



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:67
Luftfartshändelse 1989-07-26
Brändöfjärden, BD län
Ärende SE-KEV 68/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:67

Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av International Civil Aviation Organization (ICAO). Rubriker som inte återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
Skrivelse till luftfartsverket	3
SAMMANFATTNING	5
INLEDNING	6
1 FAKTAREDOVISNING	7
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	7
1.2 Personskador	7
1.3 Skador på luftfartyget	7
1.4 Andra skador	7
1.5 Besättningen	7
1.6 Luftfartyget	7
1.7 Meteorologisk information	8
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	8
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och luftfartygvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Luftfartygvraket	8
1.13 Medicinsk information	8
1.14 Brand	9
1.15 Överlevnadsmöjligheter	9
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	9
2 ANALYS	9
3 SLUTSATSER	9
3.1 Undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	10
4 REKOMMENDATIONER	-
5 ÖVRIGT	10

BILAGOR

1	Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)
2	Kartskiss

Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar



Luftfartsverket

Rapport C 1989:67

Statens haverikommission (SHK) beslutade den 27 juli 1989 att inleda undersökning av en luftfartshändelse den 26 i samma månad på Brändöfjärden, BD län, rörande ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-KEV.

SHK får härmed enligt 121 § luftfartsförordningen (1986:171) överlämna rapport över undersökningen.

Hans Gullberg

Nils Benker

Claes Jernow

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:67
Ärende SE-KEV 68/89

Luftfartyg typ:	Cessna 172N/sjö
Tidpunkt för händelsen:	1989-07-26 ca kl 16.00
Plats:	Brändöfjärden, Luleå, BD län
Typ av flygning:	Allmän flygträning VFR
Väder:	METAR Kallax: 1550: 180°/8 CAVOK, temp +18°C 1620: 200°/9 " " "
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat:	35 år, A + sjö
Förarens totala flygtid:	366 timmar, varav 9 på typen, ca 40 på sjö

Haveriet berodde på att föraren förlorade kontrollen över flygplanet vid landning i sned medvind som varierade i riktning.

Från luftfartsverket har upplysts att bestämmelser om PFT för sjöflyg avses införas. Med anledning härav meddelar SHK ingen rekommendation på denna punkt.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 27 juli 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-KEV havererat på Brändöfjärden, BD län, den 26 i samma månad ca kl 16.00.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Hans Gullberg, ordförande, Nils Benker, utredningschef, och Claes Jernow, sakkunnig.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-09-28	SHKs kansli	Gullberg, Benker, Jernow, från luftfartsverket K G Bask, från KSAK T Alm

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren ansatte normal landning mot ostnordost på Brändöfjärden efter ett rekognoseringsvarv på ca 500 ft höjd. I momentet före sättningen lyfte enligt föraren flygplanstjärten åt höger på ett sätt som han inte förmådde parera. Först slog höger flottör och vingspets och där- efter vänster vingspets och flottör i vattnet. Flygplanet blev sedan stående på flottörerna.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>
Omkomna	-	-	-
Allvarligt skadade	-	-	-
Lindrigt skadade	-	-	-
Inga skador	1	-	-

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 35 år och hade gällande A cert med sjöflygbehörighet.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Senaste 24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	1	32	366 varav sjö 40
Denna typ	1	9	10

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 34

Inflygning på typen gjordes 1980-12-21.

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1988-11-28 på Cessna 172.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Luleå/Boden flygklubb

Luftfartyget

Typ: Cessna 172N/sjö
Serienummer: 17270165
Tillverkningsår: 1978

Flygvikt: Max tillåten 1054 kg, aktuell 850 kg

Aktuellt tyngdpunktsläge: Inom tillåtna gränser

Motorfabrikat: Lycoming
 Motormodell: 0320-EZD
 Antal motorer: 1

Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: AVGAS 100 LL

Total gångtid (luftfartyget): 3521 timmar
 Gångtid efter senaste periodiska
 tillsyn: 16 timmar
 Motorgångtid efter grundöversyn: 652 timmar
 Propeller efter grundöversyn: 3425 timmar

Propellerfabrikat: Mc Cauley 1A175

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

METAR Kallax:

1550 1800/8 knop CAVOK, temp +18°C, QNH 1021 hPa
 1620 2000/9 " " " " " 1020 hPa

Föraren uppger att han före flygning inhämtat väder från Kallax väderstation. Han upplevde därefter, vid landning nära Junkön ca 30 km söder haveriplatsen, vinden som ostlig, svag, och planlade landningen på Brändöfjärden därefter. Vid den aktuella landningen hade han enligt egen uppfattning först motvind som vid sättningen övergick till sned medvind från höger.

1.9 Radiokommunikationer

Radioförbindelse med Kallaxtornet.

1.12 Haveriplats och luftfartygvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position 65° 42' N 22° 17' E

Strax söder om (i landningsriktningen till höger om landningsplatsen) finns en bergknalle, som kan påverka vindens styrka och riktning.

Se kartskiss, bilaga 2.

1.12.2 Luftfartygvraket

Höger vinge plåt uppriven, stora bucklor, infästning skadad. Mindre buckor på höger stabilisator, motorplåtar och vänster vingpets.

1.13 Medicinsk information

Det finns inget som tyder på annat än att föraren var i god fysisk och psykisk kondition.

1.14 Brand

Utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda.

ELT

Aktiverades ej.

1.17 Övrigt

Vid haveriplatsen befann sig ett vittne som sedan med båt bogserade det haverade flygplanet in till land. Vittnet har uppgett vinden till sydlig med jämn sjöbris 6-7 meter i sekunden. Vinden var så pass stark att vittnet p g a pålandsvinden hade besvär med bogseringen.

I KSAK:s publikation "Sjöflyg under ansvar", som används vid sjöflygutbildningen i Sverige, anges beträffande rekognosering före landning på sjö att tre rekognoseringsvarv skall utföras för att hinderfrihet, vindriktning etc skall anses vara säkerställda.

2 ANALYS

Föraren har kommit fram till att han till att börja med hade motvind som vid sättningen övergick till sned medvind bakifrån höger.

Att föraren enligt vad han uppgivit haft sned medvind vid landningen stämmer väl med vittnets observationer samt METAR från Kallax vid tidpunkten.

Vindriktningen får antas ha varierat något p g a topografin vid landningsplatsen.

En bidragande orsak till att föraren till en början uppskattat vindriktningen felaktigt utgör det faktum att endast ett rekognoseringsvarv utfördes i stället för de rekommenderade tre varven.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Rekognoseringen av den tilltänkta landningsplatsen var ej fullständig.
- d) Föraren baserade sin landning på felaktig uppfattning av vinden.
- e) Vindriktningen varierade p g a topografien vid landningsplatsen.

3.2 Sannolik haveriorsak

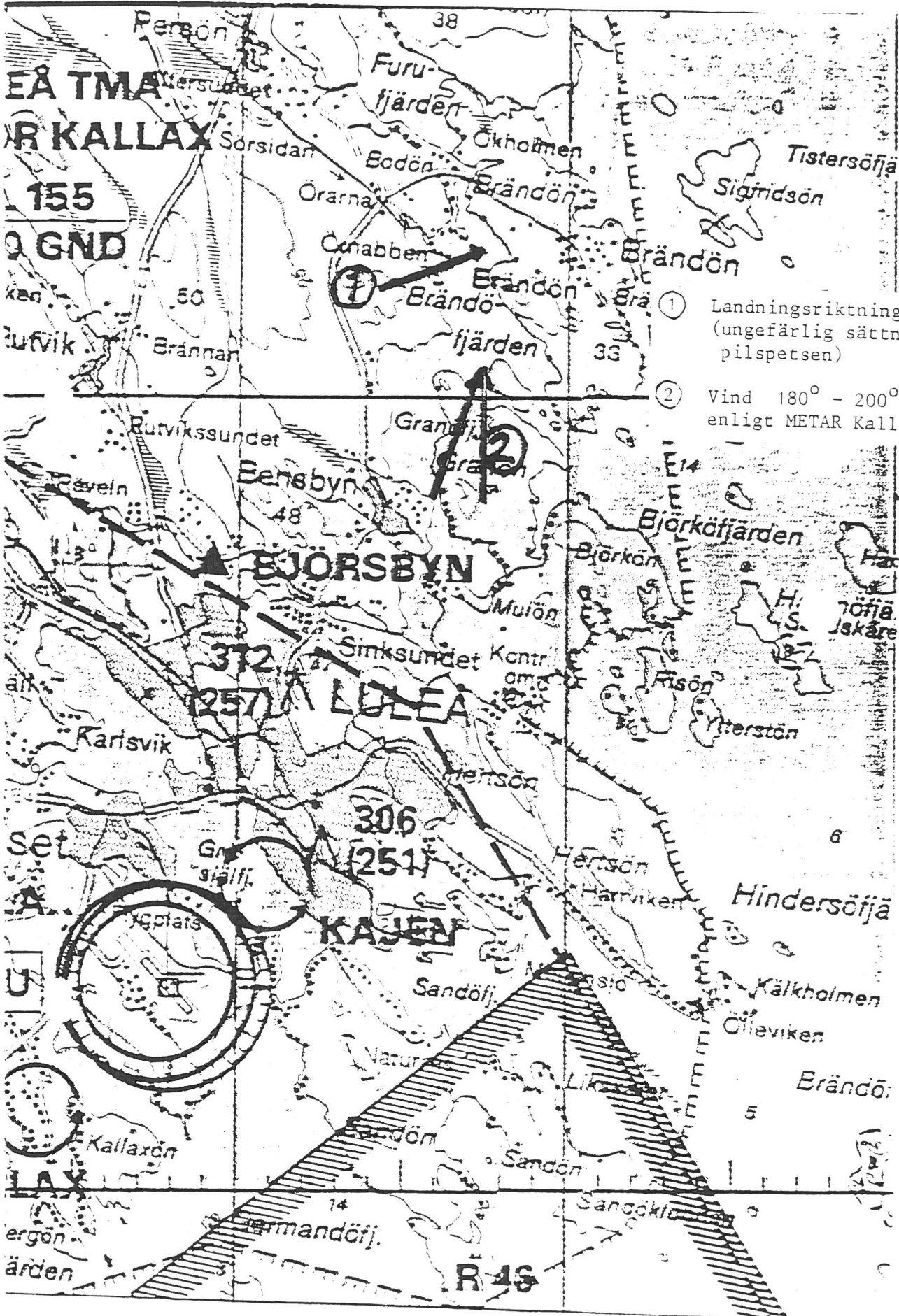
Haveriet berodde på att föraren förlorade kontrollen över flygplanet vid landning i sned medvind som varierade i riktning.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

5 ÖVRIGT

Från luftfartsverket har upplysts att bestämmelser om PFT för sjöflyg avses införas. Med anledning härav meddelar SHK ingen rekommendation på denna punkt.



① Landningsriktning ostnordost (ungefärlig sättningspunkt i pilspetsen)

② Vind $180^{\circ} - 200^{\circ} / 8 - 9$ kn enligt METAR Kallax

R 46

