



Medlem Köpingsflygklubb <medlem.kfk@gmail.com>

Fwd: KSAK A 16 Ö

Mats <matsbergius@gmail.com>
Till: medlem.kfk@gmail.com

13 augusti 2012 18:12

Skickat från min iPhone

Vidarebefordrat brev:

Från: Rolf Björkman <rolf@ksak.se>
Datum: 13 augusti 2012 17:48:36 CEST
Till: mats.bergius@gmail.com
Ämne: KSAK A 16 Ö

Detta är ett meddelande till alla medlemmar i KSAK som har sin e-postadress i vårt medlemsregister. Om du vill lämna svar eller synpunkter på detta mejl så är du välkommen att klicka på "Svara" i ditt e-postprogram så når ditt svar direkt till mig.

Här följer **3** meddelanden varav ett är uppdelad på **4** var för sig viktiga områden. Kolla alltså även vad de sista meddelandena nedan innehåller!

1. Evenemang som inte kom med i förra utskicket

18-19 augusti: Vallåkratrafen Landskrona. Flyguppvisning och veteranbilar. Flygplatsen är stängd för flygtrafik 16/8 kl 12 tom 20/8 kl 13. Flygplatsen har ny frekvens: 123.350 MHz. Mer info: <http://www.vallakratrafen.com/>

25-26 augusti Flyg In Öresten. Fältet fyllet 30 år. Ett antal återförsäljare visar upp sina produkter. Ha trevligt och umgås är annars temat. Ring för info och övernatning: Sture Johansson, Örestens FK, 0320-135 59, 010-505 93 52, 070-593 72 76
bollabolla@telia.com

2. Flygsäkerhet och haverier (här följer fyra olika meddelanden under denna rubrik)**A. Viktig information till dig som flyger med Rotaxmotor**

I tidigare mejl har jag informerat om återkommande störningar och motorstopp samt hur man gör för att klara upp situationen. Ny information har tillkommit.

Motorstoppet med UL nära Kalmar berodde på havererad bränslepump (den som sitter på motorn). Det visade sig att pumpen var av en typ som enligt servicebulletin skulle ha bytts. **Se till att du flyger med rätt pump!**

Återstartningsförsöket misslyckades i luften. Det är osäkert om man slog till den elektriska bränslepumpen trots att de två ombord var lugna och gjorde åtgärderna för nöd. Tillslagen elpump är en förutsättning för att få bränsle till motorn när dess egen pump har havererat. Nu är det osäkert om detta hade hjälp vid det aktuella fallet (om man nu hade glömt pumpen). Piloterna var seriösa och ville testa. Hemma tog man ett annat flygplan och på marken drog på till marschvarv. Sedan stängdes bränslekranen. Motorn började hacka på det sätt man upplevt i luften. Sedan körde man igenom nödchecklistan exakt. Motorn startade inte. Flera försök gjordes med samma resultat. Sedan följde man checklistan och drog av till tomgångsläge på gasreglaget. Då startade motorn. KSAK lät göra samma test på en Dynamic. Den startade med gasreglaget inställt på marschvarv. Otvetydigt säger handboken för Rotax att återstart skall ske med gasreglaget i tomgångsläge. De flesta nödchecklistor verkar sakna denna åtgärd. **Rätta checklistorna snarast!**

Själv gjorde jag det observandumet vid flygning med Dynamic i veckan att bränslepumpen bara drar från vänster tank. Om kranen står på höger tank får pumpen ingen funktion och motorn startar inte om motorns bränslepump havererar. På den punkten är nödchecklistan korrekt men vet alla piloter hur det fungerar?

Den initiala nödchecklista för Rotax som jag angav i förra utskicket och som bör sitta i ryggmärgen vill jag därför komplettera: **Vid varje motorstörning var och när den inträffar: 1. Flyg flygplanet 2. Rätt tank inställd. 3. Slå till den elektriska bränslepumpen. 4. Gasreglaget nära tomgångsläget. 5. Starta motorn (vid motorstopp stannar propellern).**

B. Undersökningen av haveriet nära Mora har slutförts

Vi har kommit så långt man kan gällande undersökning av haveriet som ägde rum med ett UL-flygplan strax efter start från Mora. Efter motorstörningar och stopp hamnade flygplanet i spinn. Föraren omkom vid nedslaget. Den elektriska bränslepumpen var frånslagen vid haveriet. Grundorsaken till motorstörningarna var med största sannolikhet eftersatt underhåll och ett felaktigt bränslefilter monterat så att motorn kunde suga luft. Piloten hade troligen slagit ifrån den elektriska bränslepumpen vid normalt läge efter start. Då det dröjde ett tag innan motorstörningarna inträffade satte han troligen inte dessa i samband med frånslaget av pumpen. Tillslagen pump hade med största sannolikhet tagit bort motorstörningarna och förhindrat motorstoppet. Filtret sitter mellan pumparna och tryck från elpumpen hade gett tillräckligt tryck för att förhindra insugning av luft. Föraren, som var rätt gammal, hade ett hjärtfel som vid den uppkomna stressituationen kan ha bidragit till att han tappade kontrollen över flygplanet. Om piloten hade kunnat följa ovan nämnda nödchecklista hade haveriet kunnat undvikas.

Vi hoppas att du och din klubbs piloter (alla får inte detta utskick) får full förståelse för vikten av att göra de rätta åtgärderna vid motorstörningar och stopp. Bevisligen har piloter i allmänhet inte insett den elektriska bränslepumpens betydelse.

De motorbränslepumpar som varit orsak till flera motorstörningar skall nu vara bytta. Rotax har tagit åt sig problemet och åtgärdat. Bevisligen har inte alla flygplansägare gjort detta. Ett stort lager med den gamla bränslepumpen har fått kasseras. Se till att ta bort dem från ditt eller klubbens reservdelslager också!

C. Kolla tankanläggningen

En störningsrapport som kan ge tips till klubbar med egen bränsleanläggning: Vid daglig tillsyn upptäcktes föroreningar i dränerbränsle från filter. Såg ut som småbitar av vit gängtape men visade sig troligtvis komma från tankanläggningens filter.

Västerås Olje-Teknik tillkallades eftersom dom satt i filtret 2011-10-07. förorening hittat i pistolventilens filter. Byte av huvudfilter plus rundpumpning med mellanliggande rengöring av pistolfilter gjordes ca:7-8 ggr innan all förorening var borta. Gamla filtret sparat Velcon ACO 609 01L samt föroreningsrester.

Uppgifter säger att det var rester av själva filtret som fastnat i pistolhantagets sil. Det finns pistolhantag utan denna filtersil. I så fall kommer föroreningar av detta slag att hamna i tanken och kan ge störningar i motordriften. Skulle flygplanets tank sakna s. k. fingertoppsfilter, ett upphöjt nät runt utloppshålet i tanken, så får man troligen allvarliga motorstörningar. Det finns flygplan som saknar denna funktion. Kolla hela kedjan och åtgärda/komplettera om möjligt brister. Det kan för övrigt vara idé att kolla om det finns föroreningar i tanken. En läkare jag känner använde ett sånt där instrument som man tittar inne i kroppen på människor med och konstaterade att flagor från en tanklockspackning fanns i tanken vilket förklarade en del av de störningar han haft på motorfunktionen.

D. Den mörka delen av helgen – många haverier

Det just avslutade veckoslutet blev en mörk helg i Norden med många haverier.

- För klubbflyget och UL inskränkte sig händelserna till en UL-sjö i lördags 11/8. En Zenair på flottörer landades i medvind nära Torö söder om Stockholm. Flygplanet sjönk men piloten tog sig ur utan större svårigheter och simmade land.
- Nästan exakt samtidigt havererade ett äldre tyskregistrerat amfibieflygplan i en sjö nära Nybro i Småland. Det var en Lake Renegade, som har motorn på taket. Paret ombord skadades allvarligt och ligger för närvarande på sjukhus. Läget är okänt. Enligt samlade tidningsuppgifter gick det till på följande sätt. Paret har ett sommarhus vid sjön och skulle resa hem under dagen. Två "testflygningar" gjordes. Den första gick bra. Vid den andra uppger vittnen att flygplanet kom in med hög fart när det tog i vattnet varvid nosen grävde ner sig och flygplanet slog runt. Personer i båt på sjön hjälpte de två att komma iland. SHK kommer säkerligen att utreda detta. Vi vet att flygplanstypen har speciella flygegenskaper med kraftiga trimändringar vid varvtalsändringar. Detta kan ha påverkat händelseförloppet.
- Ett annat tyskregistrerat flygplan, en Cessna med tre tyskar ombord, flög in i ett berg i norra Norge i fredags. Alla omkom. Det var dåligt väder i området.
- De riktigt allvarliga händelserna för svensk flygsports del gällde motoriserade skärmar (paramotor). I lördags omkom en man i trakten av Boden. Omständigheterna är okända.
- Så under söndagen inträffade nästa paramotorolycka på Hornslanda i Östergötland. Nu var det en skärm som lyfte en liten trike med två ombord. Motorn var fäst vid triken. Under start fick man en kastvind och drev iväg. Ekipaget kolliderade med en hangar. Föraren omkom. Den andre som tydligen också var en relativt erfaren pilot skadades svårt. Uppgifterna säger att läget är allvarligt men stabilt. Då man flög skärm med trike sade de första ryktena att det rörde sig om ett ultralätt flygplan men det kunde vi dementera varvid rätt information så småningom gick ut från både flygräddningen och polisen. Detta var de första haverierna med paramotor, i vart fall med dödlig utgång. Märkligt att de två inträffade samma helg.
- I fredags kväll hamnade ballonger i stiltje. En passagerarballong med 16 personer ombord hamnade i vattnet nära Björnholmen i Mälaren. De ombord fick tas om hand med båt. Enligt uppgift var det ingen som skadades.

3. Den ljusa delen av helgen – fantastiska evenemang

Två identiska och fantastiska flygdagar genomfördes i Dala Järna – Flygfesten. Kräftstjärtsvängen blev också mycket lyckad. Det här är evenemang som är ett

måste för den flygintresserade. Tyvärr dröjer det tre år till nästa Flygfest i Dala Järna men Kräftstjärtsvängen är ett årligt evenemang. Vi kommer att ge ett utförligt reportage i nästa Pilot Briefing som kommer i början av oktober.

Hälsningar
Rolf Björkman

Rolf Björkman
Generalsekreterare
KSAK
Haukadalsgatan 10
164 40 Kista
SWEDEN
[+46 8 764 60 93](tel:+4687646093)
070 342 81 61
rolf@ksak.se