

## RAPPORT C 1991:28

SHK-ärende SE-TZK 86/89

Rapporten avsänd till luftfartsverket 1991-07-05

Luffartyg; registrering

och typ:

Let L-13 Blanik

Typ av flygning:

Allmän flygträning

Tidpunkt för händelsen:

1989-09-23 kl 1500

Plats:

Klippen, Hemavan, AC-län (6551N,1502E)

Väder:

Svag nordvästlig vind, sikt > 8 km, 7/8 moln bas  
2000 m

Antal ombord:

Besättning: 1 Passagerare: 1

Personskador:

Inga

Skador på luftfartyget:

Betydande

Övriga skador:

Inga

Förarens ålder, certifikat:

37 år, S

Förarens totala flygtid:

618 timmar, varav på typen 12 timmar

---

Händelsen har utretts av Statens haverikommission (SHK; Olof Forssberg, ordförande, Nils Benker, utredningschef och Claes Jernow, sakkunnig). SHK har biträttts av KSAK genom Åke Carlsson. Utredningen har följts av luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

### Händelseförlopp

Under uppbogsering från Hemavans flygplats till ett "vågområde" över Klippen slackade linan till följd av viss ouppmärksamhet från segelflygplanförares sida. För att åter få linan sträckt använde han bl a luftbroms. När linan sträcktes uppstod ett ryck, som medförde att brottstycket i linan gick av. Flyghöjden var då 680 m.

I den uppkomna situationen valde föraren att landa på ett mindre fält i närheten. Rekognosering från luften gjordes bland annat med hjälp av bogserflygplanet. Härvid upptäcktes en kraftledning och föraren varnades för denna. På finalen såg han inte en av kraftledningsstolparna, sannolikt beroende på att den inte avtecknade sig särskilt väl mot bakgrunden och att han samtidigt koncentrerade sig på att genomföra landningen. Efter sättningen kunde föraren under utrullningen inte undvika att höger vinge kolliderade med stolpen. Vid kollisionen slogs högervingen av.

### SHKs utlåtande

På finalen för utelandningen har föraren inte i tid upptäckt kraftledningsstolpen och därför vid utrullningen inte kunnat undvika kollisionen.

Bidragande faktorer: Bogserlinan brast. Kraftledningsstolpen var svårupptäckt.