

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55
Telefax: 67 12 53 33

BUL 11/93
Avgitt: 19. oktober 1993

Dato og tidspunkt:	2. juli 1993 kl 1600 lokal tid
Type flyging:	Privat
Flytype:	Cessna H 180
Registrering:	LN-UXY
Hendelsessted:	Høvåg i Aust Agder
Værforhold:	Gode, s.v. vind, 6 KT.

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt HSL's egne undersøkelser.

HENDELSESFORLØP

Under taksing med høy hastighet på vannet for posisjonering for avgang traff flyets venstre flottør et skjær. Flyet ble deretter takset tilbake til en brygge for undersøkelse av eventuelle skader. Det ble konstatert skader på venstre flottør og en mindre innbøying i skroget bak lasteromsdøren ved flottørens stagfeste. Etter en vurdering av skadens omfang, som ble foretatt av eieren og en tilkalt flyger, og tømning av flottøren, ble flyet fløyet direkte til Notodden for reparasjon. Denne flyging ble utført av den tilkalte flygeren, som altså var en annen flyger enn den som var ombord ved uhellet.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

Personen som var fartøysjef under hendelsen, har opplyst at han mistet styringen pga at han fikk vinden inn aktenfor tvers og anser hendelsen for å være et hendig uhell. Han har også opplyst at sammenstøtet med skjæret ikke virket særlig hardt. Flyet ble takset tilbake til en flytebrygge for en vurdering av skadens omfang. En av eierne av flyet, som forøvrig er sivilingeniør, foretok en teknisk vurdering av skadene. Etter eierens mening var skaden uten betydning for flysikkerheten og flyet ble deretter av en annen flyger fløyet til et flyverksted på Notodden. Eieren har videre opplyst til HSL at det ikke var mulig å få en flytekniker til stedet samme dag for å vurdere skaden og at flyet burde på land så hurtig som mulig for å unngå vanninntrenging i flere flottørkammer. Han mener videre at han har god kunnskap om materialstyrke og skrogkonstruksjoner.

Den fartøysjef som fløy flyet til Notodden, har forklart at eieren hadde gitt inntrykk av at det hastet med å få flyet vekk fra sjøen da

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave å avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

vann kunne trenge videre inn i flottøren og skape en vanskeligere situasjon. Han var med på å sjekke flyet på stedet "så godt de kunne" og fløy deretter til Notodden. Han har videre forklart at han i ettertid har forstått at skadene var mer omfattende enn de antok og at det fra hans side var en feilvurdering å ta av med flyet.

Bestemmelser for sivil luftfart, BSL B 3-2, pkt 8.4.3, sier:

"Flymateriell som kan ha vært utsatt for påkjenninger som materiellet ikke er konstruert for, skal undersøkes grundig for eventuelle skader. Kontrollen skal utføres av godkjent vedlikeholdsinstans"

Ingen av de impliserte parter tok kontakt med "godkjent vedlikeholdsinstans" før flyet ble vurdert som luftdyktig før flygingen til Notodden. Eiereren har altså forklart at det ikke ville være mulig å få noen teknisk kyndig person til Høvåg før dagen etter uhellet. Det var derfor en samlet vurdering av flyets sikkerhet på stedet og luftdyktigheten som ble avgjørende for valget om å utføre flygingen til Notodden. HSL finner grunn til å peke på at det ved mange ulykker og hendelser fremkommer mangel på holdninger til luftfartsbestemmelsene. I dette tilfelle er det grunn til å stille spørsmål ved om situasjonen ble bedømt og behandlet korrekt av de impliserte, både når det gjelder selve skadevurderingen og senere rapportering til myndighetene.

HSL har studert bilder av flottørskaden og snakket med sjefen for flyverkstedet på Notodden som har reparert flyet. Luftfartsverket har besiktet skaden på flyskroget og reparasjonen og fastslår i en rapport at skaden på skroget var en mindre strukturskade. Skaden på flottøren ble ikke vurdert da flottørene var skiftet og den skadede flottør ikke var tilgjengelig. HSL har ingen grunn til å mene annet enn at eieren og flygeren utførte beste skjønn i den foreliggende situasjon, men det er altså i ettertid grunn til å være kritisk til måten situasjonen ble håndtert på. HSL er av den oppfatning at det må utvises stor forsiktighet når personell som ikke innehar formell kompetanse, foretar avgjørelse om et luftfartøy er luftdyktig eller ikke etter en skade, og særlig når det kan være i strid med luftfartsbestemmelsene.