



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

---

## **Rapport RL 2003:44**

***Olycka med det ultralätta flygplanet SE-YSK  
i Ströms Vattudal, Z län, den 20 juni 2003***

Dnr L-16/03

---

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)

---

Statens haverikommission (SHK) Swedish Accident Investigation Board

*Postadress/Postal address*  
P.O. Box 12538  
SE-102 29 Stockholm Sweden

*Besöksadress/Visitors*  
Wennerbergsgatan 10  
Stockholm

*Telefon/Phone*  
Nat 08-441 38 20  
Int +46 8 441 38 20

*Fax/Facsimile*  
Nat 08 441 38 21  
Int +46 8 441 38 21

*E-mail Internet*  
info@havkom.se  
www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

**Rapport RL 2003:44**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 20 juni 2003, i Ströms Vattudal, Z län, med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YSK.

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

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

Dan Åkerman

**Bilaga 1**

Utdrag ur cert.reg. beträffande föraren (endast till Luftfartsverket)

## Rapport RL 2003:44

L-16/03

Rapporten färdigställd 2003-11-20

---

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-YSK, Avid Flyer, med flottörer
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Ultralätt klass B, gällande flygtillstånd
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-06-20 kl. 23.45 i skymning <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Ströms Vattudal, Z län , (pos 6355N 01626E; 288 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: svag växlande vind, god sikt, mulet 1-3/8 stratocumulus med bas 2 000-3 000 fot och 8/8 altocumulus med bas 5 000 fot, temp./daggpunkt +9/+8 °C, QNH 1002 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Föraren omkommen
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>    Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 48 år, UL-certifikat
<i>    Total flygtid</i>	961 h, varav 144 h på sjöflygplan
<i>    Flygtid senaste 90 dagarna</i>	21h, allt på typen
<i>    Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	19

---

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 21 juni 2003 om att en olycka med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YSK inträffat i Ströms Vattudal, Z län, den 20 juni kl. 23.45.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Göran Rosvall, ordförande, Sakari Havbrandt, operativ utredningschef och Dan Åkerman, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Nils von Koch.

### Händelseförlopp m.m.

Ungefär kl. 21 landade föraren utanför en bekants sommarstuga och lade till vid stranden. Enligt vittnen var han då synbarligen berusad. Han bjöds på mat och starköl, varefter han sov ungefär en timme. När han därefter avsåg att flyga hem försökte hans bekant hindra honom, men lät honom åka när det blev risk för handgemäng.

Föraren startade och gjorde några svängar över platsen och flög sedan i riktning mot Strömsund. Kort därefter återkom planet och flög mot Maholmen.

Ett vittne har angivit att föraren flög på 10-20 m höjd och att färden var ”vinglig”. Han hade i en kommentar till sin fru sagt att föraren är nog inte nykter.

Flera vittnen hörde ljudet från flygplanets motor och sedan en kraftig smäll. Ingen såg nedslaget.

Tre personer gav sig ut med båt och kunde lokalisera vraket som flöt upp och ner med endast flottörerna synliga. De försökte dyka för att få ut föraren, men lyckades inte.

En dryg timme efter olyckan lyckades räddningstjänstens dykare få upp föraren, som hade avlidit.

Ett vittne har uppgett att det tidvis under kvällen förekommit en några meter tjock dimma på delar av vattensystemet i området.

Vid obduktionen konstaterades det att föraren hade en etanolhalt av 2,2 promille i blodet och 2,8 promille i urinen. Vidare konstaterades det att dödsorsaken sannolikt var drunkning.

Den tekniska undersökningen av vraket visar att flygplanet med stor kraft kolliderat med vattnet under planflykt eller svag dykning. Det finns inget som tyder på att något tekniskt fel har funnits på flygplanet före olyckan.

Enligt BCL-C 2.10 mom. 7.3 c ska innehavare av UL-certifikat genomföra en kompletterande utbildning inför en flyglärare för att vara behörig att framföra UL-flygplan i sjöversion. SHK har i förarens flygdagbok inte funnit någon anteckning om en sådan utbildning.

### **Utlåtande**

Det är väl känt att personligheten, omdömet, motoriken och reaktionsförmågan försämras i samband med alkoholintag. Hur stor försämringen blir och på vilket sätt det förändras är individuellt och skiljer sig från person till person. Det råder dock inget tvivel om att en persons förutsättningar att framföra ett flygplan med 2,2 promille alkohol i blodet måste anses som ytterst begränsade.

Det var inte fullt dagsljus eftersom det var mulet och solen hade gått ned. Temperaturen var nära dagpunkten, vilket styrker vittnesuppgiften om att lokala tunna dimskikt kan ha förekommit. Ett tunt dimskikt är för-rädiskt då man normalt inte upptäcker det uppifrån, medan den horisontella sikten kan var starkt nedsatt.

Att föraren sannolikt saknade utbildning för sjöflygning kan ha påverkat händelseförloppet och utgången av olyckan. Även om han hade en relativt stor praktisk erfarenhet kan han ha saknat viktiga teoretiska kunskaper och andra färdigheter som kan inhämtas vid en sjöflygutbildning.

Olyckan orsakades av att föraren beslutade sig för att flyga kraftigt alkoholpåverkad. Bidragande kan ha varit att sikten varit nedsatt av skymning och lokala dimmor.