

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 29/99

Avgitt: 29. september 1999

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna U 206E, LN-BEM

-fabr. år: 1970

-motor: Continental IO 520F

Dato og tidspunkt: 8. mai 1999, kl. 1400

Hendelsessted: Buvika Skåtøy, Kragerøs skjærgård, Telemark fylke

Type hendelse: Luftfartsulykke, havari under avgang med sjøfly

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: Nordøst 15-20 kt(vindbyger). Sikt: Mer enn 10 km.

CAVOK. Temperatur: 11,5° C. QNH: 1015 hPa.

Bølgehøyde 25 cm (ingen dønning)

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Venstre vingetipp, propell, flyets front og vannskader

Fartøysjefen

-kjønn: Mann

-alder: 48 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 300 flygetimer

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Det blåste frisk vind i Kragerøskjærgården da LN-BEM ankom området fra Notodden.

Fartøysjefen sirklet over området 3 ganger for å finne en god landingsplass. Han var ute for å se på en hytte som var til salgs. Etter landingen valgte han ikke å legge til brygge, fordi det ville bli vanskelig å vende flyet tilbake i vinden.

I den friske vinden brukte fartøysjefen 3 forsøk med mye motorkraft for å vende flyet slik at han kunne takse i medvind fram til et passende sted for avgang inn i vinden. Han gjorde seg

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

deretter klar til start. Etter å ha sjekket båter i området fant han ut at det var god klaring for avgang. Han trimmet flyet, ga full throttle og bøyde seg ned for å ta opp vannroret. Han sier selv at han på dette tidspunkt var ”litt uoppmerksom”. Da han så fram igjen hadde venstre vinge/flottør hevet seg. Dette fikk han ikke korrigert for tidsnok med den følge at høyre vinge tok ned i vannflaten. I neste øyeblikk vippet flyet på nesen i vannet, og etter hvert la flyet seg sakte over på ryggen.

Fartøysjefen spente seg løs da flyet la seg over på siden og han kom tørrskodd ut av kabinen gjennom cargodøren. Da flyet sank, og ble liggende med buken i været bare med flottørene over vannet, klatret han etter hvert opp på den ene flottøren. Ulykken ble observert av mange i området og hjelp kom hurtig til stede.

”Fartøysjefens mening om årsaken:

”Jeg antar at jeg har tråkket vel mye høyre pedal og kommet litt ugunstig i forhold til vind rett mot. Da jeg var alene i flyet, og med forholdsvis lite fuel, har antagelig en vindrosse løftet meg uten at jeg var oppmerksom idet jeg bøyde meg ned for å dra opp vannrora. Jeg burde ha dradd vannrora før jeg ga full throttle. Kanskje har også bølgene truffet ugunstig? Det var ikke dønninger. Jeg antar jeg korrigerste med stikka feil vei i forfjamselsen.”

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Overgangen mellom bruk av vannrorene og flyets ror under avgang er kritisk. HSL har registrert flere ulykker med sjøfly hvor fartøysjefene har fått problemer under start fra vann, der operasjonen av vannrorene har hatt betydning. HSL vil derfor henlede oppmerksomheten mot den risiko som er forbundet med heving av vannror under avgang.

