



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

## ***Rapport RL 2009:09***

### **Olycka med flygplanet SE-FRN på sjön Smuolejaure, BD län, den 24 augusti 2008**

Dnr L-22/08

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser ska 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

2009-05-26

L-22/08

Transportstyrelsen  
Luftfartsavdelningen

601 73 NORRKÖPING

### **Rapport RL 2009:9**

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 24 augusti 2008, på sjön Smuolejaure, Norrbottens län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-FRN.

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

En översättning av rapporten till engelska insänds senare.

Göran Rosvall

Agne Widholm

## Rapport RL 2009:09

L-22/08

Rapporten färdigställd 2009-05-26

---

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-FRN, Cessna 150, sjö
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2008-08-24, ca. kl. 13:30 i dagsljus. Anm: All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Sjön Smuolejaure, 85 km NV Arjeplog, BD län, (pos 66°33,1´N 15°51,8´E; 650 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind sydost 10 knop, sikt >10 km, inga moln under 4000 fot, temp./daggpunkt 13/6°C, QNH 1011 hPa
<i>Antal ombord: förare</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga, ingen känd miljöpåverkan
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 65 år, PPL(A) sjö
<i>Total flygtid</i>	767 timmar, varav 450 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	10 timmar, samtliga på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	16, samtliga på typen

---

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 24 augusti 2008 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-FRN inträffat på sjön Smuolejaure, Norrbottens län, samma dag kl. 13:30.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Göran Rosvall, ordförande, och Agne Widholm, utredningschef.

SHK har biträts av Göran Rydén som operativ expert.

Undersökningen har följts av Transportstyrelsen genom Ulrika Svensson.

### Händelseförlopp m.m.

Flygningen påbörjades från Luleå på förmiddagen i syfte att flyga till fiske-sjön Smuolejaure, belägen i dalen Smuolevagge, cirka 85 km NV om Arjeplog. Ombord fanns föraren och en passagerare.

Sjön Smuolejaure utgörs av en breddad strömfåra som är cirka 1,6 km lång och ligger i öst-västlig riktning. Själva strömfåran är djup, men in mot kanterna av sjön finns sandbankar och grunt vatten.

Föraren hade tidigare under en följd av år flugit till just denna sjö ett par gånger om året och var väl förtrogen med platsen.

Omständigheterna var gynnsamma med bra väder och svag vind. Enligt SMHI var vinden i området omkring sydost, 10 knop. Föraren bedömde vinden nere i dalen som sydvästlig och svag, ca 2 knop. En lätt krusning fanns på vattenytan.

Förarens avsikt var, att liksom vid tidigare landningar, ansätta landningen mot den närmare delen av strömfåran i västlig riktning.

På finalen för landning kom flygplanet något åt vänster i förhållande till den tänkta landningsriktningen, utan att föraren uppmärksammade detta. Föraren upplevde även att sikten framåt var delvis begränsad på grund av det högre nosläget under plané. När flottörerna fick vattenkontakt befann sig flygplanet till vänster om strömfåran och längre fram i landningsriktningen än föraren hade tänkt sig.

Efter hand som farten över vattenytan minskade sjönk flottörerna djupare ner i vattnet och tog i den grunda sandbotten där vattendjupet var cirka 0.2 – 0.3 m. Flygplanet tippade framåt över nosen och blev liggande upp och ned i vattnet.

De ombordvarande kunde ta sig ur planet och lasta ur sin utrustning. Man hade planerat för att övernatta i tält på platsen.

Både föraren och passageraren bar flytvästar men var endast fastgjorda med midjeremmar. Enligt Luftfartsstyrelsens författningssamling (LFS) 2007:58 § 48 föreskrivs att fastbindning ska ske även med axelremmar. Det aktuella flygplanet var dock undantaget från LFS krav då det saknades fästen för axelremmar.

Nödsändaren (ELT) i flygplanet hade automatiskt utlösts vid rundslagningen. En första positionsbestämning togs emot av ARCC<sup>1</sup> kl. 13:53. Denna visade sig senare vara felaktig och rättades sedan en ny positionsbestämning inkommit kl. 14:15.

Via den norska räddningscentralen, RCC Bodö, som också tog emot nödsändarens position, beordras en norsk ambulanshelikopter som befann sig i området att gå mot den angivna positionen.

Två fjällvandrande turister, vilka befann sig på bergsslutningen cirka 2 km nordväst om olycksplatsen, uppmärksammade kl. 14:00 flygplanet liggande upp och ner i vattnet och förstod att en olycka hade inträffat. De ringde 112 som besvarades av norsk polis. Norska polisen vidarekopplade samtalet till svensk polis i Luleå, vilka tog emot anmälan kl. 14:17. Polisen i Luleå larmade i sin tur ARCC. Klockan var då 14:27. Via Vuoggatjålme Flygplats tog ARCC kontakt med föraren till en civil helikopter i området som påbörjade eftersökning kl. 14:47.

Efter att ha avslutat telefonsamtalet med polisen sprang den ene av fjällvandrarerna ner till olycksplatsen och pratade med föraren. Han konstaterade att både denne och passageraren var oskadda. När den norska ambulanshelikoptern cirka kl. 15:00 anlände till platsen fortsatte turisterna sin vandring. Man hade dessförinnan även tagit ett antal fotografier över olycksplatsen.

Ambulanshelikoptern kunde inte landa på det mjuka markunderlaget utan hovrade tätt över marken och tog ombord föraren. Sedan man konstaterat

---

<sup>1</sup> Aeronautical Rescue Co-ordination Centre (Flygräddningscentral)

att ingen var skadad och att föraren avböjde ytterligare assistans från deras sida, lämnade de föraren på platsen och återgick till sin bas.

Den svenska helikoptern anlände till olycksplatsen strax efter att den norska helikoptern hade lämnat denna. Man hade först fått den felaktiga positionen och hade letat på fel ställe. Efter att ha fått ny position från ARCC hittade man olycksplatsen och kunde landa där. Föraren och passageraren erbjöds transport från platsen, vilket de avböjde. Räddningsinsatsen avslutades därmed.

Påföljande dag hämtade en civil helikopter föraren och passageraren och en vecka senare bärgades flygplanet med hjälp av helikopter. Inget läckage av bensin eller olja kunde konstateras på platsen.



*Fig 1 Flygplanet efter rundslagning*

#### Skador på flygplanet

Bakkroppen var bruten mellan fenan och bakrutan. Fenan var krossad. Båda vingarna hade bucklor och frontrutan var krossad. Vänster flottör hade strukturskador i nosen och propellern var skadad.

#### **Utlåtande**

Föraren bedömde utifrån rörelser på vattenytan att vinden var sydvästlig och svag. Enligt SMHI:s analys bör vinden varit sydostlig och ca 10 knop. Vindriktning och vindstyrka kan variera högst avsevärt i fjällvärlden, vilket kan ha inneburit att flygplanet under del av finalen mot strömfåran har haft en medvindskomponent som medförde att sättningen kom att ske längre fram än vad som var avsett. Sandbankar i strömmande vatten förflyttas av vattenrörelsen; fotografier som togs från den larmade ambulanshelikoptern visar grunt vatten ut till mitten av strömfåran. I övrigt bedöms inga yttre omständigheter ha påverkat händelsen. Detta tillsammans med avvikelser i kurshållningen under finalen visar att olyckan orsakades av att landningen genomfördes mot ett för litet vattenområde då det fanns begränsningar i nödvändigt vattendjup för en säker landning.

#### **Rekommendationer**

Inga