



STATENS HAVERIKOMMISSION

*Academ*

SHK  
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT

HAVERI

SE-FOT, TYP CESSNA 172 N

ÄRRSJÖN, P-LÄN

27 JUNI 1982

8

SE-FOT 35/82

MAJ 1983

ORDFÖRANDE G Steen  
UTREDNINGSCHEF Å Röed

TILL UTREDNINGEN KNUTNA T Ericsson  
EXPERTER OCH SAKKUNNIGA T Hansson

SAMMANTRÄDEN 1983-04-26 i Stockholm

LUFTFARTYGET Cessna 172 N (Sjö)  
ÄGARE IFSA, Box 24073, 400 22 GÖTEBORG  
BESÄTTNING En  
HAVERIPLATS Sjön Arrsjön ca 17 km SW Amål P- LÄN  
5855 N, 1227 E

REGISTRERING SE-FOT  
BRUKARE  
PASSAGERARE Två  
DATUM OCH TIDPUNKT 1982-06-27 kl 1345 SST

## SAMMANFATTNING

Föraren fick under landningsfasen strax efter sättning på vattnet en vindstörning, som lyfte höger vinge. Han korrigerade med motskevning. Korrigeringen var sannolikt blivit för kraftig samtidigt som störningen minskat eller upphört och höger vinge har doppat i vattnet och varit nära att stjälpas flygplanet. Föraren har dock lyckats hålla flygplanet på rätt köl. Materielskadorna blev måttliga.

## 1.1 REDOGÖRELSE FÖR FLYGNINGEN

Se sidan 3.

## 1.2 PERSONSKADOR

Inga.

## 1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET

Omfattande.

## 1.4 ANDRA SKADOR

Inga.

## 1.5 BESÄTTNING

Föraren var vid haveritillfället 34 år. Han innehade A-certifikat för enmotoriga land- och sjöflygplan gällande till 1983-07-31. Senaste PFT genomförd 1981-07-15.

FLYGTID	24 timmar	30 dagar	90 dagar	totalt
Alla typer				131:05
Denna typ	0:40		9:15	

## 1.6 LUFTFARTYGET

Se sidan 3.

## 1.7 VÄDER

Vind 045°, 5-7 kts, byig, sikt 10 km, lätt regn, molnhöjd 1500 ft 8/8, temp +15° C.

## 1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL

Ej aktuellt.

## 1.9 RADIOKOMMUNIKATION

Ej aktuellt.

## 1.10 FLYGFÄLTDATA

Ej aktuellt.

## 1.11 FÄRDREGISTRATOR

Ej erforderlig.

## 1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRÅK

## 1.12.1 Haveriplatsen

Sjön Arrsjön ca 17 km SW Amål.

## 1.12.2 Flygplanet

Höger vinge med skevroder och klaff samt höger flottör och skrovets högra sida skadades.

## 1.13 MEDICINSKA DATA

Ej aktuellt.

## 1.14 BRAND

Brand utbröt ej.

## 1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER

Goda.

1.16 SÄRSKILDA PROV OCH  
UNDERSÖKNINGAR

-

## 1.17 ÖVRIGT

-

## 1.18 SÄRSKILD UNDERSÖKNINGSMETOD

-

## 2. ANALYS

Se sidan 4.

## 3. SLUTSATSER

Se sidan 5.

## 4. REKOMMENDATIONER

Inga.

## 5. BILAGOR

Cert utdrag  
(endast med original-  
rapporten)

### 1.1 Redogörelse för flygningen

Föraren uppger att han kommit in för landning på Ärrsjön i normal plané med 1 500 RPM, 10<sup>0</sup> klaff och 60 kts fart. Han upplevde att farten var för hög (GS) och kontrollerade därför fartmätaren, som visade 60-65 kts.

I samband med sättningen, som skedde normalt med båda flottörerna i vattnet fick han en vindstörning från höger, som han sökte motverka med höger skevning.

Korrekturen blev troligen för kraftig. Trots att föraren gjorde motskevning mot vänster och drog spaken i magen doppades höger vingspets i vattnet. Flygplanet var nära att stjälpas men föraren lyckades genom sin motmanöver få upp det på flottörerna. Det planade därefter ut på vattenytan där det kanade i sidled tills det stannade.

### 1.6 Luftfartyget

Flygplanet var en Cessna F 172 N tillverkad år 1978 vid Reims Aviation, Frankrike. Tillverkningsnummer 1683. Det var utrustat med flottörer typ EDO 89A 2000.

Vid haveritillfället hade det en total flygtid av 1155 timmar. Luftvärdighetsbeviset var giltigt t o m 1982-10-31. Flygplanets vikt och tyngdpunktsläge vid haveritillfället låg inom godkända värden.

Flygplanets motor var en Lycoming O-320-H2AD med tillverkningsnummer L-2740-76. Gångtid efter grundöversyn 1157 timmar. Propellern var en Mc Cauley IC160 DTM 7557.

Flygplan och motor synes vara underhållna enligt gällande bestämmelser.

2 ANALYS

Föraren var behörig att utföra flygningen. Flygplanet var luftvärdigt och underhållet enligt gällande bestämmelser. Ingenting tyder på att någon teknisk felfunktion inverkat på haveriförloppet.

Visuella väderförhållanden rådde vid haveritillfället. Vädret var mulet och det rådde byig vind med en styrka av 5-7 kts samt lätt regn. Vindinfallsvinkeln vid sättningen har inte kunnat fastställas, men haveriförloppet visar att föraren troligen haft någon sidvind från höger.

Haveriorsaken kan primärt sökas i bristande teknik och låg flygtrim. Händelseförloppet kan ha varit följande:

I samband med sättningen på vattnet, som enligt föraren skett med relativt hög fart (ca 60 kts), har han p g a vindkantring/vindsvep fått en momentan lyftkraftsökning på höger vinge, som han sökt motverka med motskevning.

Genom ändrade vindförhållanden kan den momentana lyftkraftsökningen ha upphört varvid roderansättningen fått flygplanet att rolla snabbt åt höger.

Denna situation har föraren mött genom full motskevning åt vänster och fullt höjdroderutslag uppåt. Höger vinge har härvid överstegrats med snabbt höger vingdopp som följd och vingen har momentant doppat i vattnet.

Flygplanet har i detta läge emellertid haft så låg fart att det inte slagit runt utan flytande på flottörerna sidledes kanat tills det stannade.

### 3 SLUTSATSER

#### 3.1 Undersökningsresultat

- o Föraren var behörig att föra flygplanet.
- o Flygplanet var luftvärdigt.
- o Flygplanets motor har fungerat utan anmärkning.
- o Flygplanets vikt och tyngdpunkt låg inom godkända värden.
- o Föraren har fått en temporär vindstörning under sättningsfasen.
- o Störningen har sannolikt överkorrigerats vilket medfört att höger vinge kolliderat med vattenytan med materialskador som följd.

#### 3.2 Sannolik haveriorsak

Under sättning på vattnet har flygplanet utsatts för en vindstörning från höger. I samband med försök till korrektion av den erhållna rollrörelsen har föraren överstegrat höger vinge. Detta har gett en okontrollerbar roll åt höger som fått högervingen att doppa i vattnet.

  
Göran Steen

  
Åge Röed