



*Ärendet*

SHK  
BIBLIOTEKET

# HAVERI

SE-EGE, typ Lake Amfibie LA 4  
Nordmalingsfjärden, AC län  
1984-07-24

UTREDNINGSRAPPORT SE-EGE 31/84



STATENS HAVERIKOMMISSION

UTREDNINGSRAPPORT

ANGÅENDE HAVERI

MED FLYGPLANET SE-EGE, TYP Lake Amfibie LA 4

PÅ NORDMALINGSFJÄRDEN, AC LÄN

1984-07-24 KL 19.15<sup>\*)</sup>

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

Datum för rapportens undertecknande: 1985-07-24

INNEHÅLL		Sid
	SAMMANFATTNING	1
	INLEDNING	2
1	FAKTAREDOVISNING	3
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	3
1.2	Personskador	3
1.3	Skador på luftfartyget	4
1.4	Andra skador	4
1.5	Besättningen	4
1.6	Luftfartyget	4
1.7	Meteorologisk information	5
1.8	Navigationshjälpmedel	5
1.9	Radiokommunikationer	5
1.10	Flygfältsdata	5
1.11	Färd- och ljudregistratorer	5
1.12	Haveriplats och flygplanvrak	6
1.12.1	Haveriplatsen	6
1.12.2	Flygplanvraket	6
1.13	Medicinsk information	6
1.14	Brand	6
1.15	Överlevnadsmöjligheter	6
1.16	Särskilda prov och undersökningar	6
1.17	Övrigt	7
1.17.1	Förhör med vittnen	7
1.17.2	Certifikatbestämmelser	7
2	ANALYS	8
3	SLUTSATSER	9
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultat	9
3.2	Sannolik haveriorsak	9
4	REKOMMENDATIONER	9

#### BILAGOR

1	Cert utdrag betr föraren
2	Utskrifter av förhör inför SHK

Bilagorna endast till luftfartsverket

## SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT SE-EGE 31/84

Luftfartyg typ:	Lake Amfibie LA 4
Haveriplats, datum:	Nordmalingsfjärden 1984-07-24
Typ av flygning:	Privatflygning
Antal ombord:	1
Personskador:	Allvarliga
Skador på luftfartyget:	Betydande
Förarens ålder, certifikat:	51 år, A-certifikat
Förarens totala flygtid:	200 timmar

---

Föraren tränade inflygning för landning över fjärden utan att ha sjöflygbehörighet och underskred därvid föreskriven miniflyghöjd. Det var god sikt, nästan vindstilla och bleke på vattnet. På grund av avsaknad av referenspunkter kolliderade flygplanet med vattnet 500-700 m från land.

## INLEDNING

I samband med att flygplanet SE-EGE gick ned på låg höjd över Nordmalingsfjärden kolliderade flygplanet med vattenytan. Flygplanet fick betydande skador och föraren, som var ensam i planet, ådrog sig ett komplicerat benbrott.

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

Till utredningen har SHK som experter knutit avdelningsdirektör Thure Hansson och luftfartsinspektör Rickard Strömberg.

SHK har sammanträtt	<u>Närvarande</u>
1984-07-25 i Nordmaling	generaldirektör Göran Steen, SHK, och Strömberg
1985-06-27 på SHK:s kansli	Gullberg, Röed, Hansson, Olle Löfgren, KSAK, och föraren
1985-07-12        "-"	Gullberg, från luftfartsverket P-Å Insulander

## 1 FAKTAREDOVISNING

### 1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Den 24 juli 1984 omkring kl 17.30 startade flygplanet SE-EGE från Umeå flygplats. Föraren var ensam och avsåg att nöjes- och träningsflyga. Kl 18.56 kontaktade han AFIS Örnsköldsvik och uppgav att han ämnade göra "lite lågsniffningar" över Nordmalingsfjärden. AFIS meddelade: Ingen känd trafik där, QNH Ö-vik 1007 och vinden Ö-vik 120 grader 8 knop.

Vid Brednäset över Nordmalingsfjärden gick föraren ner från ca 1 000 fot till ca 100 fot. Han steg sedan till 1 000 fot igen, svängde och gjorde ett liknande varv. Det var nästan vindstilla och det var enligt föraren kanonväder för låghöjdsmanövreringar. Föraren höll en hastighet av 80 knop. När han tredje gången upprepade manövern kolliderade flygplanet med vattenytan 500-700 m från land.

Föraren har uppgivit att han trodde att han låg på minst 10 m höjd men att han saknade referenspunkter eftersom det var bleke. Planet slog runt och flöt en stund upp och ner varefter det sjönk. Föraren tog sig emellertid ur planet omedelbart efter haveriet. Enligt föraren hade han haft flytväst på sig men på något sätt blivit av med den vid kollisionen. Flytande på en sittdyna från planet plockades han efter några minuter upp i en båt av ett par personer som iakttagit händelsen från stranden.

### 1.2 Personskador

Föraren allvarligt skadad.

1.3 Skador på luftfartyget

Betydande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 51 år och hade gällande A-certifikat med mörkerbehörighet för enmotoriga landflygplan.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	20		200
Denna typ	20		40

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1982-09-23 på flygplantyp Piper PA 28.

Föraren hade tillsammans med en privatflygare, med sjöflygbehörighet på Lake Amphibie, tränat landning på vatten under ca tre timmar och då gjort sex - sju landningar. Föraren avsåg att påbörja sjöflygutbildning.

1.6 Luftfartyget

Ägare: Solna Aero-Consult AB, c/o Molén,  
Riddersviksvägen 139, 162 40 Vällingby,  
vari föraren är delägare.

Flygplanet: fabrikat Lake Amphibie, typ LA 4, tillverkningsnummer 303, tillverkningsår 1965, total gångtid enligt underhållsrapport 1984-01-16 1 347 timmar, gångtid efter senaste periodiska tillsyn 30 timmar, luftvärdighetsbevis gällande till 1985-01-31.

Motorn: typ Lycoming O-360-A1A, tillverkningsnummer L-6920, total gångtid enligt underhållsrapport 1984-01-16 1 347 timmar, gångtid efter senaste periodiska tillsyn 30 timmar.

Propellern: typ HC-92 WK-8L, tillverkningsnummer 2234 L, total gångtid efter grundöversyn 30 timmar.

Max tillåten flygvikt 1 090 kg. Aktuell flygvikt ca 900 kg. Tyngdpunkten låg inom godkända gränser.

#### 1.7 Meteorologisk information

Väderbriefing korrekt.

Dager. Nästan vindstilla. God sikt. Marktemperatur 20°C.

#### 1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

#### 1.9 Radiokommunikationer

Örnsköldsviks AFIS.

#### 1.10 Flygfältsdata

Ej aktuellt.

#### 1.11 Färd- och ljudregistratorer

Ej aktuellt.



## 1.12 Haveriplats och flygplanvrak

### 1.12.1 Haveriplatsen

Position 63° 30' N 19° 45' E

Obruten vattenyta 500-700 m från land.

### 1.12.2 Flygplanvraket

Flygplanet skadades framtill vid kollisionen med vattenytan. Vid bärgningen bröts planets nos av.

## 1.13 Medicinsk information

Föraren ådrog sig ett komplicerat benbrott.

## 1.14 Brand

Utbröt ej.

## 1.15 Överlevnadsmöjligheter

ELT aktiverades ej. Möjlig orsak är att stöten mot vattenytan ej räckte.

Angående räddningen av föraren, se avsnitt 1.1.

Räddningstjänsten larmades av orsbe-folkningen, som också utmärkte haveriplatsen. Nordmalings brandkår var inom 35 minuter vid haveriplatsen med två motorbåtar och med två vagnar på land.

## 1.16 Särskilda prov och undersökningar

Har ej företagits.

## 1.17 Övrigt

### 1.17.1 Förhör med vittnen

SHK har hållit förhör med föraren och tre vittnen till händelsen. Deras berättelser återspeglas i avsnitt 1.1.

En av vittnena, som är flygkunnig, har givit följande bild av haveriet: "Flygplanet som har normalt flygläge och normalt motorvarv ligger hela tiden i flygläge men sjunker stadigt ner till att flygplanet slår i vattnet. Flygplanet slog i vattnet i normalflygläge och stjärten gick upp och över intill ultrarapid. Och det var en stor vattenkaskad. Flygplanet hade sannolikt inte slagit runt om motoravdrag hade skett utan det var genom att det var styrande motor som gjorde att det drev flygplanet runt. Någon landningsmanöver förmärktes ej."

### 1.17.2 Gällande bestämmelser

Enligt luftfartsverkets certifikatbestämmelser krävs för tjänstgöring som flygbesättningsmedlem att vederbörande har för tjänsten gällande luftfartscertifikat och/eller behörighetsbevis. Certifikat kan efter utbildning och prövning utfärdas för olika kategorier av luftfartyg (motorflygplan etc) och för vissa angivna klasser av bl a motorflygplan, varvid skiljs mellan landflygplan och sjöflygplan. Certifikatbestämmelserna innehåller även föreskrifter om behörighetsbevis för flyglärare. Utbildning skall utföras av flygskola/flygföretag eller av flyglärare, biträdande flyglärare, flyginstruktör och typinstruktör (visst undantag föreligger beträffande ultralätta flygplan).

I fråga om minimiflyghöjd gäller följande visuellflygregler (VFR) enligt luftfartsverkets trafikregler för luftfart.

VFR-flygning får icke, utom då så erfordras för start eller landning eller då tillstånd från luftfartsverket föreligger, utföras

a) över tätbebyggd del av samhälle eller över större folksamling på lägre höjd än 1000 fot (300 m) över högsta hinder inom en radie av 600 m från luftfartyget

b) annorstädes än vad som anges i mom 4.4 a) på lägre höjd än 500 fot (150 m) över marken eller vattnet.

## 2 ANALYS

Föraren tränade inflygning för landning över en fjärd i nästan vindstilla och god sikt. Vattenytan var obruten (bleke) och avståndet till land var 500-700 m. Förhållandena var således helt olämpliga för flygning på låg höjd över vattenyta.

Föraren hade tidigare tillsammans med en flygare med sjöflygbehörighet men utan utbildningsbehörighet olovligen tränat landningar på vatten med flygplanet. Han var inte utbildad för sjöflyg. Uppenbarligen förstod han inte faran att förlora referenser vid flygning på låg höjd över vattenyta. Just avsaknaden av referenser gjorde att han flög planet i vattnet när han trodde att han var åtminstone 10 m över vattenytan.

Start från och landning på vatten kräver enligt luftfartsverkets certifikatbestämmelser speciell utbildning. Risken vid träning utan behörig lärare är, som haveriet visar, stor.

### 3 SLUTSATSER

#### 3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- a) Föraren hade gällande certifikat men var ej behörig att föra flygplanet på sjö.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Det har inte framkommit något som tyder på tekniskt fel på flygplanet.
- d) Föraren tränade ensam inflygning för landning över en fjärd.
- e) Föraren fick ej utföra träningen utan behörig lärare.
- f) Det var nästan vindstilla och bleke råde på vattnet.
- g) Flygplanet kolliderade med vattnet, slog runt och sjönk efter en stund.
- h) Föraren tog sig ur planet och räddades med båt av personer som iakttagit händelsen från stranden på 500-700 meters avstånd.

#### 3.2 Sannolik haveriorsak

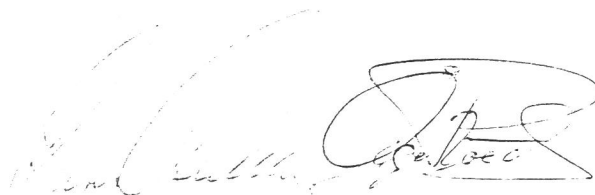
Föraren saknade referenspunkter vid flygning på låg höjd över obruten vattenyta och flög flygplanet ned i vattnet.

Bidragande orsak till haveriet har varit

- o förarens underskridande av föreskriven minimiflyghöjd
- o förarens avsaknad av kompetens och behörighet för sjöflyg.

### 4 REKOMMENDATIONER

Inga.



Hans Gullberg

Åge Röed