

ISSN 1400-5719

---

## **Rapport RL 2000:09**

***Olycka med flygplanet SE-GZV  
vid sjön Vatnenjauri, BD län,  
den 2 juli 1999***

**Dnr L-58/99**

---

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)

2000-03-06

L-58/99

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

### **Rapport RL 2000:09**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 2 juli 1999, vid sjön Vatnenjauri, 40 km N Kiruna BD län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-GZV.

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

Ann-Louise Eksborg

Rune Lundin

Henrik Elinder

**Rapport RL 2000:09****L-58/99**

Rapporten färdigställd 2000-03-06

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	<b>SE-GZV</b> , Cessna FR 172E, utrustad med flottörer
<i>Ägare/Innehavare</i>	Kiruna flygklubb, Box 153, 98101 Kiruna
<i>Typ, luftvärdighet</i>	Normalklass, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-07-02, kl. 19.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Vid sjön Vatnenjauri, 40 km N Kiruna, BD län (pos 6813N 2016E; 540 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Vind N-NV, 5-10 knop, god sikt, enstaka moln på 1 000-2 000 fot, temp./daggpunkt ca +15/+7° C, QNH 1005 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Passageraren skadades allvarligt.
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Andra skador</i>	Avslagna träd
<i>Föraren: ålder, certifikat</i>	49 år, A med sjöflygbehörighet
<i>total flygtid</i>	664 timmar, varav 300 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	43 timmar, varav 12 timmar på typen
<i>Antal landningar</i>	
<i>senaste 90 dagarna</i>	89

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företräts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, Rune Lundin, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom K-G Bask.

**Händelseförlopp m.m.**

Föraren genomförde tillsammans med en passagerare en flygning från Kurra- vara sjöflygbas (12 km NO om Kiruna) till sjön Vatnenjauri (40 km N om Kiruna), där de tillsammans med två personer i ett annat sjöflygplan (SE-XPO) landade för att fiska. Den aktuella sjön har NNV-SSO-utbredning med en längd av 1 100 x 300 m och är belägen 540 m.ö.h. Den är omgiven av fjällbjörkskog och har avsevärt högre fjällterräng på ost- och västsidorna.

Vid 18-tiden lämnade det andra flygplanet platsen med två personer ombord. Vid 19-tiden påbörjade föraren av SE-GZV och hans passagerare starten från sjöns södra del. Starten förlöpte normalt och föraren har uppgett att han tog ut 15° klaff när flygplanet kom upp på steget och att de lättade mitt för en ö, varefter ca 550 m återstod av sjön.

Då flygplanet nått vad föraren uppskattade som ca 20 m höjd började det sjunka trots att motorn arbetade normalt på fullvarv. Föraren upplevde att han inte hade någon möjlighet att häva sjunket eller att svänga tillbaka mot sjön. I stället valde han att landa rakt fram i den mötande björkskogsterrängen.

Vid nedslaget slogs flottörerna av och flygplanet erhöll omfattande strukturskador. Passageraren erhöll en handledsfraktur.

De ombordvarande kunde själva ta sig ur flygplanet och föraren startade nödsändaren.

Inget av de två flygplanen hade lämnat någon färdplan utan de följde själva upp varandras flygningar. Då besättningen på SE-XPO började sakna SE-GZV flög de tillbaka till Vatnenjauri och upptäckte från luften att flygplanet havererat i björkskogen NV om sjön. De såg inte till någon av de ombordvarande. De valde då att via radio larma trafikledningen på Kiruna flygplats och återvände därefter till Kurravarabasen.

En räddningshelikopter dirigerades mot platsen och tog ombord de nödställda ca 3 timmar efter olyckan. Genom helikopterbesättningens försorg stängdes också nödsändaren av.

### **Utlåtande**

Föraren har till SHK uppgett att han landat och startat på den aktuella sjön vid fem tidigare tillfällen under sommaren, varav två gånger med SE-GZV.

SHK har varken genom flygklubben eller Luftfartsverket lyckats finna någon dokumentation för startprestandaberäkning av aktuell flygplanstyp utrustad med flottörer. Från flygklubben har uppgetts att man beräknat startsträckan på vatten genom ett tillägg på fem procent jämfört med start med landställ på land.

Sjöns tillgängliga startsträcka, höjden över havet och flygplanets startvikt visar sig vid en sådan prestandaberäkning ligga inom godkända värden. Dock förefaller tillägget av fem procent vara i minsta laget för att ge säkerhetsmarginaler för vindvariationer och omgivande terränghinder.

Av förarens uppgifter framgår att motorn arbetat normalt och han utesluter att motorstörning eller annat flygplansfel förelegat.

Av den väderanalys som SMHI gjort framgår att det rådde måttlig NV-vind, men att det på grund av osäkra observationer i området inte kan uteslutas att det förekommit konvektion som skapat byighet vid olyckstillfället. Vid granskning av terrängförhållandena framgår att nedsvep kan bildas bakom höjdpartierna i NV.

Att besättningen i SE-XPO inte landade vid olycksplatsen för att undsätta SE-GZV:s besättning kan förefalla märkligt. De har dock till SHK uppgett att de inte förväntat sig att finna någon överlevande och att deras nära relation till de drabbade skulle ha medfört en alltför stor psykisk anspänning.

---

Det är väl känt att stora lokala variationer förekommer beträffande vindförhållanden i fjällområden. Det är därför väsentligt att man vid start och landing i sådana områden bygger in stora säkerhetsmarginaler. Det faktum att föraren inte lyckades få flygplanet att stiga efter lättningen från vattenytan tyder på att marginalerna med avseende på vindförhållandena inte var tillräckliga.

Olyckan har sannolikt orsakats av att flygplanet under starten hamnade i ett nedsvep och förlorade fart och stigförmåga.