



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)  
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

*Precedens*

SHK  
BIBLIOTEKET

Rapport om  
Luftfartshändelse 1985-09-30  
på Bälingeträsket, BD län  
Ärende SE-GTZ 46/85

INNEHÅLL		Sid
	SAMMANFATTNING	1
	INLEDNING	2
1	FAKTAREDOVISNING	3
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	3
1.2	Personskador	3
1.3	Skador på luftfartyget	3
1.4	Andra skador	3
1.5	Besättningen	4
1.6	Luftfartyget	4
1.7	Meteorologisk information	4
1.8	Navigationshjälpmedel	5
1.9	Radiokommunikationer	5
1.10	Flygfältsdata	5
1.11	Färd- och ljudregistratorer	5
1.12	Haveriplats och flygplanvrak	5
1.12.1	Haveriplatsen	5
1.12.2	Flygplanvraket	5
1.13	Medicinsk information	5
1.14	Brand	6
1.15	Överlevnadsmöjligheter	6
1.16	Särskilda prov och undersökningar	6
2	ANALYS	6
3	SLUTSATSER	7
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultatet	7
3.2	Sannolik haveriorsak	7
4	REKOMMENDATIONER	7

BILAGA (endast till luftfartsverket)

- 1 Cert utdrag betr föraren

Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser  
svensk normaltid (SNT) = GMT (UTC) + 1 timmar

## SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT SE-GTZ 46/85

Luftfartyg typ:	Piper PA-18-150
Haveriplats, datum, kl:	Bälingeträsket, BD län, 1985-09-30 kl 08.45
Typ av flygning:	Privatflygning
Typ av färdplan/färdtillstånd:	-
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Betydande
Förarens ålder, certifikat:	41 år, A-cert med sjöflygbehörighet
Förarens totala flygtid:	81 timmar

---

Föraren tränade blekelandning på sjön. Det var god sikt, vindstill och bleke på vattnet. Flygplanet sjönk igenom och kolliderade med vattnet sannolikt beroende på bristande farthållning.

En bidragande faktor var förarens bristande rutin i fråga om landning med sjöflygplan under de svåra förhållanden som bleke utgör.

.

## INLEDNING

1985-09-30 åsamkades sjöflygplanet SE-GTZ betydande skador i samband med att piloten tränade landning på Bålingeträsket.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av hovrättsråd Hans Gullberg, ordförande, och civilingenjör Åge Röed, utredningschef.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1985-11-27	på SHKs kansli	Gullberg, Röed, från luftfarts- verket P-Å Insulander

## 1 FAKTAREDOVISNING

### 1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren, som var ensam ombord, flög 1985-09-30 kl 0820 med sjöflygplanet SE-GTZ från Lule älv, Bergnäset, till Bälingeträsket ca 15 km V om Luleå för att öva "studs och gå" där. Vädret var klart och det var bleke. De två första landningarna på Bälingeträsket lyckades. Vid tredje landningsförsöket, kl 0845, gick han in med en vassrugge som referens och avvaktade med 150 ft/minut i sjunkhastighet att planet skulle ta vatten. Detta skedde ej inom beräknad tid. Han bestämde sig då för att "dra på" och göra om försöket. I samma ögonblick fick han enligt egen uppgift genomsjunk. Höger flottör slog i vattenytan och vred ned höger vingpets i vattnet. Planet studsade därvid över på den andra flottören. Farten vid nedslaget var ca 50 knop IAS. Föraren rätade upp planet genom att dra på gas igen. Han kände emellertid, när planet åter var i luften, att det drog snett. Därför flög han en distans av 1,5 km till Lule älv för att undersöka vad som hänt med planet. Landningen där gick utan problem.

### 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

Betydande.

### 1.4 Andra skador

Inga.

### 1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 41 år och hade gällande A-certifikat med behörighet avseende enmotoriga land- och sjöflygplan < 5 700 kg.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	0,45	2	81
Denna typ	0,45	2	14,30

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 7

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1985-02-13.  
Typinflygning juli 1985.

### 1.6 Luftfartyget

Ägare/innehavare: Föraren.

Flygplantyp: Piper PA-18-150 med flottörer. Serienummer 18-494, tillverkningsår 1950.

Max tillåten flygvikt 800 kg, aktuell flygvikt 720 kg, tyngdpunkten inom godkända gränser.

Flygplanet hade luftvärdighetsbevis gällande till 1986-08-31.

### 1.7 Meteorologisk information

Dager. CAVOK. Vindstyrka 0 knop. Sikt > 10 km. Marktemperatur +5°C. QNH 1 017 mb. VMC.

Väderbriefing skedde ej.

## 1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

## 1.9 Radiokommunikationer

Dubbelriktad radioförbindelse var upprättad med Kallax CTR.

## 1.10 Flygfältsdata

Ej aktuellt.

## 1.11 Färd- och ljudregistratorer

Ej aktuellt.

## 1.12 Haveriplats och flygplanvrak

### 1.12.1 Haveriplatsen

Position            65° 35' N    21° 55' E

Haveriet skedde på Bålingeträsket, höjd över havet 10 m, tillgänglig landningssträcka 2 000 m.

### 1.12.2 Flygplanvraket

Höger vinge skadad utanför vingstöttornas infästning i vingen. Vingspetsens träbåge avslagen. Bakre vingbalken böjd vid skevrodret. Spryglar och duk trasiga. Buckla på vingstöta. Spricka i frontruta.

## 1.13 Medicinsk information

Ej aktuellt.

#### 1.14 Brand

Utbröt ej.

#### 1.15 Överlevnadsmöjligheter

Axelremmar användes, brast ej.

Flygräddningstjänsten aktiverades ej.

ELT aktiverades ej, nedslaget var ej tillräckligt hårt.

#### 1.16 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

## 2 ANALYS

Föraren tränade blekelandningar på en insjö. Han avbröt ett landningsförsök och drog på gas, eftersom flygplanet ej tog vatten inom beräknad tid. Samtidigt slog planet i vattnet, enligt föraren på grund av genomsjunk. Eftersom det var vindstilla kan genomsjunket endast förklaras av begynnande stall p g a fartförlust.

Föraren har sannolikt inte tillräckligt väl övervakat farten under sitt försök till blekelandning. Han hade ringa sjöflygerfarenhet.

Haveriets orsak finns att söka i förarens bristande rutin i fråga om landning med sjöflygplan under de svåra förhållanden som bleke utgör.



### 3 SLUTSATSER

#### 3.1 Sammanfattning av undersökningsresultatet

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Det har inte framkommit något som tyder på tekniskt fel på flygplanet.
- d) Föraren tränade landning på en insjö.
- e) Det var vindstilla och bleke råde på vattnet.
- f) Flygplanet sjönk igenom och kolliderade med vattnet.
- g) Planet fick betydande skador men flögs från platsen och landade sedan utan problem 1,5 km från platsen.

#### 3.2 Sannolik haveriorsak

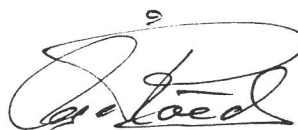
Flygplanet sjönk igenom på grund av bristande farthållning vid försök att landa på obruten vattenyta. En bidragande faktor har varit förarens bristande rutin i fråga om blekelandningar.

### 4 REKOMMENDATIONER

Inga.



Hans Gullberg



Åge Röed

Datum för rapportens undertecknande: 1985-12-06