



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK  
BIBLIOTEKET

Rapport om  
Luftfartshändelse 1987-08-23  
Vassaraträsket, BD län  
Ärende SE-GOZ 47/87

## INNEHÅLL

I föreliggande rapport redovisas undersökningen under ett fåtal rubriker. Rubrikerna har nummerats enligt den uppställning som rekommenderas av ICAO. Rubriker som ej återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
SAMMANFATTNING	-
INLEDNING	3
1 FAKTAREDOVISNING	4
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	4
1.2 Personskador	4
1.3 Skador på luftfartyget	4
1.4 Andra skador	4
1.5 Besättningen	4
1.6 Luftfartyget	5
1.7 Meteorologisk information	5
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och flygplanvrak	5
1.12.1 Haveriplatsen	5
1.12.2 Flygplanvraket	5
1.13 Medicinsk information	-
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	5
3.1 Undersökningsresultat	-
3.2 Sannolik haveriorsak	-
4 REKOMMENDATIONER	-
5 ÖVRIGT	-
<u>BILAGA</u>	
1 Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)	

### Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar

## INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1987-08-23 om att ett haveri samma dag inträffat med ett sjöflygplan på Vassara-träsket, Gällivare.

Händelsen har utretts av SHK som företrätts av generaldirektör Olof Forssberg, ordförande, och civilingenjör Lennart Ringqvist, utredningschef.

SHK har biträtts av överstelöjtnant Claes Jernow som flygoperativ expert.

Händelsen har begränsat intresse från flygsäkerhetssynpunkt. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1987-12-09	SHKs kansli	Forssberg och Ringqvist samt Klas G Bask från luftfartsverket och Evert Lyckeberg från Skandia

## 1 FAKTAREDOVISNING

### 1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Efter att föraren gjort en normal landning svängde han 170° för att få flygplanet i rätt riktning mot den brygga som skulle angöras. Därefter fälldes klaffarna två steg samtidigt som motoreffekten ökades i syfte att "gå mot bryggan på steget". Flygplanet ville dock inte gå upp på steget omedelbart, varför föraren avbröt försöket och drog av motorn till tomgång för att göra en normal taxning på vattnet. Strax därefter "doppade" den högra flottören, varvid planet slog runt, lade sig på rygg och sjönk. Efter bärgningen av planet konstaterades att locket längst fram på höger flottör saknades.

### 1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>
Omkomna			
Allvarligt skadade			
Lindrigt skadade			
Inga skador	1	2	

### 1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande skador.

### 1.4 Andra skador

Inga.

### 1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 61 år och hade gällande A-certifikat.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	0,8	12	2 225,15
Denna typ	0,8	12	391

#### 1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Nordvingen Sjöflygklubb, Box 92,  
972 00 Gällivare

Typ: Cessna A 185 (sjö)

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

#### 1.7 Meteorologisk information

VMC. Vind: 340°; 7 knop. Moln: 7/8, 1 400 fot.

#### 1.12 Haveriplats och flygplanvrak

##### 1.12.1 Haveriplatsen

Position 67° 10' N 20° 40' E

Vassaraträsket, Gällivare.

##### 1.12.2 Flygplanvraket

En lucka på höger flottör saknades. I övrigt inga andra skador än sådana som blev följderna av att flygplanet vattenfylldes.

### 3 SLUTSATSER

Föraren var behörig att utföra flygningen.

Flygplanet var luftvärdigt.

Flygplanet välte sannolikt till följd av att föraren drog av gasen hastigt samtidigt som han svängde planet. Bidragande faktor har varit att den högra flottören tagit in vatten på grund av att dess främre lucka lossnat antingen under flygningen eller i samband med landningen.

  
Olof Forsberg

  
Lennart Ringqvist

Datum för rapportens undertecknande: 1987-12-21