

## Rapport C 1998:44

## L-88/98

Rapporten färdigställd 1998-11-06

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-IEK</b> , Maule M-5-235C (försedd med flottörer)
<i>Ägare/Innehavare</i>	Tomas Ödman med F:a Vägsjöfors Gästgivaregård, 685 94 Torsby
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-09-03, kl.15.20 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Busjön NV Hagfors flygplats, S län, (pos 6006N 1329E; 129 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind sydostlig 5-10 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +17/+8 °C, QNH 1021 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>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	53 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	257 timmar, varav 122 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	40 timmar, varav 39 timmar på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	70, varav 66 på typen

---

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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 tillsammans med passageraren startade från sjön Nedre Brocken. De flög sedan över Hagfors och vidare norrut till Mussjön där de gjorde ett antal landningar. Därefter fortsatte de till Busjön. Innan de gick in för landning kontaktade de flygledaren på Hagfors flygplats som meddelade att vinden där var 180°/2 knop. Inflygningen till Busjön gjordes norrifrån. Det var endast krusningar på sjön. Strax före sättningen minns föraren att han hade ca 70 mph (miles per hour) på fartmätaren och att han då hade påbörjat utflytningen. Flygplanet hade fortfarande tre till fyra graders nos ned attityd när sättningen skedde, vilken blev hård. Flottörspetsarna och nospartiet kom under vattenytan och det blev tvärstopp. Därefter blev flygplanet liggande i vattnet på buken med flottörerna uppressade på var sida om flygplanskroppen.

De båda ombordvarande kunde själva lämna flygplanet och blev hjälpta i land av en person med båt som fanns i närheten.

Skador uppstod på flottörställ, vingar och vingstöttor samt instrumenteringen blev vattenskadad.

### **Utlåtande**

Skadorna ger intrycket av att flygplanet slog i vattnet med hög vertikal hastighet.

Olyckan orsakades av att föraren under blekeliknande förhållande misstolkade sina visuella referenser.