

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 39/98

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 24. september 1998

Luftfartøy

-type og reg.:	Fokker F-27 M50, LN-RNC
-fabr. år:	1989
-motor:	Pratt & Whitney PW 125B
Radiokallesignal:	SAS 2320
Dato og tidspunkt:	23. mars 1998, kl. 1410
Hendelsessted:	Trondheim lufthavn Værnes
Type hendelse:	Luftfartshendelse, feil lasting
Type flyging:	Ervervsmessig ruteflyging
Værforhold:	Ikke relevant
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	Ikke relevant
Reiseplan:	IFR
Antall ombord:	4 besetningsmedlemmer og 40 passasjerer
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	Ikke relevant
Informasjonskilder:	SAS Commuter Flight Occurrence Report og egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 1 time), hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Etter landing i Bodø med LN-RNC (SAS 2320) ble det av lastepersonellet under utlastingen oppdaget at luftfartøyet ifølge lastedokumentene hadde vært feil lastet ved avgang fra Værnes.

I lasterom nr. 1 var det lastet 396 kg i stedet for 88 kg, mens vekten i lasterom nr. 4 var 88 kg i stedet for 396 kg. Dette førte til at LIZFW, på det loadsheet som besetningen mottok, var feilaktig beregnet til indeks 42. Den virkelige lasteindeksen var 25. Følgelig var LIZFW på lastedokumentasjonen (loadsheet) 17 indeksenheter feil.

Fremre og bakre balansegrense var henholdsvis 27/43. Etersom indeks 42 lå innenfor begrensningene, ble ingen omplassering av passasjerene utført. Hadde det vært kjent at indeksen var 25 hadde det vært mulig å balansere flyet ved å omplassere passasjerene. I dette tilfellet satt det 20 passasjerer på de første 6 stolradene.

Denne feillastingen førte til at den aktuelle LIZFW var 2 indeksenheter utenfor fremre begrensning.

Flygesjefen i selskapet skriver bl.a. i sin utredning av hendelsen.

"..... With a center of gravity 2-index units fwd of fwd limit, it is assumed that in this occasion a minor degrading of flight safety occurred. However, misloading of an aircraft is a very serious matter, which in another case could have had serious consequences. Due to this our risk assessment grading on this incident is 7 on a scale from 1 - 10."

Selskapet har innskjerpet rutiner/bestemmelser overfor berørt personell.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Lasterom 1 på F-27 M50 er betydelig større enn lasterom 4. Normal lasting på denne flytypen gjøres ved at største tyngde plasseres i lasterom 1, slik som i dette tilfellet. Grunnen til dette er at man da kan få lastet indeks litt foran tyngdepunktet. Ved denne hendelsen gikk lasteinstruksjonen ut på at den tyngste lasten skulle plasseres i lasterom 4. Dette var altså en uvanlig lasting. P.g.a. vanen med den normale lasteprosedyren ble den tyngste lasten plassert i lasterom 1, og denne feillastingen førte til at LIZFW ble 25, altså 2 indeksenheter foran den fremre begrensningen.

I dette tilfellet var flyet nesten fullt. Det var 40 passasjerer (50 seter). Fordi 20 av passasjerene satt på de seks første stolradene ble balansen ytterligere forverret.

HSL har for tiden til behandling flere rapporterte hendelser hvor feillastinger av fly har funnet sted. Personell som arbeider med denne viktige delen av de flyoperative forhold må være oppmerksomme på hvor vesentlig det er at lastingen og beregningene på dette blir gjort riktig, slik at flyets balanse blir korrekt. I motsatt fall kan luftdyktigheten bli skadelidende.