

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 56/2001

Avgitt: 4. desember 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.: Fokker Aircraft F-27 MK 050, LN-RNG
-motorer: 2 stk. Pratt & Whitney Canada PW 125B turboprops

Radiokallesignal: SAS 2303

Dato og tidspunkt: 24. august 2001, kl. 0710

Hendelsessted: Harstad/Narvik lufthavn Evenes (ENEV)

Type hendelse: Luftfartshendelse, feillasting slik at tyngdepunktet kom utenfor begrensningene

Type flyging: Ervervsmessig rutflyging

Værforhold: Vind: stille. Sikt: mer enn 10 km. Skybase: 1 800 ft.
Temperatur/duggpunkt: 10 °C / 9 °C. QNH 1022 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: IMC

Reiseplan: RPL IFR

Antall om bord: 27 hvorav 3 besetningsmedlemmer

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 31 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: Total flygetid var 4 100 timer hvorav 1 050 på aktuell type

Informasjonskilder: Fartøysjefens "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" NE 0382, rapport fra lasteformannen, kommentarer fra stasjonsjef, lastedokument (Loadsheet) og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-RNG, en Fokker F27 MK 050, på rute SAS 2303 fra Evenes til Bodø med passasjerer og frakt ble feillastet. Frakten besto til stor del av aviser. Feillastingen førte til at flyet var ute av balanse og lasterom 4 hadde mer last enn tillatt.

Fartøysjefen skriver i sin rapport på flygingen:

”Ved rotasjon og utkltring syntes flyet å være ute av vekt/balanse. Kalte opp SAS Evenes og fikk melding om at vekt i compartment 4 skulle økes med 300 kg. Dette ga en ny index = 52. (Rear limit var 49). Flyttet 3 pax fra bakre til fremre seksjon. Hvilket minket index til 42. Kalte opp SAS Bodø under innflyging for å få en dobbelsjekk av vekt/balanse. Etter landing i Bodø ble lasten sjekket, og jeg ble fortalt at det var 450 kg mer i compartment 4 enn opplyst på load-sheet. Dette gir totalvekt i compartment 4 = 882 kg, som er over maksimum, og også utenfor vekt/balanse tabeller (ved å ekstrapolere kan dette gi index = 58 på Takeoff fra Evenes, og index = 48 etter flytting av pax før landing i Bodø)”.

Fartøysjefens mening om årsaken til hendelsen er:

”Feil innberetning av vekter i lasterom 4.”

Lasteformannen (Loadmaster) har gitt sin forklaring på hendelsen. Han skriver blant annet i sin rapport:

”Lasteordren fra CLC (Central Load Control) = sentral lasteplanleggings-funksjon kom med estimerte vekter. Vanligvis setter personell ved fraktavdelingen på Evenes inn aktuelle fraktvekter så tidlig at lastordre fra CLC kommer med aktuelle fraktvekter. Det er imidlertid ingen fast regel for dette, og denne gangen var vektene estimert av systemet. Jeg tenkte aldri på at fraktvektene som sto på lasteordren kun var estimert. Feillastingen ble gjort på grunn av at jeg satte inn aktuelle fraktvekter. Jeg tar selvkritikk for ikke å ha sjekket dette.

Lasten besto av aviser. På lasteordren sto det at 150 kg skulle lastes i lasterom 1 og 300 kg i lasterom 4. Jeg deltok selv i ”splittingen” av frakten, men jeg verken tenkte på, eller observerte at det ble mye mer enn 300 kg som ble lastet i lasterom 4. Etter dette satte jeg inn tallene i min computer. Det viste seg da at systemet ikke ville godta dette, og jeg så da at det bare var estimert vekt som sto inne og at aktuell vekt må settes inn for å få godkjenning (release). Jeg skulle da selvfølgelig ha kontrollert LFL V (Fraktmaske hvor man ser de aktuelle fraktvekene på fly) for aktuell vekt, men dette ble borte for meg. Jeg satte inn tallene som CLC hadde estimert. Dette beklager jeg sterkt.”

Utdrag av stasjonssjefens kommentarer til hendelsen:

”Feilen skjedde fordi:

1. Det ble ikke satt inn aktuelle fraktvekter av han som var på vakt på fraktavdelingen den morgenen. Han satte dem inn i fraktmasken, men ikke i PAH (Palco Aircraft Handling). Normale prosedyrer er at dette gjøres på fraktavdelingen.

2. Lasteformannen sjekket ikke LFL (fraktmasken) da han fikk beskjed fra datasystemet om at det ikke var satt inn aktuell fraktvekt.

Hadde en av disse to tingene blitt gjort, ville lastefeilen aldri oppstått. Lasteformannen ville ikke fått tatt "release" fordi lasterom 4 ville være overlastet. Han måtte da ha kontaktet CLC for å få lasten flyttet."

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Lasteformannen har i sin ærlige og oppriktige rapport forklart i detalj sin "dårlige dag". Her har vi et eksempel på at den menneskelige faktoren har en meget viktig betydning i alle deler av luftfarten. Det er kjent at det går an for alle å begå feil. For å forhindre at slike feil får alvorlige konsekvenser for flysikkerheten er det innlagt kontrollsystemer. De forskjellige operasjonene skal på den måten være kvalitetssikret. I dette tilfellet synes det som om selskapets kontrollsystem har sviktet. HSL anser at selskapet bør vurdere om fraktlastingssystemets kontrollfunksjon kan forbedres.

HSL utga en rapport (27/2000) om en alvorlig luftfartshendelse/feillasting av et SAS-fly på Oslo lufthavn Fornebu 2. juni 1998. Det ble gitt en tilråding (37/2000):

"HSL tilrår at Luftfartstilsynet vurderer nødvendigheten av en inspeksjon hos selskapet for å undersøke om selskapet har gjennomført nødvendige endringer i rutiner i tråd med tilrådingene fra selskapets egen undersøkelsesgruppe og derved sikre at alle momenter i forbindelse med lastedokumentasjon blir tilfredsstillende utført."

Luftfartstilsynets oppfølging:

"Luftfartstilsynets vurderinger er gitt i notat fra Skandinavisk Tilsynskontor datert 08.01.2001. Det fremgår blant annet at STK har hatt møter med ansvarlig personell, som har bekreftet at nødvendige tiltak er iverksatt slik også selskapets interne inspeksjonsrapport viser.

En inspeksjon fra luftfartsmyndigheten slik HSL tilrår vil eventuelt bli utført på et senere tidspunkt."

Tilråding 37/2000 er lukket."

TILRÅDINGER

Med referanse til ovenstående tilråding 37/2000 og oppfølgingen av denne, anser HSL det relevant å tilrå:

at Luftfartsmyndigheten nå gjennomfører en inspeksjon av selskapets rutiner for lastning av fly (Tilråding nr. 57/2001).