

ISSN 1400-5719

---

## **Rapport RL 2000:29**

***Olycka med flygplanet SE-YUR  
på sjön Piertinjaure, Jokkmokk, BD län,  
den 10 juni 2000***

**Dnr L-052/00**

---

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.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: [www.havkom.se](http://www.havkom.se)

2000-09-18

L-052/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

### **Rapport RL 2000:29**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 10 juni 2000, på sjön Piertinjaure, Jokkmokk, BD län, med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YUR.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Ann-Louise Eksborg

Monica J Wismar

Henrik Elinder

**Rapport RL 2000:29****L-052/00**

Rapporten färdigställd 2000-09-18

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	<b>SE-YUR</b> , Rans S-6S Coyote II (försedd med flottörer)
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Ultralätt, gällande flygutprovningstillstånd
<i>Ägare/Innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-06-10, ca kl. 14.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	På sjön Piertinjaure, Jokkmokk, BD län, (pos 6635N 1906E; 371 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind omkring sydlig 5-10 knop med viss byighet, sikt >10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +18/+3°C, QNH 1008 hPa. Lätt regn kan ha förekommit lokalt med lägre sikt och lägre molnbas.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	–
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	45 år, UL med sjöbehörighet
<i>total flygtid</i>	86 timmar, samtliga på typen, varav 27 med flottörer
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	1 timme, på typen med flottörer
<i>antal landningar</i>	6
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 10 juni 2000 om att en olycka med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YUR inträffat på sjön Piertinjaure, Jokkmokk, BD län, samma dag ca kl.14.00.

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

**Händelseförlopp m.m.**

Föraren avsåg att göra en lokal flygning från sjön Piertinjaure. Före starten hade han tagit del av en väderprognos som angav vackert väder i området under dagen med risk för regnskurar under kvällen. Vid starten var vinden svagt sydlig. Söder om sjön fanns då en del moln som han uppskattade låg på ungefär 2 500–3 000 fots höjd.

Efter ungefär en timmes flygning återvände han till sjön för landning. Han noterade då att en regnskur närmade sig sjön från söder och att vinden hade tilltagit i styrka. På sjön såg han att vinden skapade mörka stråk på

vattenytan men han bedömde att landning ändå skulle vara möjlig och planerade att landa i sydlig riktning på den östra delen av sjön.

På finalen var turbulensen så kraftig att föraren beslutade sig för att avbryta landningen och göra en ny inflygning i vänstervarv. Även vid den andra inflygningen var turbulensen över sjön kraftig och vid sättningen på vattenytan fick flygplanet två kraftiga studsar. Han drog då på gas och steg för att göra ytterligare en inflygning i vänstervarv.

När flygplanet befann sig på medvindslinjen och föraren förberedde sig för det tredje landningsförsöket girade plötsligt flygplanet åt vänster. Flyghöjden var då ca 100 fot. Han försökte att räta upp planet genom att ansätta motsatt sidoroder men flygplanet fortsatte giren i ca 180 grader och dök därefter brant och slog ner i ett vassområde nära den östra strandkanten. Föraren klarade sig utan skador och kunde själv lämna flygplanet som fick omfattande skador.

### Utlåtande

I närheten av fjällområden kan omslag i vädret ske mycket snabbt. Dessa väderomslag är svåra att prognostisera. Kraftiga lokala vindvariationer kan också – som i detta fall – förekomma i närheten av regnmoln.

Det var rätt av föraren att avbryta landningsförsöken när han märkte att han inte hade full kontroll över flygplanet i den kraftiga turbulensen. Man kan dock ifrågasätta om han inte, efter det andra landningsförsöket, borde ha valt att flyga till någon annan landningsplats eller väntat till dess regnskuren hade passerat och vinden avtagit.

I den rådande vädersituationen är det mycket som talar för att flygplanet utsattes för kraftiga vindvariationer även när det befann sig på medvindslinjen och i en flygfas där föraren koncentrerade sig på det tredje landningsförsöket. Man kan föreställa sig att han under denna något stressade situation inte övervakade farthållningen tillräckligt och på den låga höjden över-skattade den verkliga farten. Allt tyder därför på att flygplanets plötsliga och oväntade gir på medvindslinjen orsakades av att det då kom in i ett område med lokalt högre medvindshastighet, varvid farten momentant blev så låg att flygplanet överstegrades med vikning som följd. När överstegringen skett var flyghöjden för låg för att föraren skulle lyckas att återfå kontrollen över flygplanet innan det slog i marken.

Olyckan orsakades sannolikt av otillräcklig fartkontroll i turbulent väder.

### Rekommendationer

Inga.