

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-FBM</b> , Cessna FR172E (försedd med flottörer)
<i>Ägare/Innehavare</i>	Flygklubben Silvervingen, Box 65, 930 90 Arjeplog
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-08-13, kl. 17.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Sjön Hornavan, BD län, (pos 6603N 1752E; 423 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	SMHI:s analys: vind sydostlig 5-10 knop, sikt > 10 km, tidvis lätt regn/duggregn, moln 7-8/8 med bas 1 500 - 3 000 fot, temp./daggpunkt +10/+8 °C, QNH 1014 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	42 år, A med sjöbehörighet
<i>Förarens totala flygtid</i>	523 timmar, varav 278 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	14 timmar, varav 12 på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	18, varav 12 på typen

---

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av S-E Sigfridsson, ordförande och Monica J Wismar, operativ utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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.

### Händelseförlopp m.m.

Föraren skulle landa på sjön Hornavan efter en lokal flygning som varat i ungefär tio minuter. Landningsplatsen var i en vik strax utanför Arjeplog ca 50-70 meter från stranden. Det var bleke i viken och föraren förberedde en blekelandning i riktning 300 grader med 20 grader klaff. Strax före sättningen tappade han referenserna. Kontakten med vattenytan kom att ske tidigare än beräknat och sättningen blev hård.

Flygplanet fick strukturskador och dess frontruta sprack.

Föraren hade landat ett flertal gånger på platsen under bleke utan problem. Stranden utgörs av en myr som ger en förare få referenser till hjälp för att bestämma höjden under landningsfasen.

## Utlåtande

SHK kan konstatera att under 1998 har det förekommit ett flertal olyckor med misslyckade blekelandningar. Bleke är ett av de farligaste ytförhållandena för en sjöflygförare. Bristen på höjddreferenser gör det mycket svårt att flyta ut på rätt höjd strax före sättningen. Olyckor vid bleke orsakas därför oftast av att föraren missbedömt höjden över vattnet och på grund av för sen eller ingen utflytning flyger ner i vattnet eller på grund av för tidig utflytning tappar lyftkraft och ”stallar” ner. Båda alternativen resulterar i att flygplanet når vattnet med för hög sjunkhastighet. Vid utbildning inom sjöflyg rekommenderas att man, om yttre referenser saknas, slänger ut en flytväst eller annat flytande föremål för att få en referenspunkt.

Vid bleke skall man därför alltid utföra en motorlandning (blekelandning). Flygplanet flygs då mot vattenytan med låg fart (ca 10 knop över stallfarten) och med en konstant och låg sjunkhastighet, ungefär 150 fot per minut. Då flygplanet får kontakt med vattnet stryps gasen av samtidigt som styrspaken dras bakåt för att motverka nos-ned- tendens förorsakad av flottörernas motstånd i vattnet.

Olyckan orsakades av att föraren inte lyckades att utföra en korrekt motorlandning i samband med landning på sjö i bleke.