

1999-11-17

L-77/99

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

**Rapport C 1999:47**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 15 augusti 1999, på Karatssjön, BD län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KEV.

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

Olle Lundström

Monica J Wismar

Henrik Elinder

**Rapport C 1999:47****L-77/99**Rapporten färdigställd 1999-11-17

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-KEV</b> , Cessna 172N (försedd med flottörer)
<i>Ägare/Innehavare</i>	Luleå-Boden Flygklubb Box 98, 951 22 Luleå
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-08-15, kl. 14.04 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Karatssjön ca 50 km VNV Jokkmokk, BD län, (pos 6642N 1841E; 414 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind svag växlande, sikt > 10 km, molnbas 1 500 fot, temp./daggpunkt +11/+5 °C, QNH 1010 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	56 år, A med sjöbehörighet
<i>Förarens totala flygtid</i>	612 timmar, varav 74 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	17 timmar, samtliga på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	71, samtliga på typen

---

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätt av Olle Lundström, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Lars Jonsson.

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.

**Händelseförlopp m.m.**

Föraren startade tillsammans med en passagerare från sjön Harrokjaure för att flyga till Vuejat vid Karatssjön och landa i en vik vid sjöns sydvästra strand. Han hade gjort ordinarie kontroller före start inklusive länsupmpning av flottörerna. Genom att Karatssjön ligger knappt 500 fot lägre än Harrokjaure och landningsplatsen endast ca åtta km därifrån så kom flygningen efter starten att i stort sett bli endast en lång motorplané ner till landningsplatsen.

Föraren såg på krusningar i vattnet att vinden var svag och sydlig. Efter viss konsultation med sin passagerare, som tidigare innehaft flygcertifikat, bedöm-

de han att det inte var risk för bleke nära land och beslutade sig för att landa i sydlig riktning direkt in i viken. Inflygningen gick normalt och när flygplanet närmade sig den tilltänkta landningsplatsen fällde föraren ut 20 – 25 graders klaff och noterade att den indikerade farten var 60 knop. Han drog av motoreffekten till tomgång. Medan han koncentrerade sig på att påbörja utflytningen före sättningen i rätt ögonblick överraskades han av att båda flottörerna plötsligt ”sög fast” i vattnet. Höger vingspets och sedan vänster vingspets slog i vattnet, därefter stannade flygplanet tvärt. Det hade då en kraftig lutning framåt och åt vänster. Flygplanet tippade sedan successivt över på rygg och blev hängande i flottörerna.

Samtidigt som flygplanet tippade över på rygg tog sig föraren ut ur flygplanet genom vänster dörr och hamnade därvid under vattenytan några sekunder. Först efter att ha sparkat upp höger dörr, som kilats fast, lyckades passageraren att ta sig ut. Efter några minuter hjälptes de båda i land av personer som tagit sig till platsen med båt.

### **Utlåtande**

Under inflygningen över sjön från norr såg föraren krusningar på vattenytan och bedömde att det skulle vara möjligt att göra en normal landning. Genom att vinden var svag sydlig och landningen ansattes mot en vik vid sjöns södra strand talar emellertid mycket för att krusningarna avtog nära land och att det rådde i det närmaste bleke i det planerade landningsområdet.

Erfarenhetsmässigt är det mycket svårt att vid blekelandningar bedöma höjden över vattenytan. Vid bleke rekommenderas därför förare att antingen landa längs en strandkant e.d. för att få höjddreferenser eller att utföra en s.k. motorlandning med en lång och flack plané.

I detta fall valde föraren att göra en normal landning men överskattade höjden när flygplaner närmade sig vattenytan. Resultatet blev att flottörerna tog i vattnet innan han hade hunnit att höja flygplanets nos och påbörja utflytningen före sättningen. Genom att nosläget var lågt vid vattenkontakten kom flottörerna att delvis ”dyka” under vattenytan med stort vattenmotstånd som följd. Flygplanets rörelser under den kraftiga uppbromsningen innan det tippade över på rygg har inte gått att fastställa med säkerhet.

Olyckan orsakades således av att föraren missbedömde höjden över vattenytan i samband med landningen i bleke eller blekeliknande förhållanden.