

**Rapport C 1999:50****L-88/99**

Rapporten färdigställd 1999-11-30

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-KLK</b> , Cessna U206E (försedd med flottörer)
<i>Ägare/Innehavare</i>	<i>Ej namn i internetutgåva / Webmaster</i>
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-09-07, ca kl. 13.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	På sjön Arvesjaure väster om Jokkmokk, BD län, (pos 6636N 1818E; ca 600 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind omkring ostlig 5-10 knop, sikt förbättring till ca 10 km, lättande dimmoln, molnmängd 3-4/8 med bas 1 000 – 2 000 fot, temp./daggpunkt +14/+13 °C, QNH 1009 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	66 år, A med sjöbehörighet
<i>Förarens totala flygtid</i>	2 229 timmar, varav 15 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	19,5 timmar, varav 2 timmar på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	50, varav 16 på typen

---

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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 skulle tillsammans med en passagerare starta från den sydostliga delen av sjön Arvesjaure. Vinden vid den delen av sjön var sydlig och byig vilket gav upphov till vågor på sjön som föraren uppskattade till 30 cm höga. De taxade 800-900 meter i nordvästlig riktning ut på sjön för att starta söderut. Före starten fällde föraren ut 10 graders klaff. Starten förflöt normalt fram till strax efter lättningen. När flygplanet hade kommit upp på omkring en meters höjd över vattenytan upplevde föraren en vindkantring och planet sjönk igenom och slog hårt i vattenytan med flottörerna. När han minskade gaspådraget för att avbryta starten märkte han att planet började luta åt vänster och att vänster flottör bör-

jade vika sig utåt vänster sida. De var då ca 100 meter från stranden. Han ökade motoreffekten för att bibehålla farten och kunna styra planet mot stranden. När de kom fram till stranden och föraren minskade motoreffekten vek sig vänster flottörstötta varvid planet lutade över på vänster sida så mycket att vänster vingspets tog i botten på ungefär en meters djup. De ombordvarande var oskadda och kunde själva lämna planet.

Vid undersökning av flygplanet upptäcktes att ett av de främre korsstagen hade gått av samt att skador uppstått på vänster flottörstötta, vänster vingspets och på vänster höjdroderspets. Skadorna på vingspets och höjdrodret bedöms ha uppkommit under tiden flygplanet var förtöjt vid stranden.

### **Utlåtande**

Stora lokala variationer i vindstyrka och vindriktning kan förekomma i kuperad fjällterräng. Föraren hade också före starten noterat att vinden var byig. Vid sådana vindförhållanden måste start och landning ske med erforderlig fartmarginal. Allt talar för att stigningen efter lättningen skedde med för låg fartmarginal varvid flygplanet sjönk igenom när det kom in i ett område med oegensamma vindar.

Olyckan orsakades av att fartmarginalen under starten, med hänsyn taget till rådande vindförhållanden, var för låg varvid flygplanet sjönk igenom på låg höjd.