

Luftfartstilsynet
Postboks 243
8001 BODØ

Saksbehandler / Telefon:

Vår dato:
10.02.2017

Vår ref.:
16/868- 8

Deres dato:

Deres ref.:

VURDERING AV LUFTFARTSHENDELSE PÅ KRISTIANSAND LUFTHAVN KJEVIK 4. NOVEMBER 2016 MED FLYSELSKAPET GO2SKY, BOEING 737 LN-NII

Hendelsen skjedde i forbindelse med rutenflyging fra Kristiansand til Oslo. Flygingen ble utført av det slovakiske flyselskapet Go2Sky på vegne av Norwegian Air Shuttle. I ettertid har det kommet reaksjoner i media, skriftlig spørsmål i Stortinget til Samferdselsministeren og synspunkter fra ulike organisasjoner.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) ble ikke varslet og mottok heller ikke noen rapport om hendelsen før vi ble kontaktet av media. Siden flere opplevde at sikkerheten var blitt satt på spill, valgte SHT å gjøre en faktainnsamling for å avklare hendelsesforløp og fastsette klassifisering av hendelsen.

Havarikommisjonen har blant annet innhentet informasjon om at Norwegian hadde utført revisjon av Go2Sky både før kontrakt ble inngått og i løpet av kontraktperioden, at kabinbesetningen tilhørende Norwegian Air Shuttle hadde gjennomgått konverteringskurs hos Go2Sky og fløy utelukkende for det slovakiske flyselskapet mens det opererte LN-NII. Det er innhentet kommunikasjonsdata, radardata og ferdsskriver data (FDR) for den aktuelle flygingen. Operasjonsmanual og tilhørende sjekklister er innhentet fra Go2Sky. Go2Sky valgte å iverksette en intern undersøkelse av hendelsene, og Havarikommisjonen har fått tilgang til selskapets rapport.

Et resymé av hendelsen:

LN-NII var et par timer forsinket. Grunnet dårlig vær på destinasjonen Gardermoen, var det innført slottid slik at den aktuelle flygingen (NAX277) hadde blitt tildelt et spesifikt klokkeslett for avgang Kjevik.

Flyet var klar for avgang ca. fem minutter før tildelt klokkeslett. Da det ikke var annen trafikk, ble flyet klarert til å vente i avgangsposisjon ute på rullebanen. Ferdsskriverdata viser at flyets parkeringsbrems ble satt på. Siden flyet skulle vente i flere minutter var dette et naturlig valg. Da NAX277 noe senere ble klarert for avgang, motorkraften økt, stod parkeringsbremsen fortsatt på og dette førte til at «Take-off configuration warning» kom på i cockpit.

Ved en feiltakelse stoppet styrmannen da begge motorene. Det førte til at de fleste strøm-avhengige systemene ble borte, og at flyet gikk over på batteridrift. Det var mørkt ute og de to flygelederne i tårnet observerte at flyet ble mørklagt, men at utvendig nød-belysning kom på. I media har det blitt hevdet at flyet rullet ca. 230 meter. Ferdskriferen viser at flyet beveget seg kun ca. 20 meter.

For å få startet motorene, måtte besetningen først starte flyets hjelpemotor (APU), samt slå av aircondition- og kabintrykkssystemene. Etter noe tid var begge motorene startet og flyets navigasjonssystemer tilbake i drift. Tildelt avgangstidspunkt var da passert. Flyet stod fortsatt foran terskelen på rullebanen og det var derfor ikke behov for å utføre nye flyttelsesberegninger med hensyn til avgangsdistanse og stigning. Flygerne annonserte ikke at kabinbesetningen skulle innta sine seter, og avgangen ble påbegynt før kabinbesetningen satt fastspent.

Etter avgang begynte stigning mot flygenivå 330 (om lag 33 000 ft). Da flyet passerte flygenivå 140 (14 000 ft), kom det varsel i cockpit om feil med kabintrykket («Cabin altitude warning»). Det viste seg at kabintrykkssystemet ikke hadde blitt satt på. Flyet ble flatet ut i flygenivå 150 (15 000 ft) og kabintrykkssystemet ble satt på, men ikke på en slik måte at normalt kabintrykk raskt ble gjenvunnet. Lydvarsel for lavt kabintrykk fortsatte i fem minutter.

Lufttrafikkjentesten stusset over at NAX277 ikke steg til klarert høyde og tok kontakt med besetningen. Flygerne fortalte at de hadde et teknisk problem og ønsket å fortsette i flygenivå 150. Lufttrafikkjentesten spurte om de ønsket prioritet for landing på Gardermoen, noe flygerne avsto.

Kabinbesetningen hørte det kontinuerlige lydvarselet i cockpit og merket samtidig at kabintrykket ikke var normalt. Kabinsjefen prøvde å kontakte flygerne via flyets telefonsystem. Siden systemet i en Boeing 737 prioriterer lydvarsler framfor kommunikasjon på telefonsystemet fikk ikke kabinen kontakt med flygerne. Kabinsjefen var bekymret for hva som pågikk og benyttet en nød-kode for å låse seg inn i cockpit. Da kabinsjefen kom inn i cockpit skal vedkommende, grunnet språkproblem, ikke ha fått noen god forklaring på det som hadde skjedd. Kabinbesetningen valgte på eget initiativ å benytte oksygenmaske.

Ferdskriver-, radardata og opptak av radiokommunikasjon tyder på at videre flyging og landing på Gardermoen forløp uten ytterligere problemer. Etter landingen på Gardermoen forlot kabinbesetningen flyet.

Fartøysjef hadde 14 862 flytimer totalt, hvorav 12 803 timer på Boeing 737.
Styrmannen hadde 821 flytimer totalt, hvorav 445 timer på Boeing 737.

Flyet hadde fire kabinbesetningsmedlemmer og 130 passasjerer

Havarikommisjonens klassifisering av hendelsen:

De internasjonale definisjonene som er lagt til grunn for luftfartsmyndighetenes klassifiserings-system er gitt i ICAO Annex 13 og EU-forordning 996/2010, som er inntatt i Luftfartsloven. Havarikommisjonen har vurdert saken ut i fra disse kriteriene og kommet til at det er mest korrekt å klassifisere saken som en «luftfartshendelse». Det vil si at hendelsen ikke var nær ved å bli en ulykke som er definisjonen på en «alvorlig luftfartshendelse» i nevnte klassifiseringssystem. Det betyr ikke at saken ikke kan ha vært oppfattet som både skremmende og alvorlig for de involverte parter.

Utfordringer ved økt bruk av inn- og utleie:

Havarikommisjonen har innhentet dokumentene vedrørende søknader og godkjenninger av inn- og utleie av LN-NII, fra det ble levert fra Boeing fabrikken i 2014 og frem til hendelsen i november 2016. Dokumentene er omfattende og mange organisasjoner har vært involvert.

Innleie av luftfartøyer for å dekke opp variable behov for kapasitet synes å øke i omfang. Dette gjelder både dry- og wet-leaseavtaler. Det innebærer at tilsyn med sikkerheten fordeles på flere luftfartsmyndigheter i ulike land. Etter Havarikommisjonens syn innebærer dette økt behov for informasjonsflyt, harmonisering av tilsynspraksis og samordning myndighetene imellom, dersom den enkelte luftfartsmyndighet skal kunne være i stand til å overvåke flysikkerhetsutviklingen i sitt eget land på en tilfredsstillende måte. SHT anser at det kan være formålstjenlig om Samferdselsdepartementet sammen med Luftfartstilsynet vurderer om den nasjonale forvaltningen på området er tilfredsstillende.

Det kan stilles spørsmål om utenlandske operatører og tilsynsmyndigheter har tilstrekkelige kunnskaper til operasjoner i norsk klima og norske flyplasser. Havarikommisjonen er av den oppfatning at dette setter store krav til operatørene med hensyn til å forsikre seg om at selskapene man leier inn kapasitet fra, tilfredsstillende de standarder som selskapene selv setter. Viktige elementer i slike standarder kan gjerne gå ut over de minimumskravene som myndighetene har satt.

Samtidig som operatørene må være seg sitt ansvar bevisst, har Luftfartstilsynet en viktig og krevende oppgave i forbindelse med godkjenning av leasingavtaler og hvor vurderingene av innleid selskap er en del. I forbindelse med faktainnsamling omkring denne saken kan det synes som om dette med fordel kan få økt fokus.

Beslutning om å ikke undersøke hendelsen:

Havarikommisjonen er i utgangspunktet kun forpliktet til å undersøke saker som har blitt klassifisert som «alvorlig luftfartshendelse» eller «luftfartsulykke». Luftfartsbestemmelsene gir imidlertid Havarikommisjonen adgang til også å undersøke saker som har blitt klassifisert som «luftfartshendelse». Etter en helhetlig vurdering av de sikkerhetsmessige aspektene ved denne saken, avveid mot forventet ressursbruk og for tiden tilgjengelig kapasitet i luftfartsavdelingen, har Havarikommisjonen besluttet å ikke undersøke saken videre.

Vennlig hilsen

William J. Bertheussen
Direktør

Kåre Halvorsen
Avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Mottakere:

Luftfartstilsynet, Samferdselsdepartementet

Kopi til: