

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFFTART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 05/98

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 15. januar 1998

Luftfartøy

-type og reg.: Fokker F-27 M50, LN-RNC
-fabr. år: 1989
-motorer: Pratt and Whitney PW 125B
Radiokallesignal: SK 2334
Dato og tidspunkt: 22. oktober 1997, kl. 1705
Hendelsessted: Stand 38, parkeringsområdet på Trondheim lufthavn Værnes
Type hendelse: Luftfartshendelse
Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging
Værforhold: Vind: 260° 10 kt. Sikt: 10 km +. Dagslys. Skybase: 1 300 ft.
Temperatur og doggpunkt: 5°C/3°C. QNH: 1 016 hPa
Flygeforhold: IMC
Reiseplan: IFR (standard repetisjon)
Antall ombord: 3 + 28
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: En 12 x 10 cm lang flenge bak på undersiden av flykroppen
Andre skader: Blinklys på teknikerbil avrevet
Fartøysjefen
-alder: 48 år
-sertifikat: ATPL-A
-flygererfaring: 8 500 timer
Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, flygesjefens rapport, teknikerens rapport og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under første sving ut fra parkering etter oppstart traff halen på luftfartøyet toppen av førerhuset på en teknikerbil. Bilen ble parkert til venstre rett ut for cockpit i god avstand fra propell og passasjer døren. Bilens avstand var ca. 6 m fra cockpit. Flyet ble startet på vanlig måte hvor teknikerens hadde telefon- og visuell kontakt med fartøysjefen. Etter oppstart ble bremseklosser og "headset" fjernet. Teknikeren gikk så over på venstre side ved siden av bilen. Han ga klarsignal som ble bekreftet av fartøysjefen. Deretter gikk han

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.

inn i bilen, men rakk ikke å fjerne denne før flyet begynte å takse med sving til høyre. Bilen ble truffet av flyets hale. Sammenstøtet laget en bulk med en 12 cm x 10 cm lang flenge på undersiden av flykroppen ca. 30 cm fra halekonen. På teknikerbilen ble blinklyset på taket avrevet. Flybesetningen merket ikke dette. Flyvertinnen som var plassert bak i flyet hørte et dunk, men trodde at flyet hadde takset over en kabel og ga ingen beskjed til cockpit.

Teknikeren som hadde gitt klarsignal til uttaksing, var på det rene med at skade hadde oppstått på flyet. Det var ikke radio i bilen, og telefonnummeret til flykontrollen (TWR) var heller ikke tilgjengelig. Han kjørte derfor til selskapets hangar og forsøkte der å komme i kontakt med flyet for å rapportere hendelsen og stoppe flyet. Selskapets frekvens, 131.67 MHz, som brukes for samband mellom besetning og tekniker ble forsøkt benyttet, men ingen kontakt kunne opprettes fordi besetningen på dette tidspunkt lyttet på selskapets CUT frekvens 131,70 MHz. Etter det mislykkede forsøket på radiokontakt ringte han TWR, men det tok tid før han fikk opprettet kontakt. Han rapporterte hendelsen og ga beskjed om at flyet måtte kalles tilbake øyeblikkelig, men da var flyet allerede tatt av fra bane 27.

Værnes TWR informerte besetningen på LN-RNC om sammenstøtet. Flyet var på dette tidspunkt kommet opp i 1 500 ft høyde og var i skyer. Fartøysjefen returnerte hurtig til Værnes etter radarvektorer og instrumentinnflyging til bane 27. Etter parkering ble skaden inspisert og flygingen kansellert.

Fartøysjefen skriver bl.a.i sin rapport:

"Etter oppstart koblet teknikereren seg fra intercom og vi mottok klarsignal for taksing. Etter å ha mottatt takseinstruks fra TWR ble flyet svingt rundt mot høyre. Teknikeren flyttet trucken ca. 2 meter fram rett før kollisjonen. Hadde trucken stått stille i den opprinnelige posisjon hadde sammenstøtet vært unngått. Som fartøysjef kunne jeg vært enda mere aktsom, og latt være å sette flyet i bevegelse før jeg var helt sikker på at trucken var vekke."

Teknikereren forklarer i sitt høringssvar følgende:

"Det som skjedde var at idet jeg så at flyet kom mot meg og jeg skulle flytte bilen i all hast så fikk jeg satt gearet i 5. gear i stedet for revers og bilen gjorde et lite rykk fremover før motoren kvalte seg og stoppet."

Flygesjefen skriver bl.a. i sin rapport:

"Denne hendelsen et typisk resultat av en kjedereaksjon som starter med at teknikereren forsøker på en så rask måte som mulig å få flyet av gårde med minimum forsinkelse. På grunn av hast ble teknikerbilen parkert så nær flyet, og dette ble oppdaget for sent under uttaksingen. På grunn av flyets raske høyre sving ble det ikke tid nok for teknikereren å få bilen vekk.

Det mest alvorlige forhold anser jeg å være at det tok for lang tid å komme i kontakt med flyet slik at det ikke kunne stoppes på bakken. Når det er mistanke om at flyet har vært i kontakt med noe bakkeutstyr under uttaksing, må all bestrebelse gjøres for å stoppe flyet.

Allerede dagen etter hendelsen har selskapets tekniske avdeling på Værnes gitt ut nye regler for parkering av bakkeutstyr i sikkerhetssonen."

På den parkeringsplass som ble benyttet ved denne anledning, er det to forskjellige prosedyrer for å komme ut av området. Dersom fly er parkert på oppstillingsplassen ved siden av, må "push-back" benyttes. Dersom parkeringsplassen til høyre er ledig kan parkeringen forlates ved hjelp av en skarp høyre sving ut. Denne siste prosedyre ble benyttet ved hendelsen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Det synes som både fartøysjefens og teknikerens vurdering av bilens plassering og avstand til flyet har vært uriktig. Det er dessverre slik i dag at en stor del av skader som påføres luftfartøy, blir gjort pga. kontakt med forskjellig bakkeutstyr. Ofte blir disse unødig uvørent manøvrert i flyenes nærhet. Det er etter HSLs mening heller ikke fornuftig å operere fly på bakken på noen annen måte enn langsomt og forsiktig. På grunn av den begrensede sikt flygebesetningen har fra cockpit, særlig under sving, er det av stor viktighet at bakkepersonell assisterer ved uttaksing fra trange parkeringsområder. Alt bakkeutstyr som ikke nødvendigvis av sikkerhetsmessige eller operative grunner må opereres i sikkerhetssonen, bør plasseres annet sted før oppstart. Før klarsignal gis til fartøysjefen må alt utstyr og kjøretøy være fjernet fra sikkerhetssonen.

HSL er enig i at det mest alvorlige ved denne hendelsen er at et fly som ble skadet under bakkeoppholdet (uttaksingen), ikke kunne bli stoppet i tide og før det kom i luften. Selskapet bør utarbeide en rutine som gjør det mulig for en tekniker å komme i kontakt med besetningen under uttaksing dersom et liknende behov skulle oppstå.