

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1997:12

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 13 augusti 1996, på sjön Närdingen, NNV Norrtälje, AB län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-FRG.

SHK överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Olle Lundström

Monica J Wismar

Henrik Elinder

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-FRG , Cessna U206D (försedd med flottörer samt Robertson STOL-kit FAA STC SA 1513WE)
<i>Ägare/Innehavare</i>	ISAB Kreditservice AB, Karlavägen 56, 114 49 Stockholm
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1996-08-13, ca kl. 18.15 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Sjön Närdingen, NNV Norrtälje, AB län, (pos 5957N 1838E; ca 8 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind 120°/8 knop, sikt 30 km, inga moln, temp./daggpunkt +22/+14°C, QNH 1023 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	2
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	40 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	103 timmar, varav 21 timmar på typen
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	2 timmar/9 landningar, varav 0 timmar/0 landningar på typen

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Carl Olsson.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

Händelseförlopp m.m.

Föraren startade tillsammans med två passagerare från Ropsten i Stockholm för en flygning till sjön Närdingen. Efter 40 minuters flygning påbörjades inflygningen i sydostlig riktning mot sjön. Före landningen var föraren tvungen att flyga över en kraftledning vid sjöns västra strand. Direkt efter passage av kraftledningen ansatte hon full klaff och ökade sjunkhastigheten för att sättningen skulle ske så tidigt som möjligt på sjön. Flygplanet fick en hård sättning med åtföljande studs. Föraren gav då full gas för att undvika ytterligare en hård sättning. Planet fick dock inte upp tillräcklig fart utan ställade ner på vattnet och girade åt vänster in i en vassrugge.

Skador uppstod i motorfundament och flottörstötter.

Föraren hade inte flugit den aktuella typen under de närmaste 90 dagarna. Hon genomförde sin PFT (periodisk flygträning) på en Cessna 172 under maj månad 1996.

Flygplanet var försett med ett STOL-kit (short takeoff and landing). Förutom de fördelar ett STOL-kit ger kan det också medföra viss girinstabilitet och ökat inducerat motstånd vid låg fart och hög anfallsvinkel.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att sättningen skedde med för hög sjunkhastighet. Bidragande till olyckan var sannolikt förarens ringa erfarenhet av flygplanstypen och de förändringar i flygegenskaperna som det installerade STOL-kitet medförde.