



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:53
Luftfartshändelse 1989-07-02
Sartaure, BD län
Ärende SE-III 50/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:53

Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av International Civil Aviation Organization (ICAO). Rubriker som inte återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
Skrivelse till luftfartsverket	3
SAMMANFATTNING	5
INLEDNING	6
1 FAKTAREDOVISNING	7
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	7
1.2 Personskador	7
1.3 Skador på luftfartyget	7
1.4 Andra skador	7
1.5 Besättningen	7
1.6 Luftfartyget	7
1.7 Meteorologisk information	8
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och luftfartygvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Luftfartygvraket	8
1.13 Medicinsk information	8
1.14 Brand	9
1.15 Überlevnadsmöjligheter	9
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	9
3 SLUTSATSER	9
3.1 Undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	9
4 REKOMMENDATIONER	9
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



Luftfartsverket

Rapport C 1989:53

Statens haverikommission (SHK) beslutade den 2 juli 1989 att inleda undersökning av en luftfartshändelse samma dag på sjön Sartaure, BD län, rörande luftfartyget SE-III.

SHK får härmed enligt 121 § luftfartsförordningen (1986:171) överlämna rapport över undersökningen.

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:53
Ärende SE-III 50/89

Luftfartyg typ:	Cessna 206, flottörer
Tidpunkt för händelsen:	1989-07-02, kl 15.30
Plats:	Sartaure, BD län
Typ av flygning:	Taxi
Väder:	Vind 8-10 knop, CAVOK
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Vattenskador
Förarens ålder, certifikat:	44 år, B + BH cert
Förarens totala flygtid:	1762 timmar

Under taxning efter landning slog flygplanet runt. Haveriet berodde på att en spricka i vänster flottör tog in vatten så att flottören inte bar. Sprickan, som har uppkommit intill en lagning, har uppstått genom mekanisk påverkan. Det går ej att närmare fastställa när och hur sprickan har uppkommit.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 2 juli 1989 kl. 19.27 om att ett haveri inträffat samma dag kl 15.30 med ett flygplan SE-III på sjön Sartaure, BD län.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Hans Gullberg, ordförande, och Lennart Ringqvist, utredningschef.

SHK har biträts av Tage Stoltz vid luftfartsinspektionens norra distriktskontor som teknisk expert.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-10-02	SHKs kansli	Gullberg, Ringqvist, från luftfartsverket K G Bask

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Efter flygning med flygplanet SE-III från Vuogatjölme landade planet på sjön Sartaure. Under taxning därefter grävde i en vänstersväng vänster flottör ner i vattnet. Flygplanet gick över nosen och sjönk.

Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Vattenskador.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 44 år och hade gällande B och BH certifikat.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Senaste 24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer		31	1762
Denna typ		51	104

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 18

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1989-06-01.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Fjällfrakt i Arjeplog AB

Luftfartyget

Typ:	Cessna TU206 G
Serienummer:	U 2060615
Tillverkningsår:	1981
Flygvikt:	Max tillåten 1635 kg, aktuell 1300 kg
Aktuellt tyngdpunktsläge:	-
Motorfabrikat:	Continental
Motormodell:	TSIO 520 M
Antal motorer:	1

Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: 100 LL

Total gångtid (luftfartyget): 1138 timmar

Gångtid efter senaste periodiska
tillsyn: 5 timmar

Motorgångtid efter grundöversyn: 1138 timmar

Propeller fabrikat: Mc Cauley

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Vind 8-10 knop. God sikt. Marktemperatur +5°C.

1.12 Haveriplats och luftfartygvrak

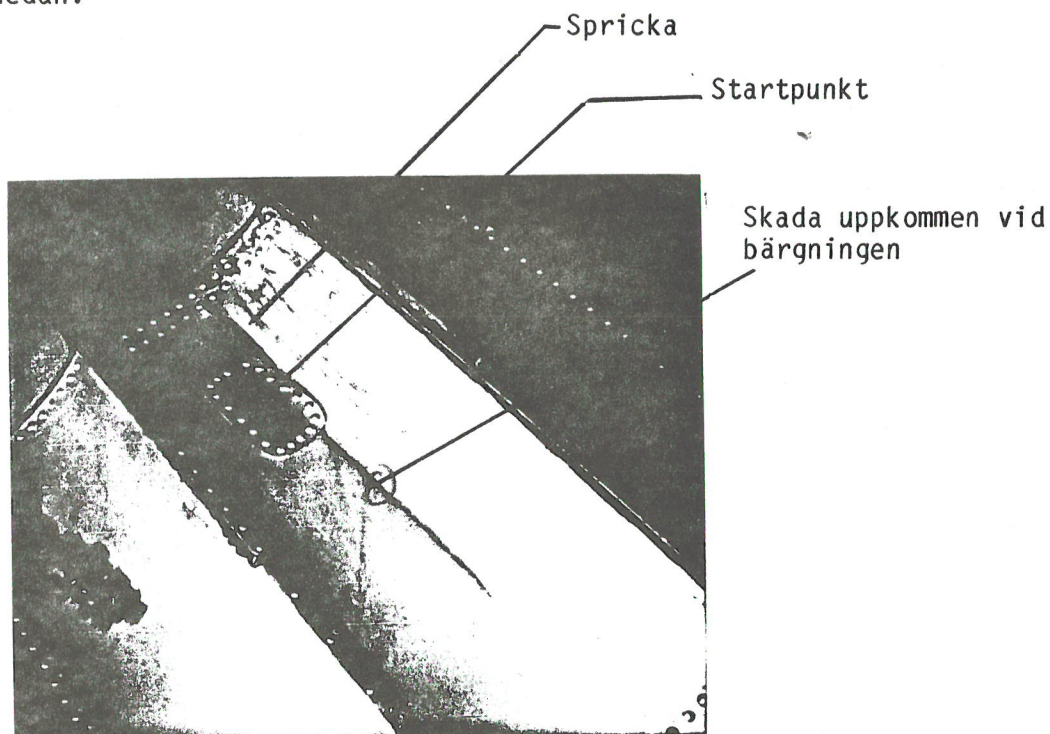
1.12.1 Haveriplatsen

Position 60° 56' N 17° 02' E

1.12.2 Luftfartygvraket

Vid rundslagningen fick flygplanet vattenskador.

I vänstra flottörens andra skott framifrån räknat fanns en ca 1 dm lång spricka i bottenplåten i anslutning till en pånitad plåtlapp, se nedan.



1.13 Medicinsk information

Det finns inget som tyder på annat än att föraren var i god fysisk och psykisk kondition.

1.14 Brand

Utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda.

Utrymningen var lätt. Axelremmarna användes, brast ej.

ELT

Aktiverades ej.

2 ANALYS

Flygplanet sjönk vid taxning efter landning p g a att vänster flottör vattenfylldes genom en spricka i bottenplåten. Sprickan har uppstått intill en pånitad plåtlapp.

Om en skada i en tunn plåt lagas med en pånitad lapp uppstår lätt en belastningskoncentration runt lappen, vilket kan leda till nya sprickbildningar just i övergången till underlaget.

Med det utseende sprickan har är det inte sannolikt att "vattentrycket" mot plåten orsakat nämnvärd ökning av sprickans öppning. Det är i stället troligt att mekanisk påverkan utifrån ökat öppningen.

Det måste antas att sprickan har uppstått vid starten från Vuogatjölme eller vid den efterföljande landningen på Sartaure. Det går emellertid inte att med säkerhet fastställa när och hur sprickan har uppstått.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Vid taxning vattenfylldes ena flottören och grävde ned i vattnet.
- d) Flygplanet slog runt och blev liggande upp och ned.

3.2 Sannolik haveriorsak

Haveriet berodde på att en spricka i vänster flottör tog in vatten så att flottören inte bar. Sprickan, som har uppkommit intill en lagning, har uppstått genom mekanisk påverkan. Det går ej att närmare fastställa när och hur sprickan har uppkommit.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

