



Information från kårstaben

9 myter kring nödlandning i vattnet

En av de värsta saker som kan hända oss piloter är att vår propeller står still och vi måste nödlanda. Befinner vi oss i närheten av ett flygfält och kan nödlanda där finns det stora chanser att klara sig utan skador. Flyger vi däremot över stora skogsområden med sjöar eller över öppet hav finns inte det trygga släta fältet att landa på. Vi har då inga andra alternativ än att landa i vattnet. Att landa i vattnet anses av många som ett dåligt val, men om vi tittar i den amerikanska statistiken (det finns ännu inte tillräckligt många tillbud för att dra slutsatser av svensk statistik) kanske vi kan slå hål på några myter om att landa på vatten.



Denna maskin landade på sjön och drev sedan sakta in mot land. Väl där kunde besättningsmännen kliva ut på vingen och hoppa i land, näst intill torrskodda.

Foto: Daniel Eriksson

Myt 1:

De flesta som nödlandar i vatten överlever inte!

Det första vi måste förstå är att en nödlandning på vatten inte är att vi från 5000 fot störtar ner i vattnet. En nödlandning på vatten är en kontrollerad landning. Av de 179 nödlandningar som statistiken omfattar var 22 stycken eller tolv procent med dödlig utgång. Tittar vi närmare på de 22 haverierna med dödlig utgång så klarade sig ytterligare 7, men de dog sedan på grund av att de drunknade eller kylades ner. Tar man bort dessa och atlantflygningarna är överlevnadsmöjligheten upp till 95 procent. Hur stor chans till överlevnad har den pilot som landar i en skog?

Myt 2:

Om jag behöver nödlanda i vatten ska det vara med ett lågvingat flygplan inte ett högvingat!

Återigen tittar vi på våra 179 nödlandningar, 87 av dessa var högvingade (49 procent), 73 var lågvingade (41 procent) och övriga var helikoptrar.

Jämför vi med de haverier med dödlig utgång var 27 procent med högvingade medan lågvingade stod för 68 procent. Då antalet haverier är så få är det svårt att dra några riktigt statistiskt säkra slutsatser men det ger antagligen en fingervisning hur det är. Man kan ju undra varför det inte är fler högvingade (Cessna 172 med fler.) som har haverier med dödlig utgång. Många säger att besättningen sitter fast under vingen och det är svårt att öppna dörren innan kabinen fyllts med vatten. En myt? De som faktiskt har landat i vattnet med högvingat tycks i alla fall ha lyckats.

Myt 3:

Flygplan som får nosen under ytan sjunker som en ubåt!

Visst finns det flygplan som sjunkit fort, men det vanliga är att nosen först går under ytan men sedan flyter upp och att flygplanet lägger sig på vingarna. De få plan som sjunkit har antagligen flugit rakt in en våg. I dessa lägen är vattnet ganska hårt och planet går sönder och fylls då snabbare med vatten och sjunker således också fortare.

Myt 4:

I ett flygplan med infällbara ställ är det bättre att landa med ställ uppe än ställ nere.

Detta är ett ämne som diskuteras flitigt och argumenten flyger i klubbstugorna. Om vi då ska se till fakta så finns det inga siffror som kan säga vad som är bäst.

De argument som finns för endera fallet är i huvudsak följande:

- ➔ Har man ställ ute kommer flygplanet att slå runt (se myt 5)
- ➔ Skyddsplåtarna för landningsstället bryts sönder och kan riva upp undersidan på vingen så att vingen vattenfylls och planet sjunker fortare.
- ➔ Landningsstället tar upp krafter vertikalt men är svagare horisontellt så dessa går sönder och river i sin tur sönder vingen och planet sjunker fortare.
- ➔ Har man hjulen ute och man landar rätt kommer hjulen att bromsa in och när kroppen slår i så har farten sjunkit och slaget blir inte lika hårt och risken för att man slår sig blir mindre.

Hur som helst så är nog inte detta det viktigaste frågan i själva nödlandningen. Det är mer hur själva slaget blir. Längs med dyningarna eller mot vinden om vågorna inte är höga och med rätt attityd. Man ska inte ställa ner flygplanet.

Myt 5:

Högvingade flygplan slår oftast runt när de nödlandas på vatten!

Av alla dessa 179 haverier så fanns det bara EN som vi bevisligen vet har slagit runt. Kan det vara så att det inte rapporterats att flygplanet slagit runt eller har piloten glömt bort det. Visst är det möjligt men inte så troligt. Det är trots allt 86 andra flygplan som inte slagit runt och de flesta har överlevt. Så återigen är det hur man får ner farten och landar rätt som är det viktigaste.

Myt 6:

Att nödlanda i vatten kräver bra flygegenskaper och flygtrim!

Antagligen inte! Ser man till statistiken igen så är det piloter med olika kunskapsnivåer och de flesta har klarat sig. Det finns fem haverier där piloten har varit elev på en EK-navigering (EK = Ensam Kommando) Den vanliga PPL piloten har normalt väldigt lite kunskap om hur man ska nödlanda på vatten om den ens har läst om det.

Faktaruta MRCC (Sjöräddningscentralen)

I Sverige sköter MRCC räddningen till Sjöss. De finns lokaliserade i Karingberget i Göteborg där de sitter samlokaliserade med ARCC och marinen

Sjöfartsverket har hyrt in helikopterresurser från exempelvis Norrlandsflyg. De har en larmningstid på 15 minuter innan de ska vara i luften för att söka efter folk i vattnet.

Kravet för sjöräddning är att man ska kunna nå alla inom 90 minuter från ett larm har gått.

Kanal 16 är sjöfartens larmkanal, 121,5 MHz är flygets.

**Myt 7:****Flygplanet flyter inte tillräckligt länge för att besättning och passagerare ska hinna ut!**

Detta är en sak som många piloter är oroliga för. Visst finns det olyckor där detta har inträffat. Av USA:s 179 olyckor har någon ur eller hela besättningen vid sju tillfällen inte tagit sig ut. I tre av dessa fall var det extremt väder med höga vågor. Vid en av olyckorna var olycksplanet en Piper Aztec som nödlandade utanför Floridas kust på natten. Flygplanet var lastat med balar av marijuana och dessa hade tryckt fram stolarna och antagligen slagit ihjäl piloterna. Så bind fast bagaget ordentligt. Det gäller även flygväskan.

En annan nödlandning var en skolflygning med en cessna 152 utanför Californiens kust där eleven inte fick upp sin dörr. Läraren fick upp sin dörr och båda kunde ta sig ut. De satt på planet i 15 minuter innan de blev upplockade. Det finns också en berättelse om en svensk pilot som landade med sitt plan och som kunde kliva ut på vingen direkt in i en båt. Han blev inte ens blöt om fötterna.

I vilket fall som helst; räkna med att bli blöt. Oftast sjunker dock inte planet omedelbart utan efter en stund. I USA flöt ett flygplan i över två veckor.

Slutsatser

Att dra några statistiskt säkra slutsatser från dessa uppgifter är svårt men det ger i alla fall en del indikationer och vissa slutsatser kan göras. Nödlandning på vatten slutar oftast bra, nio av tio överlever. Besättning och passagerare behöver inga särskilda förkunskaper men de är alltid bra att ha.

Utän att sett några siffror tror jag att överlevnadschansen är större med att nödlanda på vatten än i skogen alternativt ett kalhygge.

Myt 8:**Om jag inte har en livbåt, räddningsdräkt eller annan nödutrustning kommer jag ändå inte att överleva en nödlandning på vatten!**

Om vi tittar på siffrorna igen så nämns personel floating device (flytväst eller dräkt) fem gånger och livbåtar fyra gånger av dessa 179 haverier. Hur har då de andra överlevt kan man fråga sig. Många av olyckorna har skett i närhet av land eller en båt. Ett flertal har simmat in till land. I våra svenska vatten är det dock oftast inte att rekommendera. Om vattentemperaturen är, som här, kring 13 grader så är räddningsbarheten cirka 90 minuter om man är lätt klädd. Är vattentemperaturen nollgradigt är räddningsbarheten mindre än 40 minuter (enligt Stefan Nilsson, Handbok för överlevnad till sjöss). Man kan här se att tiden är viktig och att man syns när man ligger i vattnet. Det innebär att man ska stanna så länge som möjligt vid flygplanet då det är lättare att se ett flygplan än en person i flytväst som ligger i vattnet.

Man kyls också ner långsammare om man ligger still i vattnet än om man simmar.

Högstammig skog och stenar gör ont och jag känner ingen som överlevt en nödlandning i skogen. Däremot känner jag personer som överlevt landning i vatten.

Mina rekommendationer till er, om ni inte kan landa på en åker eller ett flygfält; sikta på en sjö, flod eller å. Då är chanserna att ni klarar er upp till 95 procent.

Ha alltid med er flytvästen i planet. Ha den på dig när du flyger över större sjöar eller hav.

Myt 9:**Jag flyger tvåmotor, Jag behöver inte bekymra mig över att kunna nödlanda i vatten!**

29 av 179 (16 procent) var tvåmotoriga flygplan som av någon anledning nödlandade. Vid en jämförelse med enmotoriga flygplan ska konstateras att av den totala allmänflygplansflottan i USA 1997 var 85 procent enmotorig och 15 procent tvåmotorig. Detta innebär att det är lika farligt att flyga tvåmotor om vi ser till statistiken. Om vi då filosoferar lite kan man tänka sig att piloter med tvåmotoriga flygplan oftare flyger över öppet hav och därigenom oftare utsätter sig för risken att behöva göra en nödlandning. Vi vet inte heller hur många flygplan som flugit över havet, fått motorkrångel och lyckats flyga hem på en motor. Dessa har sluppit undan det ofrivilliga badet och därmed hamnat utanför statistiken.

**Deklarera nöd i tid**

Till sist, om du råkar ut för en motorstörning, sänd nödmeddelande så snabbt som möjligt. Tiden är direkt avgörande om du ska överleva i våra kalla vatten eller inte och bara för att du ser räddningshelikoptern innebär inte det att de ser dig.

Text: Lars-Göran, Flygchef FFK
 Artikelmaterial från Ditching Myths
 Toprdoed av Paul Bertorelli, 1999.