

ISSN 1400-5719

---

## **Rapport RL 2000:30**

***Olycka med flygplanet SE-KVR  
på Storsjön vid Storvik, X län,  
den 6 juli 2000***

**Dnr L-069/00**

---

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-069/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

### **Rapport RL 2000:30**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 6 juli 2000, på Storsjön vid Storvik, X län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KVR.

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 2000:30****L-069/00**

Rapporten färdigställd 2000-09-18

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	<b>SE-KVR</b> , Cessna U206D (flottörer)
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normalklass, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	Löwa Flyg AB, Tummen Sotaskär, 810 10 Torsåker
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-07-06, ca kl. 11.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Storsjön vid Storvik, X län, (pos. 6034N 1636E; 62 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind omkring östlig ca 5 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +19/+12 °C, QNH 1010 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	55 år, A med instrument- och sjö- behörighet
<i>total flygtid</i>	1 230 timmar, varav 125 timmar på typen och 10,5 timmar med flottörer
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	10 timmar, varav 3 timmar på typen och 0,5 timmar med flottörer
<i>antal landningar</i>	36, varav 14 på typen och 5 med flottörer
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 26 juli 2000 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KVR inträffat på Storsjön vid Storvik, X län, den 6 juli 2000 ca kl. 11.30.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, tekniskt utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

**Händelseförlopp m.m.**

Föraren startade tillsammans med en passagerare från sjön Otnaren, strax söder om Storsjön för att flyga till en sjöflyghamn belägen i en vik i den västra delen av Storsjön för att tanka. Han hade varit på platsen endast en gång tidigare och var tvungen att cirkla runt området några minuter innan han hittade den kanal som leder fram till tankstället. Därefter gjorde han en normal inflygning i vänstervarv för att landa i nordvästlig riktning, tvärs viken och mot kanalen. Det rädde vid tillfället bleke på sjön.

Vid landningen missbedömde föraren höjden över vattenytan. Innan utflygningen var avslutad tog vänster flottör i vattnet. Därefter slog höger flottör hårt i vattnet och flygplanet fick en studs. Föraren stöttade med

gasen och gjorde sedan en normal sättning och taxade in till tankanläggningen.

När han efteråt inspekterade flygplanet konstaterade han att skador hade uppstått på bl.a. höger flottör och höger stabilisator.

### Utlåtande

Svårigheten att bedöma höjden över vattenytan vid landning på sjö i bleke är ett känt problem. Landning i bleke bör därför utföras som en flack motorlandning med låg sjunkhastighet ner mot vattenytan om möjligt längs en strandkant eller i närheten av något tydligt föremål som kan ge erforderlig höjdreferens.

I detta fall synes ingendera av dessa metoder ha använts. Resultatet blev att flygplanet slog i vattnet innan föraren hade hunnit etablera korrekt fart, nosläge och lutningsvinkel inför sättningen. Tursamma omständigheter får tillskrivas att skadorna som uppstod på den ena flottören vid islaget inte blev större än att flygplanet efter studsens kunde landas normalt.

Olyckan orsakades av att föraren använde felaktig landningsteknik och hade otillräckliga yttre referenser för höjdbedömning i rådande blekeförhållanden.

### Rekommendationer

Inga.

