

SAFETY NOTE: CANOPY EN PROPELLER GEKRAAKT

Ook in de herfst en winter willen we natuurlijk af en toe eens even vliegen, al is het maar om current te blijven. Zo vond één van onze mede-eigenaars het leuk om op een zonnige en erg winderige dag vanaf Seppe naar Texel te vliegen met de Van's RV12.

Kist

De RV12 is een bijzonder fijn vliegtuig met een Rotax 912 maar, vanwege het lage MTOW (600 kg) en het grote kielvlak, is vliegen in harde wind niet het sterkste punt.



De bewezen limiet is 12 knots crosswind maar met veel ervaring op deze kist mag het wel een onsje meer zijn. Het grote kielvlak heeft te maken met de goedmoedige spin eigenschappen, welke voor een LSA een vereiste zijn. Je hebt er vooral last van bij het taxiën met lage snelheid.

De canopy is van het tip-up model dat naar voren open klapt.

Wind

De bewuste dag stond er 30 knopen zuidwesten wind, dus wel redelijk in de baan 22 op Texel, en de vlieger zag er geen probleem in. De wind gusts bereikten rond de 40 knopen op Texel.

De take-off op Seppe ging goed even als de vlucht met windje mee.

De landing op de 22 was wel heftig maar ging goed.

De klap

Het was zonnig en erg warm in de kist dus de vlieger besloot de tip-up canopy te ontgrendelen en van achter een stukje open te zetten om wat af te koelen door de prop wind.

Tijdens het terug taxiën met de wind mee over de taxiway naar de pomp draaide de neus richting pomp en kwam de wind recht op de staart en sloeg het noodlot toe!

Een zware windstoot blies recht in de deels openstaande canopy!

Deze blijkt een enorme windvanger die je niet meer kunt tegenhouden.

De canopy werd met een grote klap omhoog geblazen en knalde tegen stops in de twee gasveren die spontaan afbraken, waardoor de canopy geheel naar voren klapte recht in de draaiende propeller!

De canopy en prop versplinterden in milliseconden en de schade was compleet.



Hier zien we de gehavende canopy waaruit een enorm stuk is weggeslagen. De gele lijn geeft de contour aan van het gat, dat op de foto anders moeilijk te onderscheiden zou zijn.

Het is duidelijk te zien dat de bakboordzijde van de kap als eerste werd getroffen door de draaiende propeller.

Repatriëring

Reparatie op Texel was geen optie. Dus werd besloten de kist te demonteren en met een enorme aanhanger op te halen, wat een avontuur op zich was.



Zie hier de foto van de aanhanger op de veerboot.

Er was noodweer tijdens de hele weg terug maar alles is met minimale transportschade weer op Seppe afgeleverd.

Met dank aan de steun van de familie de Bruin!

Reparatie

Snel werden de nieuwe onderdelen besteld in de US doch vanwege de Covid zaken liep dat niet allemaal soepel en waren de transport kosten astronomisch hoog.

Gelukkig konden we een canopy en prop lenen van het RV12 project van TU Delft. Dat project bleek ook stilgelegd voor onbepaalde tijd zodat we meteen aan de slag konden. Het meeste werk deden we natuurlijk zelf, doch het NDT (Non Destructive Testing) onderzoek aan gearbox en krukas moesten we uitbesteden bij gebrek aan de juiste middelen. Rotax stelt dat in geval van zichtbare prop schade door "foreign" objects een dergelijk onderzoek noodzakelijk is.

Foto's van de prop schade:



Om toekomstige incidenten te voorkomen is er nu een extra haak bedacht om de canopy in de "airco" stand te blokkeren.

Uiteindelijk vloog de kist weer al weer na exact 4 weken ten koste van vele uren en zweet.

Verzekering

Het incident was tevens een eerste schade geval voor de nieuwe NVAV verzekering.

Er was all-risk verzekerd voor alle nodige onderdelen tegen nieuwwaarde, zonder eigen risico.

Arbeidsuren zijn niet verzekerd. Uren van derden zijn dus ook niet verzekerd evenals het transport van het toestel.

De externe schade-expert heeft de uitgaven zonder probleem goedgekeurd.

Een goede maar dure les!!