

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 42/94

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 25. oktober 1994

Luftfartøy

- type og reg.: Cessna 206 sjøfly, LN-BFU

- fabr. år: 1979

- motor: Continental I-O-520

Radiokallesignal: LN-BFU

Dato og tidspunkt: 20. juli 1994 kl. 1950

Hendelsessted: Øystese, Hordaland fylke

Type hendelse: Hard landing, sammenstøt med stein i elvemunning

Type flyging: Ervervsmessig VFR flyging

Værforhold: Vestlig vind 5 KT, sikt mer enn 10 km, ingen skyer, temperatur 15 °, QNH 1020 hPa

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 6

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Venstre flottør

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen:

- alder: 32

- sertifikat: Trafikkflygerserifikat kl. 3 (B)

- flygererfaring: Totalt 858 timer

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport samt HSL's egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

HENDELSFORLØP

Fartøysjefen sier i sin rapport at han kom inn for landing på den siste av tre turer denne dagen. På grunn av dønninger, båttrafikk og vindretning landet han innover mot land. Alt var normalt, og han satte 30° flap. Flapen gikk deretter brått inn i ca 15 FT

2

høyde, og han måtte gi på motor for å stoppe gjennomsynkingen. Flyet traff imidlertid vannet, spratt opp igjen og fløt deretter ytterligere ca 20 meter gjennom luften før det satte seg på vannet. Flyet retarderte over en strekning på 200-300 meter, og fartøysjefen kuttet motoren. Flyet kunne ikke stoppes før det traff en stein og en kant i elvemunningen i Øystese. Fartøysjefen mener årsaken til hendelsen var at flap gikk inn ved landing. Med 0° flap, lav høyde og maksimum last anså fartøysjefen det for risikofylt å gå rundt pga. tettbebyggelse.

En teknisk undersøkelse etter hendelsen avdekket mekanisk skade i festet til flappens indikasjons-/kontrollvaier.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Den mekaniske feilen i flapsystemet kan føre til at flapen går lengre ned enn ønsket, men vil vanskelig kunne føre til at den går opp. Fartøysjefen har ikke kunnet forklare grunnen til at flapen gikk opp under landingen, han trodde at det var den mekaniske skaden som forårsaket dette.

Det faktum at flapen gikk opp under landingen gjorde at fartøysjefen landet med for stor fart, med det resultat at han traff elvebredden og fikk mindre skader på luftfartøyet. HSL mener at valg av landingssted var uheldig, da terrenget rundt gjorde at fartøysjefen måtte sette ned luftfartøyet fremfor å avbryte landingen til tross for at luftfartøyet hadde for stor fart.

Luftfartsverket, luftfartsinspeksjonen avholdt etter denne hendelsen et møte med selskapet som var ansvarlig for flygingen. En kom der bl.a. til følgende konklusjoner:

Selskapet skal revidere sin driftshåndbok, spesielt gjennomgå sine prosedyrer for sjøfly med vekt på planlegging av start/landing med sjøfly.

Selskapet skal lage beskrivelse av de mest brukte landingsplassene, hvor det fremgår hvordan man skal fly og faremomenter ved de enkelte plasser.

Det skal foretas en PFT med fartøysjefen, der landinger/avganger under vanskelige forhold skal vektlegges.

Selskapet skal legge vekt på at det skal opereres med marginer og standardiserte operasjoner.

HSL mener at dersom ovennevnte tiltak iverksettes, vil de kunne bidra til økt sikkerhet i selskapets operasjoner.

TILRÅDINGER

Ingen.