

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 24/2001

Avgitt: 2. august 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.: DHC-8-402, LN-RDF
-fabr. år: 2000
-motorer: 2 stk. Pratt & Whitney of Canada Ltd. Model PW 150A

Radiokallesignal: SAS 670

Dato og tidspunkt: 2. mars 2001, kl. 1350

Hendelsessted: Underveis mellom Hannover og København i flygenivå 240

Type hendelse: Luftfartshendelse, fall i kabintrykk og nødnedstigning

Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging

Værforhold: Klart vær

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR

Antall om bord: 4 besetningsmedlemmer og 41 passasjerer

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 45 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: Ca. 10 000 timer flygetid

Informasjonskilder: Fartøysjefens "Flight Occurrence Report" og tilleggsopplysninger fra selskapet.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Kort tid etter at flyet var kommet opp i marshøyden i flygenivå 240 fikk flygebesetningsmedlemmene varsel om feil ved kabintrykket. Samtidig observerte begge en "susende" lyd. Nødsituasjon ble erklært til Bremen ATC samtidig med at nødnedstigning ble startet. Etter at oksygenmaskene var tatt på og lesing av sjekklisten startet, oppdaget besetningen at begge "bleed switches" var i av (åpen) posisjon. Etter at dette ble korrigert, begynte kabintrykket å øke og flyets nedstigning ble stoppet i flygenivå 150. Nødsituasjon ble

kansellert. Årsaken til hendelsen var at besetningen hadde feilet i lesingen av sjekkpunkt 3 i "After Start Checklist": "BLEED AIR ON & REQ'D.....R/P.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

På grunn av at besetningen ikke gjennomførte sjekklisten "After start" korrekt, ble denne starten og oppstigningen utført som en trykkløs flyging. Dersom besetningsmedlemmet som var ansvarlig for sjekklistelesingen ble forstyrret i rutinen, anser HSL at det korrekte vil være ved uregelmessigheter under sjekklistelesing å gå tilbake og dobbeltsjekke utførelsen.

Selvfølgelig skal alle sjekklister utføres. Videre var det ved denne anledningen flere scenarier hvor denne feilen burde blitt oppdaget. Dette gjelder både "Taxi Check List" og "Climb Check List". På motor instrumentpanelet gis det også en indikasjonsstatus over trykkbryternes posisjon.

HSL har i den senere tid registrert flere tilfeller av feil utførte sjekklister. Dette er en tendens som er svært uheldig. Ofte er det vanskelig å oppdage slike feil. Det finnes ingen sjekklister for feil leste sjekklister.

Sjekklister er en av flere sikkerhetsbarrierer som er satt inn for øket flysikkerhet. Ved å sette en slik barriere til side senkes flysikkerhetsnivået. HSL mener at dette ikke er akseptabelt.

HSL har til undersøkelse en liknende hendelse med en Boeing 737, LN-TUD, der en vil vurdere denne type menneskelig feil (human factor) i en større sammenheng. HSL vil vurdere cockpit design, sjekklister utforming, rutine preget flyging (complacency), trening og besetningsmedlemmers holdning til bruk av sjekklister.