



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2003:04

***Olycka med flygplanet SE-KBO
Sydost om Lietekåbba, BD län, den 10 augusti 2002***

Dnr L-064/02

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

Statens haverikommission (SHK) Board of Accident Investigation

Postadress/Postal address
P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm Sweden

Besöksadress/Visitors
Wennerbergsgatan 10
Stockholm

Telefon/Phone
Nat 08-441 38 20
Int +46 8 441 38 20

Fax/Facsimile
Nat 08 441 38 21
Int +46 8 441 38 21

E-mail Internet
info@havkom.se
www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2003:04

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 10 augusti 2002, sydost om Lietekåbba, BD län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KBO.

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

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

Rapport RL 2003:04

L-064/02

Rapporten färdigställd 2003-02-05

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-KBO, Piper PA-18-150 med flottörer
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Gellivare flygsällskap
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2002-08-10 kl. 12.50 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Sydost om Lietekåbba, BD län, (pos 6738N 01921E; 572 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: svag växlande vind, mycket god sikt, 1–4/8 cumulus med bas 2 000–3 000 fot, temp./daggpunkt +20/12+ °C, QNH 1011 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Omfattande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	38 år, man, A-certifikat med sjöbehörighet
<i>Total flygtid</i>	192 timmar, varav 22 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	30 timmar (allt på flottörer), varav 4 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	23, varav 5 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 11 augusti 2002 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KBO inträffat sydost Lietekåbba, BD län, den 10 augusti kl. 12.50

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Göran Rosvall, ordförande, och Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

Händelseförlopp m.m.

Föraren startade från sjön Liettiksavu, som är en del av Kaitumälven, för en lokal flygning. Det var sidvind från höger och föraren planerade att genomföra starten till höger om en ö i sjön. Föraren koncentrerade sig på att hålla sig i djupfåran och undvika grund, varför han i sent skede uppmärksammade att starten kom att ske till vänster om ön. Lätningen skedde strax före ön och stigning påbörjades i lå av den. När ön passerats på ungefär fem meters höjd gick höger vinge och nosen nedåt och åt höger innan flygplanet med lågt nosläge slog i vattnet. Flygplanet sjönk efter någon minut och blev stående på botten i det ungefär en och en halv meter djupa vattnet i stort sett rättvänt och vridet ungefär 135 grader åt höger med referens till startriktningen.

De båda ombordvarande var oskadda och kunde själva lämna vraket. De blev undsatta med båt av personer som såg händelsen. Flygplanet fick omfattande skador på vingar, kropp och flottörställ. Något tekniskt fel har inte hittats på flygplanet eller misstänkts av föraren.

Flygningen ägde rum med ungefär 25 kg (3 %) överlast. Tyngdpunktsläget vid flygningen har inte gått att fastställa då det i lastinstruktionen angivna tyngdpunktsläget sannolikt är felaktigt. SHK har genom jämförelse med korrekta vägningshandlingar från andra PA 18 funnit att tyngdpunktsläget sannolikt låg inom, men nära, den främre gränsen. En balansvikt i flygplanets stjärt, som normalt är nödvändig vid flottörinstallation, var ej monterad på flygplanet. Föraren hade inte gjort någon särskild vikt- och balansberäkning då han bedömde att flygplanet låg inom gränserna med den aktuella lasten.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att den initiala stigningen gjordes med för låg fart varvid flygplanet överstegrades. Bidragande kan ha varit att nedsvep eller vindvariationer förekom i lä bakom ön.

Överlasten hade sannolikt en marginell betydelse för händelseförloppet.