

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

### **Rapport C 1994:20**

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 15 februari 1994 på sjön Ullvettern, Storfors kommun, S län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-ECT.

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

Olof Forsberg    Nils Benker

# Rapport C 1994:20

L-06/94

Rapporten färdigställd 1994-09-07

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-ECT, Piper PA-28-180
<i>Ägare:</i>	Karlskoga Segelflygklubb Box 201, 691 01 Karlskoga
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1994-02-15, ca kl.12.30 <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT)= UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Sjön Ullvettern, Storfors kommun, S län (pos 5929N 1417E)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind SBSV/1B3 knop, CAVOK, temp/dp B11/B14□C, QNH 1040 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Kraftledningsskada
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	37 år, A, S
<i>Förarens totala flygtid</i>	400 timmar, varav på typen 157 timmar
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	2 timmar/8 landningar

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olof Forssberg, ordförande, och Nils Benker, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

## Händelseförlopp m.m.

Föraren utförde rekognosering på låg höjd av en plogad väg på en sjö för att utröna om landning skulle vara möjlig vid ett senare tillfälle. Han hade inte utfört höjdrekonosering över sjön förutom att han en stund tidigare hade flugit förbi området. Han flög med normal marschfart på några meters höjd i sydvästlig riktning längs ett smalt gatt med skog på bägge sidor. Han upptäckte inte en kraftledning som var spänd över gattet. Propellern, frontrutan och fenan slog i den lägsta av ledningarna. Fenan böjdes bakåt och rotationsljuset slogs bort. Föraren drog av till tomgång varvid han kände vibrationer och märkte en viss instabilitet i girplanet. Han kuperade motorn, slog av huvudströmmen, fällde ut full klaff och kunde fullt kontrollerat landa ca 750 m längre fram. Flygplanet stannade med nosen 90□ till vänster från landningsriktningen efter ca 75 meters bromssträcka på det ca en dm tjocka snötäcket.

## **Utlåtande**

Olyckan orsakades av att föraren flög in i en kraftledning på grund av att han inte förvissat sig om att det rådde hinderfrihet. Enligt vad som normalt lärs ut vid övning i nödlandning (se Flyglärohandboken) skall rekognosering utföras på 300B500 fots höjd över avsedd landningsplats och eventuella hinder noteras. Särskilt farliga hinder är mindre kraftledningar som hänger fritt över sjöar och dalsänkor och där stolparna ofta inte syns på låg höjd på grund av omkringliggande skog.

Bidragande orsak till olyckan har varit att förarens sikt genom vindrutan varit nedsatt på grund av det starka solljuset snett framifrån vänster.

## **Rekommendationer**

Inga.