

**Rapport C 1999:14****L-07/99**

Rapporten färdigställd 1999-03-25

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-KMB</b> , Piper PA-18-150
<i>Ägare/Innehavare</i>	<i>Ej namn i internetutgåvan / webmaster</i> Strandvägen 25, 114 56 Stockholm
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-02-09, kl. 12.35 i dagsljus <i>Ann:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Öster om Vindö, AB län, (pos 5921N 1845E; vid havsnivå)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Kl. 13.00 enl. SMHI:s analys: vind nordväst- lig 5 knop, sikt > 10 km, moln 0-2/8 stratus 800-1 500 fot och 5-8/8 stratocumulus 2 000- 4 000 fot, temp./daggpunkt ca-3/ca-4 °C, QNH 997 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	71 år, A + AH
<i>Förarens totala flygtid</i>	4 000 timmar, varav 1 000 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste</i>	8 timmar, varav 3 timmar på typen
<i>90 dagarna</i>	
<i>Antal landningar de senaste</i>	24, varav 8 på typen
<i>90 dagarna</i>	

---

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, 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.

**Händelseförlopp m.m.**

Föraren avsåg att med sitt flygplan flyga från Stockholm/Bromma flygplats till Stockholm/Skavsta flygplats i Nyköping. På vägen dit skulle han göra en tur över Stockholms skärgård. Före starten inhämtade han väderinformation och gjorde daglig tillsyn på flygplanet. Starten och flygningen från Bromma gick utan problem och i samband med att han passerade några disslöjor kopplade han på förgasarfövärmningen ett par gånger.

Efter passage av Gustavsberg reducerade föraren motorvarvet till ca 2 100 rpm och minskade flyghöjden från 1 500 fot till 1 000 fot. Ungefär i höjd med Djurö kom flygplanet in i ett område med dis och sämre sikt. När föraren i detta

skede försökte att öka motoreffekten reagerade inte motorn normalt utan började att gå orent. Hans försök att komma tillrätta med problemet, bl.a. genom att koppla på förgasarfövärmningen gav inget resultat.

Då motorstörningen inte upphörde beslutade han sig för att nödlanda på isen öster om Vindö och valde ut en vik där isen tycktes vara tillräckligt hållbar. Han gjorde först en inflygning från land men för att inte riskera att hamna för nära en bruten isränna drog han på och landade istället i den motsatta riktningen in i viken.

Efter sättning och utrullning brast isen varvid flygplanet sjönk igenom och blev hängande i vingarna. Flygplanstypen är högvingad och föraren försökte därför inte att ta sig ut genom dörren med risk för att bli fast under isen. Istället försökte han att ta sig ut genom kabintakets plexiglasruta. Detta visade sig vara svårt bl.a. på grund av takets rörkonstruktion. Först efter 10 - 15 minuter lyckades han, med hjälp från personer i närheten som kommit till platsen, att forcera taket.

Flygplanet bärgades och genomgick en teknisk undersökning. Vid undersökningen hittades inget fel eller onormalt som kan förklara motorstörningen.

### **Utlåtande**

När föraren inte lyckades lösa motorproblemet var det ett befogat beslut att nödlanda på första lämpliga plats. Den tilltänkta landningsplatsen var då ett rimligt alternativ med tanke på att det från luften knappast är möjligt att bedöma bärigheten på en snötäckt isyta.

Som framgår av nedanstående diagram, som anger risken för bildandet av förgasaris där aktuell lufttemperatur och daggpunkt har lagts in, rådde vid tillfället "Måttlig isbildning vid marscheffekt och svår isbildning vid tomgång". Då inget tekniskt fel har konstaterats på motorn talar därför allt för att motorstörningen orsakades av kraftig förgasaris. Förarens försök att få bort isen med hjälp av förgasarfövärmningen var därför en riktig åtgärd. Erfarenhetsmässigt kan det emellertid ta lång tid att under flygning smälta bort kraftig förgasaris och sannolikt hade föraren lyckats med detta om han hade fortsatt en stund till. I samband med att isen smälter och vatten sugts in i motorn kan motorstörningar förekomma.

Olyckan orsakades sannolikt av förgasaris som gav upphov till motorstörningar. Dessa tvingade föraren att nödlanda på is som inte var tillräckligt hållbar.

