



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport om
Luftfartshändelse 1985-12-08
vid Nordre älvs mynning, Ö län
SHK ärende SE-ILN 58/85

INLEDNING

En PA-38 tillhörig Chalmers Flygklubb fick vid flygning i området Marstrand - Rörö motorstörningar som ledde till nödlandning i vassen vid Nordre älvs mynning. De ombordvarande undkom utan skador.

Händelsen har utretts av statens haverikommission (SHK) som företräts av generaldirektör Göran Steen, ordförande, och civilingenjör Åge Röed, utredningschef.

SHK har biträtts av Helmer Larsson som teknisk expert.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
87-03-23	SHKs kansli	Steen, Röed, Larsson

FÖRKORTAD UTREDNINGSRAPPORT SE-ILN 58/85

Luftfartyg typ:	Piper PA-38, Tomahawk
Tidpunkt för händelsen:	1985-12-08 ca kl 13.40
Plats:	Nordre älvs mynning, ca 10 km NV Säve flygplats, Ö län
Typ av flygning:	Nöjesflygning
Antal ombord:	Besättning: 1 Passagerare: 1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande skador
Förarens ålder, certifikat:	21 år, A-certifikat
Förarens totala flygtid:	Ca 78,5 timmar

Vid 12.50-tiden gick föraren och passageraren ut till flygplanet. Flygplanet var varmt och hade gått två pass tidigare på dagen. Föraren utförde inspektion före start enligt flyghandboken. Han dränerade dock inte tankarna eftersom det enligt honom endast görs vid första starten på dagen. Flygplanet var standardtankat, dvs tankat med 75 liter, vilket räcker för ca 3 tim flygning. Det fanns inga anmärkningar i flygdagboken beträffande flygplanet.

Efter ca 35 min flygning, på en höjd av 3 500 fot, "dog" motorn plötsligt. Föraren misstänkte förgasaris och satte på förvärmningen. Detta hade ingen effekt. Föraren försökte återstarta enligt nödchecklistan utan att lyckas. Föraren flög mot ett nödlandningsfält med gasreglaget i läge fullgas, vilket gav 900 rpm. Vid 200 fots höjd startade motorn och varvet gick upp till fullvarv, 2 500 rpm. Föraren lät planet stiga till 1 200 fots höjd för att försöka flyga till Säve, eftersom han antog att eventuell is i bränslesystemet hade smält. Då stannade motorn plötsligt igen och föraren tvingades landa i vassen. Höjden var då för låg för att medge glidning till nödlandningsfält. De ombordvarande räddades av helikopter från Säve.

Vid undersökning av motor och bränslesystem efter haveriet hittades vatten i förgasaren. Vid samtal med klubbmedlemmar framkom också att flygplanet stått parkerat ute under tiden före haveriet.

Undersökning av förgasaren hos Ostermans Aero, Barkarby, visade följande.

- o I förgasarens flottörhus hittades sex-sju små flagor med 0,5-1 mm diameter. Dessa föroreningar är för stora för att kunna ha passerat filtret och måste ha kommit in i förgasaren vid översyn eller filtermontering.
- o Smutspartiklar i mindre omfattning fanns i filtret i inloppet till förgasaren.
- o Inga tekniska fel på motorn konstaterades. Täthetskontroll av flottörventil utfördes u a.

Den mest sannolika orsaken till motorstoppet är att smutsflingor i förgasaren stört bränsletillförseln tillräckligt för att varvtalsförlust och slutligen motorstopp erhållits. Möjligen kan även vatten i bränslet ha bidragit till motorstoppet.

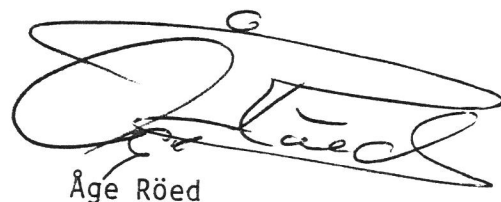
Rekommendationer

Genom KSAK:s försorg bör följande information ske.

En god regel är att alltid dränera och genomspola förgasarens flottörhus efter ingrepp i ledningssystemet och/eller efter montering av förgasare för att avlägsna föroreningar som kan ha kommit in vid arbetet.

För flygplan som står parkerade ute krävs noggrann kontroll av packning i bränslelock och mycket noggrann dränering. Risken för vatten i bränslet blir annars stor. Vattnet kan i vissa fall vara mycket svårt att helt avlägsna genom en snabbdränering före dagens första flygning.


Göran Steen


Åge Röed

Datum för rapportens undertecknande: 1987-06-01