ingeschakeld om alles vast te leggen, *whatever might happen*. Na een superkort circuitje maakte ik een héél lange landing, een "greaser" mag ik wel zeggen. Immers vlak boven de baan kan je weinig meer gebeuren, toch? Na het verlaten van de baan begon het rode lampje te knipperen om tenslotte te doven. Er werd weer bijgevoed!

Eerst maar even een bak koffie halen bij de vliegclub vanwege de schrik. Bij het uitstappen zag ik meteen wat er aan de hand was: de rechter tankdop was weg! Tijdens het terug taxiën naar mijn hangaar zag ik al spoedig de tankdop liggen. Zoals verwacht, is hij meteen van de vleugel gerold op de plek waar ik mijn eerste draai had gemaakt. En er was nog niemand over heen gereden. Gelukkig maar.



Situatie

In beide vleugel s zit een 50-liter tank, die ieder dankzij de zwaartekracht via een 8mm brandstofslang afwateren op een kleine kunststof header tank van 5 liter. De tankdoppen bezitten een naar voren gekromd buisje voor de ontluchting. Wellicht ontstaat daarin ook wel wat stuwdruk, net zoals in de pitotbuis, die helpt om de benzine naar de tankuitgang te persen.

De header tank kun je beschouwen als het verzamelputje waar eerst de brandstof naar toe vloeit. De tekening toont dat vanaf de header tank de brandstofleiding naar voren loopt richting de brandstofkraan, gascolator, benzinepompje en carburateurs. De header tank is enigszins transparant en zo kun je zien dat deze normaliter tot aan de nok is gevuld. Hij is gemonteerd achter de stoel en is niet zichtbaar wanneer je zit. Juist om die reden had ik er een vlotterschakelaar in aangebracht. Als een extra oog. Die schakelt het rode waarschuwingslampje "low fuel" in wanneer het brandstof niveau in de headertank tot 2/3 is gedaald. Wat was ik blij dat ik dit lampje heb geïnstalleerd!

Naast het zojuist genoemde rode lampje (rood = foutmelding: "acuut handelen vereist") heb ik ook in het tweetakt olietankje een vlotterschakelaar ingebouwd die een geel lampje aandrijft (geel = waarschuwing: "binnenkort bijvullen").

Analyse

Hoe kwam dit nou? Op grond van de observaties (geen benzinesporen over de vleugel, tankinhoud aan rechterzijde onveranderd) kan ik alleen maar concluderen, dat de rechter tank niet gevoed heeft maar onderweg ook niks verloren is.

Bij het ontbreken van de tankdop is bij 60 kts de onderdruk aan de bovenzijde van mijn vleugel kennelijk al groot genoeg om het voeden door de zwaartekracht (de "gravity feed") te verhinderen.

Maar de onderdruk is dan nog onvoldoende om de brandstof boven uit de tank te zuigen. Bij snelle vliegtuigen met een hoge wingloading komt de brandstof in zo'n geval als een witte nevel uit de vulopening omhoog en is de tank in een mum van tijd leeg.

Conclusie

Na gesprekken met andere vliegers blij ik echt niet de enige te zijn die dit is overkomen. Sommigen verloren daarbij zelfs een deel van hun tankinhoud of moesten eerst een nieuwe dure tankdop gaan kopen. Een soortgelijk relaas konden we lezen in het decembernummer 2015 van AOPA's Plane Owner, waarin Eugenie Kalshoven uit de doeken deed hoe ze met een knagend gevoel en zonder tankdop op Ameland arriveerde en onderweg wel een hoop benzine was kwijtgeraakt.

Ook al zitten de doppen met kettinkjes verankerd aan de tank, vergeten om ze vast te draaien kun je altijd nog! Bijvoorbeeld als je door iemand wordt afgeleid.

Bij een hoogdekker kun je vanuit de cockpit niet bovenop de vleugels kijken. Het item op de checklist wordt daardoor weleens uit het geheugen afgevinkt maar dat moet je meteen bij de buiteninspectie doen en het hardop zeggen.

Mijn les

Om herhaling te voorkomen, leg ik de tankdop voortaan op mijn stoel tijdens het tanken. Dan kom ik hem altijd tegen.