

Rapport C 1999:12**L-02/99**

Rapporten färdigställd 1999-03-25

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-YLU , Elam CUBY II 912 UL
<i>Ägare/Innehavare</i>	Ludvika Motor- & Sjöflygklubb, Box 203, 771 25 Ludvika
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-01-05, ca kl. 15.00 i dagsljus <i>Ann:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Sjön Haggen, W län, (pos 6006N 1513E; 151 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Förarens bedömning: vind nordvästlig < 5 knop, sikt > 20 km, molnmängd 0-2/8 skiktat med bas 1 500 fot, molnfritt över sjön, temp. -2 °C, QNH 997 hPa, överensstämmande i stort med SMHI:s analys med komplettering av daggpunkt -4 °C.
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förare 1: ålder, certifikat</i>	28 år, UL med behörighet B ¹
<i>total flygtid</i>	ca 30 timmar, samtliga på typen
<i>flygtid de senaste</i>	6 timmar
<i>90 dagarna</i>	
<i>Antal landningar de senaste</i>	7
<i>90 dagarna</i>	
<i>Förare 2: ålder, certifikat</i>	55 år, UL med behörighet B
<i>total flygtid</i>	199 timmar, samtliga på typen
<i>flygtid de senaste</i>	5 timmar
<i>90 dagarna</i>	
<i>Antal landningar de senaste</i>	7
<i>90 dagarna</i>	

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företräts av Olle Lundström, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Lars Jonsson.

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.

¹ B – Klass B: Flygplan som manövreras helt med roder- eller spoilerstyrning.

Händelseförlopp m.m.

Förare 1 som satt i vänsterstol startade med flygplanet från Borlänge/Dala Airport kl. 14.35 och flög mot Ludvika som var deras destination. När de närmade sig Ludvika bestämde de sig för att göra en mellanlandning på den isbelagda sjön Haggen strax söder om Ludvika och att förare 2 skulle landa flygplanet från högerstol. Inflygningen till sjön gjordes i nordvästlig riktning. Isen var täckt av ett tunt lager snö och den avsedda landningsplatsen, som kontrollerats någon dag tidigare, låg i skugga från ett intilliggande berg på västra sidan. Inflygningen förflöt normalt. När föraren gjorde utflytningen före sättningen sjönk planet igenom och fick en kraftig studs mot isen. För att undvika att komma i galopp stöttade han med gasen. Därefter följde ytterligare en hård sättning. Denna blev så hård att höger landställ vek sig. Under utrullningen kom höger vingpets i kontakt med isen, varvid flygplanet gjorde en högergir, en s.k. ”groundloop”, och blev slutligen stående med nospartiet i motsatt riktning.

Förarna blev inte skadade och kunde själva lämna flygplanet.

Skador uppstod på höger landställ, höger vingpets och propeller.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att föraren i brist på visuella referenser över den obrutna snöytan planade ut på för hög höjd och därefter inte lyckades att parera för den studs som uppstod.