

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 09/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 4. mai 1995

Luftfartøy

-type og reg.:	Cessna C206F på flottører, LN-BGP
-fabr. år:	1973
-motor:	Continental IO-532-F,
Dato og tidspunkt:	2. september 1994, kl. 1630
Hendelsessted:	Ved Øyskyvatn, vest av Hovden i Setesdal
Type hendelse:	Luftfartsulykke, motorstopp etter avgang.
Type flyging:	Ervervsmessig
Værforhold:	Vind: sørøstlig 10-15 kt, Sikt: +10 km, Skybase: 4 000 - 4 500 ft, overskyet, Temperatur: 25°C
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	3
Personskader:	2 personer lett skadet
Skader på luftfartøy:	Venstre flottør totalskadet, store skader på høyre flottør, flottørinnfesting, propell og flyets frontparti. Skader på motorinstallasjonen. Vannskader.
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-alder:	49 år
-sertifikat:	Trafikkflygersertifikat kl. III, Instruktørsertifikat kl. II, samt Trafikkflygersertifikat kl. III for helikopter. Sertifikatet på angjeldende kategori var gyldig til 26. august 1994, og var derfor ugyldig på havaritidspunktet.
-flygererfaring:	Ca. 10 000 timer hvorav 7 937 timer på fly
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport, samtaler med fartøysjefen og passasjer, samt HSLs egne undersøkelser av luftfartøyet.

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

HENDELSFORLØP

Daglig inspeksjon på flyet ble foretatt av flytekniker 31. august 1994. Flyet fløy flere turer de neste to dagene uten problemer. Flyet ble sjekket av fartøysjefen før første flyging

2. september med bl.a. drenering av flyets tanker og vannutskiller. Dagens andre tur startet fra sjøflybrygga på Hovden, og drivstofftankene ble peilet til 40 liter i hver av de to vingetankene før avgang. Det planlagte oppdraget var å fly opp til Øyskyvatn for å hente to personer og fly disse ned igjen til Hovden. Turen opp gikk uten problemer og to personer og ca. 100 kg bagasje ble lastet inn. Ifølge fartøysjefens operative flygeplan veide flyet 1 441 kg, og lå godt innenfor flyets begrensninger for vekt og balanse, ved avgangen fra Øyskyvatn. Beregnet flytid tilbake til Hovden var 5 min. Avgangen kl. 1630 var ifølge fartøysjefen normal med en retning på ca. 080°. Fartøysjefen har forklart at da han hevet flapen til 10° og var i ferd med å redusere motorsettingen, anslagsvis 45 sek etter avgangen, stoppet motoren nærmest momentant. Han mener at motoren muligens gikk et kort øyeblikk med normal effekt etter det første motorbortfallet. Ved motorbortfallet var høyden 50-200 ft over terrenget og hastigheten ca. 80 MPH. Flyets nese ble senket og full flaps ble valgt med en gang, samtidig som passasjerene ble varslet om at de måtte nødlande. De var på det tidspunktet i ferd med å krysse over et "bananformet" vann. Dette vannet ble valgt som nødlandingsplass, og flyet ble lagt over i en krapp høyresving før landingen som skjedde etter passering av midten på det ca. 500 meter lange vannet. Vannet gikk i en bue til høyre og vinden blåste fra venstre. Under de rådende forhold gav ikke vannrorene den nødvendige retningskontroll. Kort tid etter landingen traff derfor flyet en bergknaus langs venstre strandlinje slik at venstre flottør ble presset opp i motoren og et propellblad ble slått løs. Propellen ble før havariet observert stillestående i luften. Flyet begynte å synke samtidig som det drev langs land. Fartøysjefen og passasjerene gikk ut av flyet og klatret opp på vingen. Da flyet tok ned i bunnen og la seg til ro nær land kledde de av seg, kastet klærne i land og svømte etter. Den ene av passasjerene ble likevel noe våt og gikk derfor tilbake til en hytte. Flyets nødpeilesender ble aktivisert og signalene ble oppfanget av lufttrafikk over området. LN-BGP ble meldt savnet og Hovedredningsentralen rekvirerte et redningshelikopter fra Sola. Fartøysjefen og den ene passasjereren gikk derfor raskest mulig tilbake til Hovden, og kl. 1900 ble Hovedredningsentralen varslet om det inntrufne. På dette tidspunktet ble det havarerte flyet funnet av redningshelikopteret, og den våte passasjereren ble fraktet ned til Hovden.

Flyet ble to dager senere løftet opp av vannet ved hjelp av helikopter og tekniske undersøkelser ble foretatt av HSL. Et av flyets propellblader var slått løs i innfestingen og bøyd bakover etter sammenstøtet med fjellknausen. Skadene på bladet viste ingen tegn til rotasjon, og de to andre bladene var uskadet. Alle flyets kontroller ble funnet i forventet og normal posisjon. Velgekranen for drivstoff sto i posisjon for venstre tank. Drenering av flyets drivstoffsystem gav en blanding av drivstoff og vann. En blanding av vann og drivstoff ble også funnet i motorens innsprøytningssystem. Det ble ikke funnet annen forurensing i drivstoffsystemet som kan forklare et motorbortfall. Motoren og deler av flyets systemer ble demontert uten at feil som kan forklare at motoren stoppet ble funnet. Motoren hadde en gangtid på 128:50 siden overhaling.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

På bakgrunn av tilgjengelige opplysninger mener HSL at havariet skyldtes tap av effekt og etter hvert full stans av motoren. HSL mener at vannet som ble funnet i drivstoffsystemet etter ulykken, har kommet inn i drivstoffsystemet som en følge av at deler av vingene og

motoren ble liggende under vann etter havariet. Det har ikke lyktes kommisjonen å finne årsaken til motorstoppen. Motorstoppen skjedde i en kritisk fase av flygingen hvor nødlandingsmuligheter normalt ikke kan påregnes. HSL mener at fartøysjefen ved hurtig reaksjon og kyndig behandling av flyet avverget en alvorligere ulykke.

TILRÅDINGER

Ingen.