

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

URL: <http://www.aibn.no>

SL RAP: 24/2005

Avgitt: 19. mai 2005

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

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

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna U206F, LN-HAI

-fabr. år: 1976

-motor: Continental IO-520-F

Eier: TESI Eiendom AS, Drammen

Dato og tidspunkt: Onsdag 21. juli 2004, kl. 2125

Hendelsessted: Drammensfjorden, N59°44' Ø10°14'

Type hendelse: Luftfartsulykke, tap av kontroll etter landing på vann. Flyet tippet rundt og fløt i vannet hengende i flotørene.

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 225° 5-10 kt med meget sterke vindkast fra syd/sydvest/vest. Ingen turbulens. Sikt: Mer enn 10 km.
Temperatur: 16 °C. Skyer: 5/8 i 3 000 ft. Regn. QNH: 1020 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VFR

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Strukturskader på vinger og haleparti

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 57 år

-sertifikat: PPL med SES-SEL rettighet

-flygererfaring: Total flygetid 153 timer hvorav 29 timer på aktuell type

Informasjonskilder: Rapport om luftfartsulykke, rapport fra Søndre Buskerud Politidistrikt, muntlig rapport fra flyteknisk verksted og HSLB egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen startet flygingen onsdag 21. juli 2004 fra Drammen sjøflybrygge kl. 1405 for å fly til Hovden med mellomlanding på Norsjø (Skien). To andre flygere ble tatt med som passasjerer, og

landing på Hovden ble gjort kl. 1535. Der gjennomførte alle tre intern utsjekk og ferdighetskontroll hos selskapet Fjellfly.

Etter treningen gikk turen tilbake til Drammen igjen via Norsjø, hvor de to kollegaene ble satt av.

Fartøysjefen skriver blant annet i sin rapport:

”Turen fra Norsjø startet kl. 2050 med ordinær ”take off” med blindmelding til Geiteryggen på 119,20 MHz og senere til Farris på 134,05 MHz. Fikk QNH 1020 hPa og squawk 2115 (mener å huske riktig), samt VFR flight til Drammen, flight level: 2 500 ft ”confirmed av Farris”.

Turen gikk direkte mot Holmestrand i 2 500 ft uten noen form for problemer, jeg fikk noen regndrypp på veien, men ingen turbulens. Skyhøyde ca. 3 000 ft og god sikt.

Ved overflyging Holmestrand så jeg at det var CB og uvær over Skoger, Konnerud og vest av Drammen. Jeg gikk derfor syd/øst over for å gå rundt uværet. Det ble litt turbulens over Kniveåsen, og meldte ”descending” til Farris for å lande på Drammensfjorden. ”So long”.

Da det var vind fra vest gikk jeg over fjorden fra Solumstrand mot Gilhusodden for å svinge opp mot vinden. På med landingslys og fuel pump, senket motor setting til 1 800 rpm, samtidig full pitch og max. fuel mixture.

Nedstigningen foregikk helt normalt i 80 kt, 10° flaps i 500 ft, hvor jeg svingte mot venstre til ca. 270° og økte flaps settingen til 30° og speed ca. 70 kt (litt turbulens i 200 - 100 ft, men avtok underveis og noe ”gusting” med varierende styrke og retning.)

Satte flyet ned på ”steppet” samtidig som jeg fikk ”stall speed” varsel (rødt lys) fart ca. 45 – 50 kt. Trakk samtidig ”throttle idle” og lav hale med stikka i magen. ”Rudder” fortsatt oppe.

I det flyet begynte å sette seg ned fra ”steppet” kom en meget kraftig vindrosse ca. kl. 10 i ferdiretningen. Denne var så sterk at den trakk med seg vann fra sjøen og den traff flyets venstre vingetipp med stor kraft. Flyets fart var da så lav at forsøket med å kompensere med ror mot venstre ikke hadde noen effekt. Resultatet var at venstre vingetipp tok ned i vannet, noe som førte til at flyet tippet delvis over delvis i fartsretningen og over mot høyre. Og havariet var dessverre uunngåelig.

Selve bevegelsen gikk i sakte fart på grunn av svært lav hastighet slik at jeg fikk litt tid til å områ meg i situasjonen. Jeg hadde på både hofte- og skulderbelte, disse ble raskt åpnet og jeg evakuerte flyet i opp/ned posisjon gjennom det åpne vinduet på pilotsiden. Deretter satte jeg meg på flottøren for å vente på assistanse.”

Fartøysjefen, som var utdannet dykker, hadde gjennomgått nødtrening med evakuering under vann i forbindelse med at han tidligere hadde arbeidet på oljeplattformer i Nordsjøen.

Havariet ble observert og meldt til Drammen Politikammer ca kl. 2130, og en redningsaksjon kom raskt i gang. To garnfiskere i en båt nær landingsområdet observerte hendelsen. De kom raskt til havaristen og tok hånd om flygeren. Brannvesenets redningsbåt kom også snart til stedet. Etter anmodning fra fartøysjefen ble flyet buksert til kai ved Drammen Skipsreparasjoner A/S. Her er vannet hovedsakelig ferskt fra Drammenselven og fartøysjefen håpet om mulig å hindre totalhavari forårsaket av korrosjon.

Etter at flyet var sikret, tok fartøysjefen kontakt med tilstedeværende ambulanspersonell og politi. Utåndingsprøve viste at fartøysjefen ikke var påvirket av alkohol.

Kl. 2155 ankom vakthavende havariinspektør til kaien.

Flyet var vedlikeholdt i henhold til gjeldende bestemmelser og var i god stand ved havariet. Flyets vekt og balanse var innenfor begrensningene. Det hadde ved hendelsen drivstoff for ytterligere 2 timers flyging.

Fartøysjefen var sertifisert og kvalifisert i henhold til gjeldene bestemmelser.

Meteorologisk institutt utarbeidet den 30.07.2004 følgende værreport for Drammensfjorden som dekket havaritidspunktet:

”Den generelle vær-situasjonen viste en okkludert front med tilhørende nedbørsområde over sør-Sverige. Dette området trakk seg langsomt nord-nordvestover.

5/8 – 7/8 av himmelen var dekket med skyer i en høyde på 6000 til 7000 fot over bakken og 2/8 – 3/8 i 2000 fot over bakken. Temperaturen var mellom 16 og 17 °C.

Lenger nord i Drammensfjorden var det lettere skydekke og temperatur på 20 °C.

På Blindern og Kongsberg var temperaturen kl. 20 lokal tid henholdsvis 24 og 23 °C.

Vinden i området kom fra sørøst – med styrke 5 til 10 knop.

Det kan ikke utelukkes at det kan ha vært vindkast med større styrke. Dette på grunn av soloppvarmingen som kan resultere i små lokale virvler.”

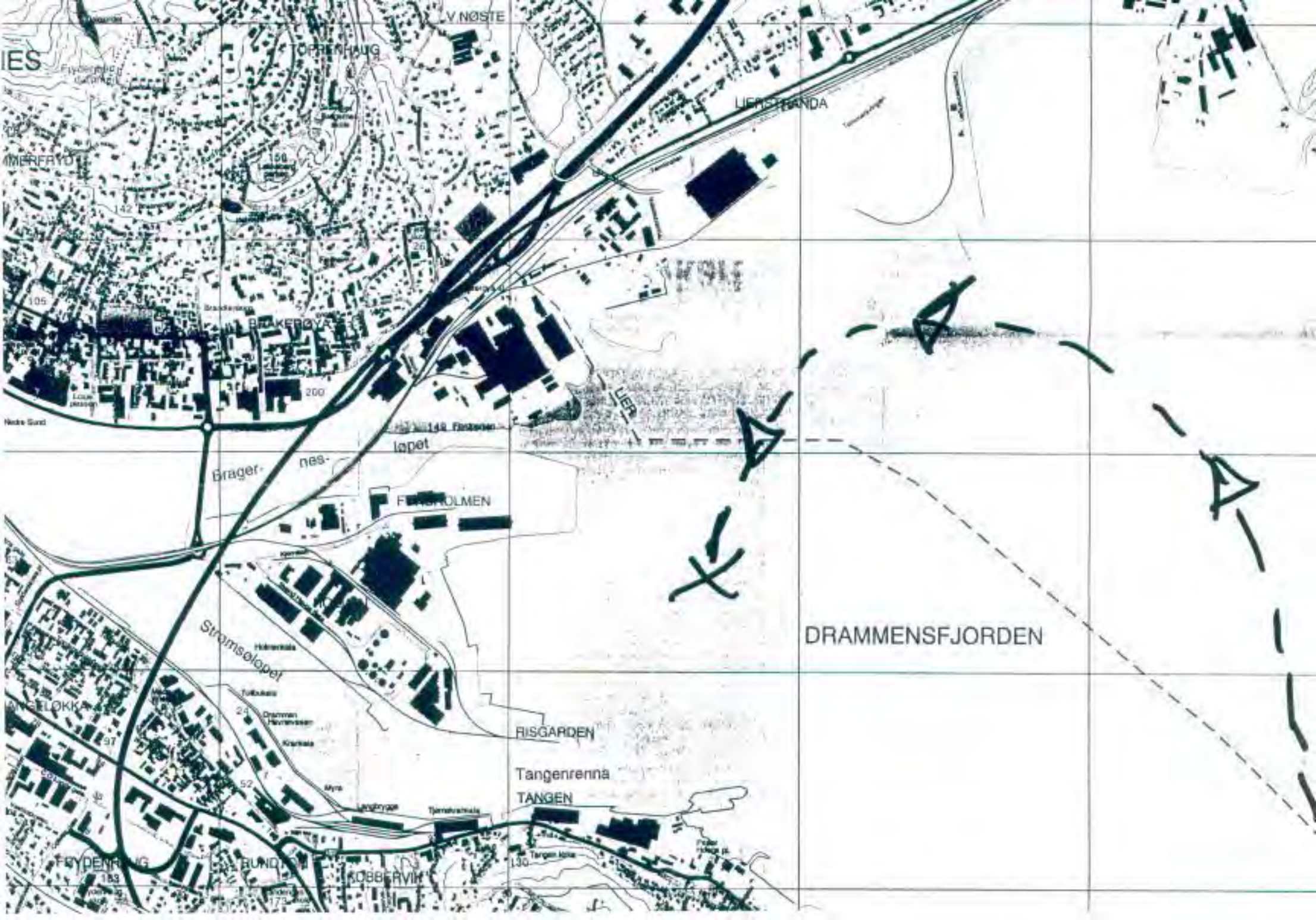
HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB anser at fartøysjefen planla og gjennomførte flygingen på en velordnet måte frem til settingen inne i havnebassenget. Han hadde observert cumulonimbus skyer i området vest for Drammen og gjennomførte innflygingen slik at han skulle unngå å komme i kontakt med disse. Det var ukjent for ham at det var vindrosser i indre deler av Drammensfjorden. Da flyet ble truffet av en kraftig vindrosse kom det helt uventet på fartøysjefen. Dette inntraff akkurat i denne kritiske fasen da flyet var nede på vannet under kontroll på steppet, samtidig med at motorkraften var blitt redusert for selve landingen.

Til tross for fartøysjefens forsøk med kraftig rorbruk kunne tap av kontroll ikke unngås. Rorene hadde liten virkning på grunn av den avtagende lave hastigheten.

HSLB anser at det var svært nyttig at fartøysjefen hadde gjennomgått nødtrening med evakuering under vann før denne hendelsen.

Vedlegg



IES

V NØSTE

ØFFREHUG

LIESEANDA

ØFFREHUG

150

BRAGERNESLOPET

105

200

LIESEANDA

Nede Sund

Brager-

nes-

lopet

FURUPOLMEN

Strømslopet

DRAMMENSFJORDEN

ØFFREHUG

25

RISGARDEN

Tangenrenna

TANGEN

ØFFREHUG

BUNDE

KOBBERVIK

130

