

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL: <http://www.aaib-n.org>

SL RAP: 18/2004

Avgitt: 1. juni 2004

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevet.

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy

-type og reg.: Lake LA-4-200 Buccaneer (amfibiefly), LN-AAJ

-fabr. år: 1979

-motor: Lycoming IO-360 AIB

Dato og tidspunkt: Lørdag 9. august 2003, kl. 1545

Hendelsessted: Lille Rostadvann i Troms (68°59'N 010°35'Ø)

Type hendelse: Luftfartsulykke, tap av kontroll i forbindelse med avgang

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 310° 8 kt. Sikt: Over 10 km. Skyer: Spredte i 2 500 ft.

Temperatur/duggpunkt: 12 °C/6 °C. QNH: 1023 hPa.

Ikke nedbør. Bølger: 15-25 cm høye i avgangsområdet.

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Neseparti, frontvinduer, vingefester, propeller, motorcowling og neselegg. Fuktskader på grunn av at instrumentpanel og kabin var under vann.

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 47 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 354 timer hvorav på LA-4: siste 90 dager: 11 timer, siste 30 dager: 2 timer, siste 3 dager: 0:45 time og siste 24 timer: 0:45 time.

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF-0382) fra fartøysjef, illustrasjoner fra Målselv lensmannskontor og HSLBs egne undersøkelser

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen hadde gjennomført en flyging fra Tromsø lufthavn (ENTC) til Lille Rostadvann tidligere på dagen. Da fartøysjefen var klar for returen mente han at det var for store bølger

(30-50 cm) i området hvor han hadde landet. Han takset derfor til et område hvor vind og bølgehøyde var moderat (15-25 cm).

På valgt startpunkt ble flyet dreid inn i vinden, vannror sjekket inne og det ble gitt full motorkraft. Fordi flyet var lett, kom det raskt opp på steppet. Like etterpå, på en bølge, oppstod det et hopp. Fartøysjefen korrigerer ved å trekke stikka litt tilbake. Korreksjonen resulterte ikke i at flyet stabiliserte seg. I stedet gikk flyet inn i ett nytt og kraftigere hopp, som presset flyets neseparti kraftig oppover. Fartøysjef har forklart at han på det tidspunkt forstod at han hadde tapt kontrollen over flyet og trakk derfor av all motorkraft. Samtidig prøvde han å holde flyets nese oppe, slik at møtet med vannet skulle bli så mykt som mulig. Sistnevnte manøver hadde ingen virkning, og flyet gikk bratt ned mot vannflaten fra en høyde av ca. 5 meter. Fartøysjef anslår at før det siste hoppet var flyhastigheten et sted mellom 40-50 mph.

Sammenstøtet med vannet var meget kraftig, og begge frontvinduene ble slått inn. Kabinen ble umiddelbart fylt med vann før flyet fløt opp igjen av egen flyteevne. Fartøysjefen har forklart at han ikke har noen forklaring på hvordan han unngikk å få det knuste frontvinduet i hode/kropp. Videre tror han at det kraftige vanntrykket inn i cockpit kan ha fungert som en støtpute (airbag).

Det kom raskt en båt til stede og fikk plukket opp flygeren samt slept flyet inn til land.



Foto av LN-AAJ tatt ca. 2 timer etter ulykken ved Lille Rostadvann

Lake Buccaneer er et skuldervinget amfibiefly. Flyets motor og skyvepropeller er plassert på taket. Høyderoret er plassert tilnærmet rett bak slippstrømmen fra propellen. Under hovedvingene er det støtteflottører. Buccaneer er et relativt kort fly (7,6 m i forhold til vingspennet på 11,6 m).

Flyets vekt og tyngdepunkt ved hendelsestidspunktet var innenfor begrensningene.

I flyets Flight Manual fremgår det at dersom man under avgang (eller landing) kommer ut for uventet bølgeoppbygging eller en unormal nesestilling, skal man ta motorkraften tilbake til tomgang og utføre en stall-landing. Andre korreksjoner på nesestillingen vil generelt forverre situasjonen. I manualen er det spesielt fokusert på viktigheten av korrekt nesestilling, ikke å overkorrigere med høyderor og ikke å utilsiktet dra i stikka, samt faren ved å tvinge flyet i luften ved lavere flyhastighet enn 55 mph. Det anbefales normalt ikke å operere i bølger høyere enn 30 cm.

Fartøysjefen har oppgitt at i det aktuelle området muligens kan forekomme fallvind fra fjellet.

Fartøysjefen avla ferdighetskontroll (proficiency check) på flytypen LA-4 den 9. juli 2002.

Luftfartstilsynet vurderer for tiden å endre krav til ferdighetsprøve (skill test) og ferdighetskontroll (proficiency check) på amfibiefly i "Forskrift om luftfartssertifikater" (BSL C).

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Etter det første hoppet finner HSLB det trolig at fartøysjefen overkorrigerte med flyets høyderor og at flyet deretter kom i luften ved en for lav flygehastighet, med den følge at det like etterpå steilet. Fra kun 5 meters høyde var det da ikke mulig å forhindre et hardt anslag mot vannet.

HSLB anser at denne ulykken er et eksempel på at det kreves god kunnskap og ekstra årvåkenhet ved operasjon med "flybåter" (amfibiefly) deriblant flytypen LA-4 samt sjøfly generelt. Kommisjonen poengterer følgelig viktigheten av å verifisere ferdighetene til flygere på LA-4 gjennom årlig ferdighetskontroll (proficiency check).

Kommisjonen er kjent med at det praktiseres forskjellig tolkning av BSL C med hensyn til rettigheter for å føre amfibiefly. HSLB anser at Luftfartstilsynet bør videreføre arbeidet med å tydeliggjøre ovennevnte forskriftskrav.