

Rapport nr. 04/2018

Fakta:

Dato: 07.05.2018
Type hendelse: Utelanding
Fly: Super Dimona, LN-GJP
Sted: Isvik/Skjold, Tysvær kommune
Pilot: Instruktør
Vær: IA
Antall om bord: 2
Personskader: Nei
Skader på fly: Hjulkåpe til nesehjulet

Hendelse:

Turen startet fra Helganes ca kl 10.00 med en elev ombord. Eleven har PPL-A fra Sola Flyklubb, men er bosatt på Karmøy og vurderer å konvertere til seilflysertifikat for å bruke GJP.

Vi fløy innover mot Sandeid, deretter Ølen - og skrudde av motoren litt før Knapphus med kurs vestover. Alt fungerte problemfritt frem til nå. Etter 15-20 minutter som glider i området, skulle vi starte motoren igjen på ca 1500 fot.

Var da like over et av våre forhåndsutpekte landingsjorder, i tilfelle vi ikke fikk start, ihht normal seilflyskikk.

Jeg fløy her, mens eleven tok sjekklisten for oppstart av motor i luften. Propellen vridde seg fint tilbake til Takeoff stilling, og tenningen ble vridd mot oppstart. Her merket vi fort at noe ikke stemte.

Jeg tok over, og prøvde å skru tenning av og på, samt mode select fra power flight til soaring et par ganger uten at dette hjalp. Propellen gikk rundt, men vi merket at det ikke var antydning til tenning.

Jeg bestemte i ca 900 fot at vi gikk for jordet, og hadde manøvrert flyet slik under forsøk på oppstart at vi allerede lå på Downwind.

Før vi gjennomførte sjekkliste for landing, vurderte jeg det slik at vi hadde tid til å informere Sola Radar om hva som skjer. Meldte ifra om vår posisjon samt hva som kom til å skje, og at vi kom til å kontakte Karmøy tower så snart vi var trygt nede på bakken.

Landingen foregikk i oppoverbakke, og var hard og bestemt. Vi rullet ikke langt før vi stoppet, da jordet var forholdsvis bløtt.

Ringte og informerte Karmøy tower om at alt hadde gått bra, og han informerte videre til Sola Radar.

Etter landing fikk vi start på motoren, og fikk takset flyet opp til veien etter litt drahjelp av en bonde og en nabo. Vi drog flyet til et litt mindre bløtt parti, og taxet de resterende 100 meterne. Når jeg stoppet motoren, så kom det et smell fra eksosen. Kontaktet tekniker, og han mistenker tenningsmodulen, uten at feilsøking har startet enda.

Flyet virker helt og fint, eneste merkbare er en liten skade på hjulkåpen til nesehjulet, den ble fylt opp med gress under utflating og fikk en liten brist i nedre del. Hjulkåpene til hovedhjulene har vi ikke hatt montert på flyet, da de gjør det vanskelig å sjekke bremseskiver og klosser under DI.

Vi fant aldri en eksakt årsak til at motoren ikke vill starte.
Tekniker feilsøket en del på motoren/ tennings systemet uten å finne noe feil.



SUK har mottatt denne kommentaren fra klubben i oktober:

En mulig årsak kan være dampplås i bensin systemet. Var en varm mai dag dette skjedde, og mest sannsynlig kjørte vi på vinter Bensin (Shell 95 blyfri). Denne fordamper lettere.
Var i kontakt med Shell. De konverterer til sommerbensin i distribusjonssystemet sitt i løpet av april/mai for å ha sommerbensin på tank på bensinstasjonene innen 1. juni.
Dette for å oppfylle lovbestemt krav til sommerbensin innen 1. juni.

En annen årsak er tennings modulene.

Typisk feil på disse er att de kan virke fint når motoren går, men feile når en skal starte motoren
For en uke siden under magnet sjekk, ville ikke motoren gå på R.

Vil nå sende begge modulene inn for kontroll/ reparasjon.

SUK kommentar:

Et skoleeksempel på hvordan en utelanding skal foregå. Utelandingen var på et forhåndsutpekt landingsjorde og med tid til å gjøre vurderinger underveis, blant annet med radiokontakt med Karmøy Tower.

Observasjoner for Haugesund lufthavn målestasjon 7. mai 2018.10.19

Haugesund lufthavn er den nærmeste målestand fra utelandingsjorget.

<https://www.yr.no/sted/Norge/Rogaland/Tysvær/Tysvær/almanakk.html?dato=2018-05-07>

Klokka 11:00: Temperatur Målt: 11,0 °C, Lett bris 4,9m/s fra sørvest, Luftfuktighet 74%.

Det er ikke funnet den direkte årsaken til at motoren ikke startet.

Damplås i bensin kan være et problem som kan oppstå på varme dager.

Bensinen som stod i bensinslangene ved motoren kan ha blitt varm. Det gjør at bensinen kan gå over i gassform. Gasslommen (vapor lock) vil forsvinne når motoren blir kald og man finner ingen feil på motoren.

Hva slags bensin som kan brukes på et fly mhp. vapor lock avhenger av design.

Flybensin og bilbensin er to helt forskjellige produkter.

SUK anbefaler generelt å følge fabrikantens spesifisering til bensintype.

LN-GJP Super Dimona HK36TTC115 byggeår 2008 kan bruke både bilbensin 95 eller 98 oktan, og Avgas 100LL eller UL91 etter fabrikanten.

SUK anser derfor at sannsynligheten for damplås er lav.

Feil på tenningsmodulen:

Feil på tenningsmodulen kan være et annet problem som har kommet senere eller har vært der under utelandingen. Ved siste hendelse der motoren feilet under magnet sjekk, og ikke ville gå på R, var motoren gått 1243,9 timer.

Se også rapport 16/2015 - Tiltagende startproblemer Rotax 914 F3

Super Dimona, LN-GFK

SUK har vært i kontakt med teknisk leder i Valdres Flyklubb og han har kommet med følgende tilleggs opplysning:

Vi hadde Startproblemer flere ganger på bakken, absolutt ingen gnist på pluggene!

Kunne feilsøke flere timer og helt død.

Tok ut igjen flyet neste dag og alt virket normalt!

Da dette hadde gjentatt seg noen ganger måtte vi gjøre noe!

*Googlet på nettet og oppdaget at dette var et kjent problem på Rotax i mikromiljøet.
Komponenter i tenningsmodulene tåler ikke høy temperatur over tid.
Vi bestilte to nye tenningsmoduler og siden har vi ikke hatt problem!*

SUK er enig i at modulene sendes inn for kontroll og reparasjon og at årsaken til hendelsen mest sannsynlig er feil med tenningsmodulene.