

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 17/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 7. juli 1997

Luftfartøy

-type og reg.:	Cessna U 206, LN-HOZ
-fabr. år:	1978
-motor:	Continental IO -520 F
Dato og tidspunkt:	25. mai 1997, kl. 1435
Hendelsessted:	Sjøflyhavnen i Sandviken ved Bergen
Type hendelse:	Luftfartshendelse, kollisjon med brygge under uttaksing
Type flyging:	Ervervsmessig
Værforhold:	Vind 330° 8-10 kt - Sikt mer enn 10 km - Få skyer i 2 000 ft - Temperatur +10° C - Trykk 1024 hPa
Flygeforhold:	VFR
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Små skader langs 20 cm av venstre vinges forkant og på propell "hub", større skade på et propellblad
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-alder:	53 år
-sertifikat:	CPL A, klasse SEL, SES
-flygererfaring:	Totalt 4 523 timer, 62 timer og ca. 150 landinger siste 90 dager
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport om luftfartshendelse og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fonnafly hadde denne dagen et meget betydelig oppdrag. 120 personer skulle forflyttes med i alt 10 sjøfly fra Hardanger til Bergen. Passasjerene skulle videre med fly fra Bergen. Reiseselskapet var allerede forsinket ved ankomsten til Hardanger. Det var derfor viktig at Fonnaflys operasjon forløp uten problemer. Dette førte til tidspress.

LN-HOZ som lå innerst ved kaien, skulle starte først. Flyet ble dreiet med nesene mot vest, hvorefter fartøysjefen gikk ned på venstre flottør og videre inn i flyet. Motoren ble startet. I løpet av denne tiden hadde flyet beveget seg såpass mot sørvest pga. pålandsvinden at vingen etter oppstart hekket seg opp i en del av et nettinggjerde som stakk utenfor den utstikkende betongplaten. (Se tegning.)

Motoren ble straks kuttet, men flyets fart var tilstrekkelig til at det dreiet til venstre og inn i betongkanten som stakk ut i en høyde over vannflaten. Propellspinneren gikk akkurat over platingen. Propellen som fortsatt gikk rundt, men uten motorkraft slo i betongen. Anslagskraften mot betongplaten ble ikke særlig stor. Et propellblad brakk løs i kanten av innfestingen ved "huben".

Fartøysjefens mening om årsaken: Skaden skjedde fordi det ikke ble tatt tilstrekkelig hensyn til mulig avdrift ved motorstart. Fartøysjefen har etter hendelsen sammen med flygesjefen gjennomgått prosedyre ved oppstart, taksing og kontroll av taksebane.

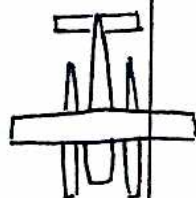
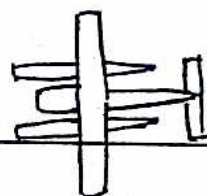
HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL er enig med fartøysjefen om årsaksforholdene. Erfaring tilsier at det er uheldig å utføre flyoperasjoner under tidspress. HSL anser at det var for dårlig sikkerhetssone da flyet ble svingt ut og startet fra den posisjon som blir vist på tegningen.

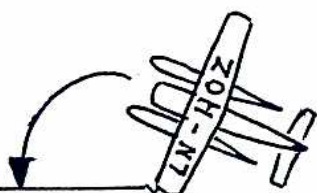
HSL vil henvise til BSL D 1-1, pkt. 5 hvor det står at et luftfartsforetagende skal etablere et flysikkerhetsprogram som skal benyttes for kontinuerlig ivaretagelse og forbedring av flysikkerheten. Ansvar for og aktiviteter for å identifisere risikofaktorer skal være systematisk integrert i virksomheten. Selskapet skal analysere avvik og uønskede hendelser og iverksette forebyggende/korrigerende tiltak med sikte på å hindre gjentakelse. HSL stiller spørsmål om selskapet har utnyttet det potensiale som ligger i et slikt flysikkerhetsprogram.



VIND 330°



FLYTBRYGGE



GJERDE



KAI