

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2000:49

***Olycka med flygplanet SE-YPK
vid Sundholmen, AB län,
den 4 juli 2000***

Dnr L060/00

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se

2000-12-12

L-060/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2000:49

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 4 juli 2000, vid Sundholmen, AB län, med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YPK.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Ann-Louise Eksborg

Henrik Elinder

Rapport RL 2000:49

L-060/00

Rapporten färdigställd 2000-12-12

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-YPK , Mainair Gemini Flash 2 Alpha (Trike)
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Ultralätt klass A (tyngdpunktsstyrd), gällande flygtillstånd
<i>Ägare/Innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-07-04, kl. 20.55 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Sundholmen, väster om Kapellskär, AB län, (pos. 5942N 1856E; vid havsnivå)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind omkring sydost ca 5 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +15/+13 °C, QNH 1007 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	46 år, UL
<i>total flygtid</i>	49 timmar, varav 18 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	6 timmar, varav 6 timmar på typen
<i>antal landningar</i>	15, varav 15 på typen
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 4 juli 2000 om att en olycka med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YPK inträffat vid Sundholmen, AB län, samma dag kl. 20.55.

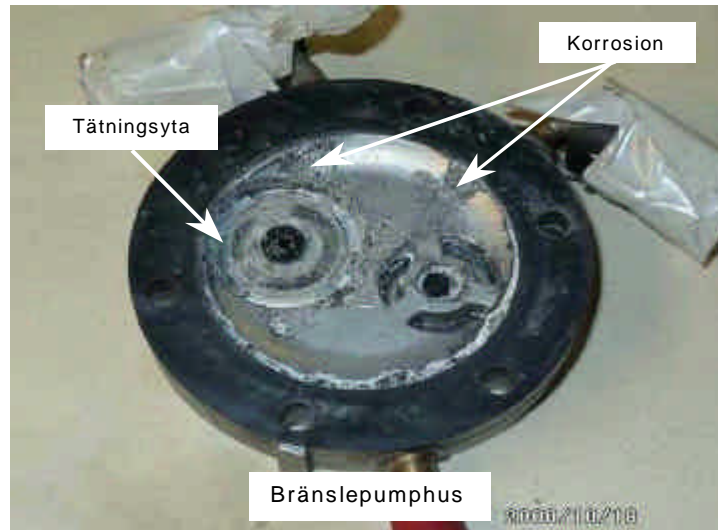
Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, och Henrik Elinder utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Max Danielsson.

Händelseförlopp m.m.

Föraren startade strax efter klockan åtta på kvällen med sin trike från Stockholm/Frölunda flygplats för att flyga till Mellingeholms flygplats i Norrtälje via Sundholmen, norr om Furusund, där han hade en sommarstuga. Han hade bränsle ombord för ungefär tre timmars flygning. När han hade flugit i knappt en timme och befann sig i närheten av Sundholmen på ca 900 fots höjd började motorn att gå orent och förlora effekt. Föraren försökte att öka motoreffekten, bl.a. genom att skifta bränsletank, utan att lyckas. Under dessa försök förlorade triken höjd och när den kommit ner på ungefär 600 fots höjd fann föraren inget annat alternativ än att landa på vattnet längs med stranden. Före sättningen på vattnet lossade föraren säkerhetsbältet. Sättningen på vattenytan blev hård och triken tumlade runt så att föraren hamnade under vattenytan. Till en början satt han fastklämd av styrbygeln men lyckades sedan ta sig loss och upp till vattenytan där tillskyndande människor hjälpte honom iland.

En första teknisk undersökning gjordes på triken sex dagar efter olyckan. Det konstaterades då att motorns vakuumdrevna och enda bränslepump hade ett inre läckage. Vid ett senare funktionsprov på specialverkstad visade det sig att pumpkapaciteten var mycket låg. Vidare hittades omfattande inre korrosionsskador och föroreningar i form av korrosionsrester i bl.a. bränslekran, bränslepump och bränslefilter. Pumpens inre backventiler var otäta till följd av korrosion på dessas tätningsytor.



Motorn var försedd med ett system för förvärmning av bränslet till för-gasaren bestående av ett kvartstums bränslerör tillverkat i koppar som lindats 10,5 varv runt en kylvattenslang med ytterdiametern 50 mm. Hela kylpaketet var termiskt isolerat.

Förutom nämnda brister i bränslesystemet hittades inget fel som bedöms ha kunnat påverka motorns funktion.

Utlåtande

Vid den tekniska undersökningen av motorn konstaterades omfattande inre korrosion i bränslesystemet. En viss del av korrosionen kan visserligen ha uppstått efter nödländningen i bräckt vatten men redan vid den första undersökningen några dagar efter olyckan noterades att bränslepumpen hade ett inre läckage. Korrosionen på backventilernas tätningsytor bedöms därför ha funnits där före olyckstillfället.

Bränslepumpens otillräckliga kapacitet i kombination med föroreningarna i bränslesystemet resulterade i att bränsletillförseln till motorn reducerades. Allt talar därför för att motorstörningen orsakades av otillräckligt bränsleflöde.

Utformningen av motorns bränsleförvärmningssystem kan vidare ifrågasättas eftersom det vid varm väderlek kan förorsaka förångning av bränsle med risk för ånglås (vapourlock). Ett temporärt ånglås i bränslesystemet kan därför ha varit en bidragande orsak till motorstörningen.

Olyckan orsakades av motorstopp under flygning till följd av flera brister i bränslesystemet.

Rekommendationer

Inga.