

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

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

SL RAP: 4/2004

Avgitt: 27. januar 2004

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

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna U206D, LN-BFQ

-fabr. år: 1969

-motor: TC IO-520-F

Dato og tidspunkt: 14. oktober 2003, kl. 1835

Hendelsessted: Hafrsfjord/Sola sjø

Type hendelse: Luftfartsulykke, hard landing

Type flyging: Privat

Værforhold: Vindstille. CAVOK. Temperatur: 5 °C. QNH: 1040 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1+4

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Strukturskader i brannskott/motorfeste og fremre understellsfeste.
Bulker i "ventral fin", motorcowling og flottørdekk

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 60 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Total flygetid: 602:25 hvorav mer enn 400 timer sjøfly. Siste 90 dager: 4:05 timer sjø. Antall landinger på sjø siste 90 dager: 14

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382)

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Sjøflyet hadde fløyen en tur til Suldal og var på vei tilbake til Sola i 1 000 ft. Fartøysjefen skriver i sin rapport:

"Da jeg kom noe innover Hafrsfjord ber tårnet meg om å lande øst av extended centerline på grunn av annen trafikk på final 18. Jeg har da fremdeles 1000 ft og må noe raskere ned enn det som var opprinnelig plan. Sjøen er speilblank og derfor lander jeg nær og langs

land. Gjennomsynking er nok noe for stor, og da flyet treffer vannet spretter det opp igjen. Jeg holder stikka rolig i bakre posisjon og venter på at flyet skal sette seg rolig på vannet igjen. Det som skjer er imidlertid at det spretter 2 ganger til og stadig litt høyere. Det siste sprettet gjør at flyet får et meget hardt nedslag og stopper straks. Jeg rapporterer "waterborne" og takser 2-300 m inn til brygga."

Den harde landingen resulterte i flere mindre skjevheter og strukturskader på flyet.

HAVARIKOMMISSJONENS VURDERINGER

Ved blankvannslandinger er det vanskelig å bedømme høyden visuelt. Landingen må utføres med motorpådrag og kontrollert gjennomsynk, vanligvis mellom 100 – 150, maksimalt 200 fot per minutt. Fartøysjefen gjorde en korrekt vurdering da han valgte å foreta landingen "nær og langs land". På denne måten er det mulig å få en viss referanse på høyden over vannet.

Fartøysjefen hadde etter eget utsagn gjort en perfekt blankvannslanding på Suldalsvatnet tidligere på dagen. I dette tilfellet kan det synes som om han lot seg påvirke til å øke gjennomsynkningen mer enn tilrådelig for å oppfylle lufttrafikktenestens instruks om å lande øst av forlenget senterlinje. Et bedre alternativ ville vært å avbryte landingen, foreta en sving bort fra finalen på bane 18 og etablere seg på en ny finale med korrekt høyde og gjennomsynkning.

Dersom man spretter i været igjen under en blankvannslanding, er det på ny vanskelig å vurdere høyden. I tillegg til å holde stikka i bakre posisjon, er det gunstig å øke gasspådraget for å få økt luftstrøm over vinger og ror. Dette øker løftet og vil dermed hindre stor gjennomsynkning ved neste setting. Hvis man fortsetter å sprette og/eller begynner å bli usikker på gjenværende landingsdistanse, skal man vurdere muligheten for en avbrutt landing og gjøre et nytt landingsforsøk.

På generell basis vil kommisjonen påpeke viktigheten av å trene på blankvannslandinger med jevne mellomrom når muligheten byr seg. Flere landingsulykker viser dessuten at både sjø- og landflygere med fordel kunne trene mer på avbrutt innflyging/landing fra forskjellige stadier under innflygingen. Mental gjennomgang av prosedyrene for denne type landinger og for avbrutt innflyging/landing bør også vektlegges.