

1999-09-03

L-24/99

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1999:31

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 1 april 1999, på sjön Lygnern, N län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-YUI.

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

Sven-Erik Sigfridsson

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Rapport C 1999:31**L-24/99**

Rapporten färdigställd 1999-09-03

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-YUI , Avid Amphibian
<i>Ägare/Innehavare</i>	<i>Ej namn i internetutgåvan/webmaster</i>
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-04-01, kl. 16.18 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Sjön Lygnern, Kungsbacka, N län, (pos 5724N 1215E; 15 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Kl. 16.18 enl. SMHI:s analys: vind väst till sydvästlig ca 5 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt ca +15/ca +4 °C, QNH 1025 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	42 år, UL
<i>Förarens totala flygtid</i>	43 timmar, varav 26 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	3 timmar, allt på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	3

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

SHK har biträtts av Dan Åkerman som teknisk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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.

Händelseförlopp m. m.

Föraren startade med flygplanet från Fjärås flygplats för att göra en lokal flygning. Efter ca 45 minuters flygning kom han tillbaka till fältet för att göra en s.k. "studs och gå" på stråk 26 och angjorde trafikvarvet på ungefär 1 000 fots höjd över marken. Kort efter det att föraren på medvindslinjen hade reducerat motoreffekten för att minska höjden stannade motorn utan förvarning. Han återstartade motorn som först varvade upp under några sekunder men sedan stannade igen.

Flygplanet befann sig då över sjön Lygnern och föraren beslutade sig för att nödlanda på sjön i stället för att försöka nå fram till fältet. Han konfigurerade

flygplanet för sjölandning och koncentrerade sig på landningen som skulle komma att ske i bleke. Föraren upplevde att sättningen var normal men direkt efter vattenkontakten hörde han en smäll och märkte att stora mängder vatten strömmade in i kabinen.

Flygplanskroppen fylldes snabbt med vatten och flygplanet blev flytande på vingarna. Föraren tog sig själv ut ur kabinen och upp på ena vingen varifrån han med hjälp av sin mobiltelefon kontaktade SOS-alarmering. Räddningstjänsten kom snabbt till platsen och hjälpte föraren iland.

Föraren saknade sjöflygutbildning och hade endast flugit flygplanet i landkonfiguration.

Flygplanstypen är av amfibietyp och tvåsitsig. Den har högt placerade vingar och en tvåcylindrig vattenkyld tvåtaktsmotor med skjutande propeller. Det aktuella flygplanet hade de senaste åren under längre tidsperioder inte flugits och varit parkerat i en kallhangar. Under dessa perioder var motorn inte konserverad och några särskilda kontroller efter flyguppehållen, utöver ordinarie tillsyner, gjordes inte.

Vid den tekniska undersökningen av flygplanet och motorn efter olyckan hittades i de två bränslepumparna föroreningar i form av bl.a. korrosionsrester. Missfärgningar inuti pumparna och i förgasarnas flottörhus visade att stillastående vatten förekommit där under längre tid. Vidare konstaterades omfattande rostangrepp på bl.a. cylinderlopp, vevstakar och lager samt beläggning på förgasarmunstycken och nålar. Ingen av dessa defekter bedöms kan ha uppstått i samband med olyckan. Dessutom konstaterades på magnetsidans cylinder spår efter tidigare inträffade skärningar mellan kolv och cylinder samt en ny inträffad skärning.

På flygplanets undersida var bakre delen på ”steget” krossad så att ett ca 5 x 30 cm² stort hål uppstått i skrovet.

Utlåtande

Erfarenhetsmässigt kan i tvåtaktsmotorer skärning på grund av överhettning uppstå mellan kolv och cylinderlopp om bränsle/luft -blandningen blir för mager. I detta fall reducerades sannolikt bränsletillförseln till motorn till följd av beläggningen på förgasarmunstycken och nålar, eventuellt i kombination med föroreningar i bränslet, vilket resulterade i överhettning och momentan skärning i magnetsidans cylinder.

Föroreningarna i bränslesystemet och rostangreppen i motorn har sannolikt uppstått i samband med att flygplanet under längre perioder stått oanvänt och parkerat i kallhangar varvid vatten kondenserats i motorn och bränslesystemet.

Det har inte med säkerhet gått att fastställa om skadan på bottenskrovet orsakades av att flygplanet kolliderade med något flytande föremål i vattnet eller om sättningen på vattenytan var onormalt hård. Det skall beaktas att föraren inte hade sjöflygutbildning samt att landningen skedde i bleke vilket även för en erfaren sjöflygare kan vara svårt.

Olyckan orsakades av att motorn skar under flygning sannolikt till följd av föroreningar i förgasare och bränslesystem. Förarens förutsättningar att göra en lyckad nödlandning på vatten begränsades av att han saknade sjöflygutbildning.