



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

---

## ***Rapport RL 2008:12***

### **Olycka med flygplanet SE-FYK I Nyckelsjön , D län, den 7 juni 2008**

Dnr L-10/08

---

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**  
Swedish Accident Investigation Board

2008-12-10

L-10/08

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

### **Rapport RL 2008:12**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 7 juni 2008, i Nyckelsjön invid Vängsö flygplats, D län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-FYK.

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

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

## Rapport RL 2008:12

L-10/08

Rapporten färdigställd 2008-12-10

---

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-FYK, PA 18-150
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal/gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare</i>	Östra Sörmlands Flygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2008-06-07, kl. 11:30 i dagsljus. Anm: All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Nyckelsjön invid Vängsö flygplats, D län, (pos 5906 N 01712 E; 17 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Träningsflygning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Vind från ost, 10 knop, god sikt, inga moln, +23°/+10°C QNH 1020 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga, Ingen miljöpåverkan
<i>Instruktören:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 63 år, B-certifikat
<i>Total flygtid</i>	6052 timmar, 788 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	146 timmar varav 13 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	204 varav på 63 typen
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man 42 år, PPL
<i>Total flygtid</i>	795 timmar, varav 70 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	12 timmar, varav inga på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	8

---

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 7 juni 2008 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-FYK inträffat i Nyckelsjön, D län, samma dag den 7 juni kl. 11:30. Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Göran Rosvall, ordförande, Sakari Havbrandt, operativ utredningschef. SHK har biträtts av Lars Jonsson som operativ expert. Undersökningen har följts av Luftfartsstyrelsen genom Gun Ström.

### Händelseförlopp m.m.

Avsikten med flygningen var att föraren skulle utföra en träningsflygning tillsammans med lärare för att förnya sin behörighet för sjöflygning. Föraren taxade ut på sjön och svängde upp mot vinden för att starta. Efter fullt gaspådrag började flygplanet att ploga på vattnet med högt nosläge. Föraren avsåg då att föra spaken framåt för att komma upp på det s.k. "stegget" där flottörerna börjar att plana i ett nära nog horisontellt läge mot vattenytan. Föraren upptäckte då att spaken var fastlåst i det bakre läget och uppmärksammade läraren på problemet.

Läraren gav då föraren instruktionen om att avbryta starten, vilket dock inte hann ske förrän flygplanet lättade från sjön och steg med högt nosläge till några meters höjd. Läraren tog i det skedet över flygningen för

att korrigera situationen, men flygplanet sjönk igenom och träffade vattenytan med lågt nosläge.

Enligt föraren blev flygplanet efter nedslaget stående vertikalt mot botten av sjön balanserande på flottörspetsarna. Vattendjupet vid nedslagsplatsen var ca 1,5 m. De båda ombordvarande, som var oskadda, kunde själva lämna flygplanet. Kort därpå slog flygplanet runt och blev liggande upp och ned på vingarna som tog i botten. De båda löste ut flytvästarna och kunde omväxlande simma och vada i land ungefär 500 m från nedslagsplatsen.



Läraren har uppgett att han redan vid flygningens början reagerat på att föraren inte läst checklisten utan ur minnet memorerat kontrollpunkterna. Detta resulterade enligt läraren i att föraren glömde att kontrollera att samtliga roder hade full rörelsefrihet. När föraren påbörjade starten läste läraren spaken i fullt tillbakafört läge för att göra föraren uppmärksam på att allt inte var i sin ordning.

Föraren har uppgett att han gjorde roderkontroll på rampen innan taxningen påbörjades och att hela taxningen från bryggan och ut på sjön utfördes med spaken fullt tillbakaförd enligt normalt förfarande. Föraren har uppgett att vinden var byig och att det bildades vågor på sjön. Efter fullt gaspådrag accelererade flygplanet snabbt.

Föraren har beskrivit att han aldrig uppfattade lärarens instruktion om att avbryta starten och att det redan från början av flygningen var svårt att samtala via flygplanets intercom.

### **Utlåtande**

Det faktum att vinden var kraftig i byarna och att det fanns vågor på sjön kan förklara att flygplanet kunde lättas innan det hade kommit upp på steget, vilket normalt är en förutsättning för lättning.

Svårigheter att uppfatta instruktioner från läraren via flygplanets interna radiokommunikation bidrog sannolikt också till ett mindre stöd för föraren att fatta rätt beslut om att avbryta starten.

En tydligare kommunikation mellan läraren och föraren i ett tidigt skede av flygningen hade kunnat säkerställa att alla punkter på flygplanets checklista blivit kontrollerade och åtgärdade innan start.

Olyckan orsakades av att en olämplig pedagogik, för att tydliggöra riskerna med utebliven roderkontroll, användes.