

PRESSEMELDING

19. mai 2005

Kommentar til diverse mediaoppslag Vedrørende flight BX 162 som valgte å snu tilbake til Bergen lufthavn Flesland

Et av selskapets sju 19-seters Jetstream 31 tok av på rute klokken 1445 fra Flesland mot Kristiansund. Mannskapet kunne konstatere at det ble indikert høy oljetemperatur etter ca 15 minutters flyvning, og valgte en stund senere å snu, i stedet for å fly videre mot Kristiansund. Det ble senere konstatert at det var en indikasjonsfeil på instrumentet. Flyet ble byttet ut i Bergen, og samme mannskap fløy videre mot Kristiansund kun 1 time og 45 minutter forsinket.

Coast Air flyr daglig på ni destinasjoner i Norge, med 40 avganger hver dag fordelt på ni flymaskiner. Fra Bergen har vi ruter til Kristiansund, Trondheim, Skien og Fagernes.

Hva skjedde teknisk på denne flyturen?

Instrument som måler oljetemperaturen viste for høy temperatur i den ene motoren. Imidlertid viste hverken oljetrykkmåler eller andre instrumenter noe unormalt. Det ble tatt beslutning om å snu mot nærmeste flyplass, helt i følge sikkerhetsprosedyrene.

Kan man fly med bare en motor?

Ja, det er ikke noen som helst problem. Landningen på Flesland ble foretatt med begge motorene i gang. Ulempen ved å fly på en motor er at det tar lengre tid. Fordelen er at det går mindre drivstoff. Det hadde altså ikke vært noen problemer å fortsette mot Kristiansund, eller enda lengre for den delen.

Hva kan skje når motoren blir for varm?

Det som først og fremst skjer er ujevn og uøkonomisk gange. For sikkerhets skyld kan kapteinen velge å skru av den motoren som er varm. Det var ikke nødvendig og ble heller ikke gjort i dette tilfellet. Flyet landet med begge motorene i gang, med bl.a jevnt oljetrykk og uten andre feilindikasjoner.

Hvor mange passasjerer var ombord?

Det var 14 passasjerer ombord.

Hvordan var været?

Det var godt vær. Vi i Coast Air er vant til å fly i dårlig vær. Kapteinen og styrmannen ombord på denne flighten er blant våre mest erfarne.

Hvorfor måtte flyet snu?

Flesland lå nærmest. I Kristiansund ville det dessuten vært vanskeligere å få frem erstatningsfly. Nede i Bergen kunne manskapet følge med et Coast Air rutefly mot Haugesund, for å hente opp en ny Jetstream som sto klar i hangar på Haugesund lufthavn Karmøy, selskapets hovedbase. Passasjerene var ombord i nytt fly klokken 1715, 1 time og 45 minutter forsinket, med samme mannskap, som fløy videre på ruten so går til Trondheim.

Er Jetstream 31 et sikkert fly?

Jetstream blir produsert av BAE og er Europas mest brukte 19-seters fly. Innen Coast Air er de en populær arbeidshest som vi har brukt i mange år og har god erfaring med. Vi har nylig kjøpt inn to nye Jetstream, blant annet en VIP versjon med 10 seter, for å møte økt etterspørsel både på ruter og i utleiemarkedet, da stadig flere bedrifter og idrettslag bruker Coast Air til chartervirksomhet.

Hvor ofte vedlikeholdes flyene?

Alle fly er inne en gang i uken for å sjekkes av vårt eget erfarne tekniske personell. I tillegg foretas en sjekk av det viktigste utstyret av mannskapet, før hver enkelt avgang. Dette betyr at viktige ting blir sjekket flere ganger hver dag. Coast Air er ilagt alle de samme sikkerhetskravene fra myndighetene på lik linje som alle større flyselskaper.

For mer informasjon, vennligst kontakt:

Administrerende direktør Inge Sundfør
Tlf. 92884008

Markedssjef Vigleik Dueland
Tlf. 92 084689

Bildet kan fåes tilsendt høyoppløst fra Vigleik Dueland eller lastes ned fra Waymaker/Observer.
vigleik.dueland@coastair.net



Jetstream med Coast Air sin nye profil, lansert 24. januar 2005 i forbindelse med markering av positive forandringer og nysatsinger i selskapet.