

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 64/2000

Avgitt: 19. oktober 2000

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

Luftfartøy

-type og reg.: Republic RC-3 Seabee, LN-IKK

-fabr. år: 1947

-motor: Lycoming GO-480

Dato og tidspunkt: 23. juli 2000, kl. 2020

Hendelsessted: Holsfjorden, Buskerud fylke

Type hendelse: Luftfartsulykke, hard landing på vann

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: nordlig 5 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: overskyet i ca. 4 000 ft. Temperatur: 17 °C. QNH: 1014 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skrogskader på fremre del av skroget: innklemte spant, noen løse nagler, vannror deformert. Venstre dør og baugdør var vanskelig å låse

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 62 år

-sertifikat: ATPL-A og IK1

-flygererfaring: Ca. 20 500 timer flygetid. På aktuell flytype: Ca. 100 flygetimer

Informasjonskilder: Fartøysjefens "Rapport om Luftfartsulykke/-hendelse" (NE-0382), samtaler med fartøysjef og elev og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Besetningen besto av to pensjonerte flygere med lang erfaring fra tung luftfart. Hendelsen fant sted under trening på sjølandinger på Holsfjorden med RC-3 Seabee. Dette var den

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

andre treningsrunden for eleven på denne flytypen. Ved den 5. landingen denne dagen lot eleven - umiddelbart før settingen - nesen senke til nær horisontal stilling samtidig som krengingen var 3° til 4° til venstre. Instruktøren gjorde eleven oppmerksom på at anflygingen var "flat" og instruerte eleven om at nesen på flyet skulle løftes. Dette ble gjort, men umiddelbart før settingen ble igjen nesen senket. Eleven forklarte til HSL at han da var opptatt av sjekking av lufthastigheten. Han nevner også at lysforholdene kunne ha hatt en betydning. Han registrerte derfor ikke den uheldige forandringen i "pitch attitude".

Dette resulterte i at flyet med lav nese traff vannflaten meget kraftig, og det ble nødvendig for instruktøren å gjøre brutal bruk av alle ror for å forhindre at flyet ble kastet rundt. Vannmotstanden fra venstre flottør ga en kraftig sving mot venstre (begynnende "water-loop"). Instruktørens korreksjoner besto i fullt høyre sideror, fullt opp utslag på høyderoret og et motorpådrag for å hindre at flyet slo over på ryggen.

Fartøysjefens mening om årsaken er at eleven i en kritisk fase av flygingen feilvurderte den aktuelle høyden over vannflaten samtidig som han uten å være klar over det, reduserte "pitch-attitude".

Landingstreningen ble utført omtrent midtjfjords på Holsfjorden. Det måtte derfor taksess langt for å få flyet inn til land. En campingplass med en liten badestrand syd for Sundvolden ble valgt, og flyet ble etter hvert satt opp på stranden. Under taksingen ble flyet sjekket for lekkasje uten at noen ble oppdaget.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Ved denne landingen var ikke den muntlige informasjon/instruksjon tilstrekkelig. Det er alltid vanskelig for en instruktør å bedømme i en situasjon hvorvidt han skal gripe inn manuelt eller ikke. Gjøres dette for tidlig, mister eleven muligheten til selv å korrigere og ta lærdom av hendelsen. Dette kan få stor betydning for elevens selvtillit. Griper instruktøren for sent inn, kan det føre til problemer. Denne ulykken demonstrerer instruktørens dilemma. Den raske reaksjonen av instruktøren da flyet traff vannet, viser at han var forberedt og på høyde med situasjonen da ting gikk galt.