

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2000:53

*Olycka med sjöflygplanet SE-KET
i Östersunds hamn, Z län, den
18 september 2000*

Dnr L-099/00

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

2000-12-15

L-099/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2000:53

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 18 september 2000, i Östersunds hamn, Z län, med ett sjöflygplan med registreringsbeteckningen SE-KET.

Härmed överlämnas enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Olle Lundström

Rune Lundin

Rapport RL 2000:53

L-099/00

Rapporten färdigställd 2000-12-15

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-KET , Cessna R172K, flottörutrustad
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, giltigt luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	Privat ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-09-18, kl. 10.50 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser = svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Östersunds hamn, Z län, (pos 6310N 1438E; 294 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Uppflygning för luftfartskontrollant
<i>Väder</i>	Väder Frösöns analys: vind S-SV 18 knop i byar frekvent 26 knop, enstaka upp till 32 knop, inga moln < 5 000 fot, temp. /daggpunkt +10/+4 °C, QNH 1012 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>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	54 år, A
<i>total flygtid</i>	970 timmar, varav 11 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	12 timmar, varav 4 timmar på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 18 september 2000 om att en olycka med ett sjöflygplan med registreringsbeteckningen SE-KET inträffat i Östersunds hamn, Z län, samma dag kl. 10.50.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Olle Lundström, ordförande, och Rune Lundin, operativ utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Max Danielsson.

Händelseförlopp m.m.

Under morgonen den 18 september 2000 hade föraren tillsammans med flygplanets ägare flugit från Bollnäs till Östersund, där föraren skulle genomgå sjöuppflygningsprov för Luftfartsverkets kontrollant.

Föraren med kontrollanten som passagerare startade vid 10-tiden från Östersunds hamn. Föraren genomförde ett godkänt sjöflygprov i nordvästra delen av Storsjön och de återvände därefter till startbasen. Under tiden hade den tidigare måttliga S-SV vinden tilltagit och en märkbar sjöhävning förelåg i sundet mellan Östersund och Frösön.

Landningen mot vinden förlöpte normalt varefter föraren avsåg svänga vänster in mot hamnen. Han upplevde då att vinden var så kraftig att det inte gick att svänga runt åt vänster, varför han drog på motorvarvet något och gjorde svängen åt höger.

När han svängt runt till medvind välte flygplanet framåt över på rygg, ca 200-300 m från kajen kl. 10.50.

De ombordvarande lyckades med viss svårighet att ta sig ur flygplanet och började simma mot land. Efter ca 10 min i vattnet undsattes de av en båt från tillkallad räddningstjänst. De fördes i ambulans till Östersunds

sjukhus. Läkare konstaterade att båda var nedkylda men att de undkommit utan kroppsskada.

Utlåtande

Den väderanalys som vädertjänsten vid F 4/Frösön gjort visar att prognosen vid starten innehållit lätt molnighet, mycket god sikt och sydlig vind ca 14 knop. Kl. 10.45 ökade vinden markant och blev byig. De uppmätta värdena har registrerats på flygplatsen men av terränganalysen för olycksplatsen framgår att det avsmalnande sundet mellan Östersund och Frösön legat i linje med vindriktningen, varför högre vindstyrkor sannolikt förekommit där.

Av de uppgifter som de ombordvarande lämnat framgår att föraren sannolikt haft styrspaken i bakre läget vid taxningen varför höjdrodret kunnat utgöra "lyftorgan" för flygplanets bakkropp. Sjöhävningen gav också flygplanets flottörer en pendlande rörelse så att en flottörspets skar ned varvid tyngdpunkten förflyttades framåt. Sannolikt var det en kraftig vindby som i samverkan med sjöhävningen orsakade att flygplanet välte framåt över på rygg.

Taxning i kraftig medvind bör givetvis undvikas eftersom propellerluftströmmens möjlighet att påverka rodren försämras, samtidigt som vindkraften bakifrån verkar som hävarm på rodren.

Undersökningen visar att föraren gjort de förberedelser som krävs i form av väderinhämtning m.m. Det har sannolikt inte varit möjligt att förutse den situation som ledde till olyckan.

Rekommendationer

Inga