

1997-10-30

L-80/97

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1997:38

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 5 september 1997, på Stensjöns västa strand, AC län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen LN-AEZ.

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

Ann-Louise Eksborg

Monica J Wismar

Henrik Elinder

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	LN-AEZ , Cessna U206G (försedd med flottörer)
<i>Ägare/Innehavare</i>	Niels Stolt-Nielsen, Tomas Heftyesgate 38, 0264 Oslo, Norge
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1997-09-05, kl. 18.45 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Stensjöns västra strand, VNV Vilhelmina, AC län, (pos 6452N 1521E; ca 700 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Vind sydostlig 5-10 knop, sikt 20-30 km, molnbas 1 500 - 3 000 fot, temp./daggpunkt ca +13/+10°C, QNH 1010 hPa Förarens uppskattning: Vind 170-200°/10-15 knop
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	2
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	32 år, norskt PPLA (Private Pilot License Aeroplane)
<i>Förarens totala flygtid</i>	503 timmar, varav 87 timmar på typen
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	30 timmar/51 landningar, varav samtliga timmar på typen

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.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

Händelseförlopp m.m.

Föraren har uppgivit följande: Han taxade flygplanet till den nordostliga delen av Stensjön för att starta mot väster. I startriktningen var sjön ca 1 200 m lång och ca 1 200 m bred. Efter att ha utfört föreskrivna kontroller före start ansatte han full gas och påbörjade starten. Flygplanet kom upp på steget och lättade från vattenytan när två tredjedelar av sjöns längd hade avverkats. När det

kommit upp på ca 5-10 meters höjd började det att förlora höjd och föraren beslöt att avbryta flygningen. Han drog av gas och flygplanet satte sig på vattenytan omkring 15-20 meter från strandkanten.

När flygplanet nådde strandkanten hade det fortfarande god fart och föraren förde ratten bakåt för att få upp flygplansnosen. Flygplanets flottörer slog i stenar och planet stannade slutligen på en myr knappt en meter från strandkanten.

Föraren och de båda passagerarna skadades inte och kunde själva lämna flygplanet.

Skador uppstod på flottörerna, på höger vingpets och på höger stabilisator.

Nödsändaren aktiverades och stängdes av genom fjällräddningspersonalens försorg.

Utlåtande

Genomsjunkningen efter lättningen orsakades sannolikt av vindskjuvning eller ett lokalt nedsvep. Olyckan visar vikten av att förare använder extra säkerhetsmarginaler med avseende på start- och landningsprestanda vid flygning i fjällterräng.