



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK  
BIBLIOTEKET

Rapport om  
Luftfartshändelse 1987-09-04  
Skallsjön/Tannsjön, Z län  
Ärende SE-GMA 59/87

## INNEHÅLL

I föreliggande rapport redovisas undersökningen under ett fåtal rubriker. Rubrikerna har numrerats 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	-
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	5
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 1987-09-04 om att ett haveri samma dag inträffat vid landning på ett skogsstråk mellan Tannsjön och Skallsjön, Z län.

Händelsen har utretts av SHK som företräts 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

## 1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Efter det att planet landat på ett skogsstråk, ca 480 meter långt och 10 meter brett, slog noshjulet efter ca 25 meters rullning mot en sten. Nosstället vek sig därvid och planet kanade ca 25 meter på nosen för att slutligen lägga sig på rygg. Före landningen flög föraren över banan och kontrollerade att den var fri från hinder. Helgen dessförinnan hade stråket besiktigats från bil av en ortsbö, som per telefon meddelat föraren att banan var landningsbar.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 43 år och hade gällande A-certifikat med instrumentbehörighet.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	4,4	25	628
Denna typ	4,4	25	500

## 1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Ölands flygklubb, PI 6024, 380 70 Borgholm

Typ: Cessna F 172 IU

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

## 1.10 Flygfältsdata

Fältet är ett skogsstråk som är ca 480 meter långt och 10 meter brett. Stråkriktningen är 145° respektive 325°. Ytbeläggningen är grus.

## 1.12 Haveriplats och flygplanvrak

### 1.12.1 Haveriplatsen

Tannsjön, Skallsjön, Z län.

Position 63° 30' N 15° 44' E.

### 1.12.2 Flygplanvraket

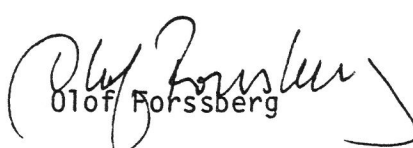
Propellern böjd, motorn vriden 60° åt höger, frontrutan trasig, fena och sidoroder skadade i spetsen, höger vingpets tillbucklad och nosstället lossbrutet.

## 3 SLUTSATSER

Föraren var behörig att utföra flygningen.

Flygplanet var luftvärdigt.

Haveriet orsakades av att planets noshjul efter sättningen kolliderade med en sten.

  
Olof Forsberg

  
Lennart Ringqvist

Datum för rapportens undertecknande: 1987-12-21