

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 15.12.2005
SL Rapport: 46/2005

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: Bombardier DHC-8-103, LN-WIC
- Produksjonsår: 1993
- Motor(er): 2 stk. Pratt & Whitney PW-121

Operatør:

Widerøe's Flyveselskap ASA

Radiokallesignal:

WIF737

Dato og tidspunkt:

Lørdag 25. juli 2003, kl. 0915

Hendelsessted:

Bodø lufthavn (ENBO)

Type hendelse:

Luftfartshendelse, røykutvikling i kabin

Type flyging:

Ervervsmessig, regelbunden

Værforhold:

Vind: 50° 6 kt. Temperatur: 17 °C. Duggpunkt: 11 °C

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

Ikke relevant

Reiseplan:

IFR

Antall om bord:

1+20 (Flygebesetningen hadde ikke kommet om bord)

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Skade på armatur til lysstoffrør

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 43 år
- Sertifikat: ATPL-A
- Flygererfaring: Ikke relevant

Informasjonskilder:

Rapport om luftfartsulykke/-hendelse (NF 0382), opplysninger fra Meteorologisk institutt og selskapets interne "Incident report" datert 7. august 2003.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under klargjøring av kabinen før flyging på rute WIF710 fra Brønnøysund lufthavn Brønnøy (ENBN) til Bodø via Sandnessjøen lufthavn Stokka (ENST) merket den kabinansatte at det luktet brent. Fartøysjefen ble varslet og kabinen ble undersøkt uten at noe ble funnet som kunne forklare lukten. "Overhead lights" som hadde stått på, ble slått av og døren mellom bagasjerommet og kabinen ble åpnet for å bedre luftgjennomstrømningen gjennom kabinen i det varme været. Den påfølgende flygingen til Bodø forløp som normalt.

I Bodø ble på ny all kabinbelysningen, inkludert "Overhead lights", slått på i forbindelse med klargjøringen av kabinen. Passasjerene ble så tatt om bord og en mannlig passasjer gjorde den kabinansatte oppmerksom på at det sivet røyk ut fra taket/hattehyllen foran sete 5A. Den kabinansatte gikk da fram og slo av all kabinbelysningen. Deretter tok hun kontakt med en flytekniker som begynte å søke etter kilden til røyken. Det ble raskt konstatert at røyken skyldtes overoppheting av armaturet (innfestingen) til et lysstoffrør i "Overhead lights". Flygebesetningen kom så til stede og passasjerene ble gitt en orientering før de ble bedt om å forlate flyet. Etter at flyteknikeren hadde fjernet lysstoffrøret og skrevet inn mangelen i flyets "Hold Item List" (HIL) ble passasjerene på ny tatt om bord. Den noe forsinkede flygingen forløp deretter som normalt.

Overopphetingen hadde skjedd i lysstoffrørets bakre feste i armaturet (Passenger Cabin Overhead Light no. 4) ved stasjon X368.50. I følge selskapets rapport startet mest sannsynlig en oppheting grunnet dårlig elektrisk kontakt/lysbue mellom lysrøret og armaturet allerede mens flyet stod parkert i Brønnøysund. En videre utvikling ble imidlertid forhindret av at lyset ble slått av. Da lyset på ny ble slått på i Bodø begynte temperaturen igjen å stige slik at plastikk materialet i området smeltet og ble forkullet. Da lysstoffrøret ble utmontert var hele festemekanismen smeltet/forkullet, og panelet på oversiden var misfarget av røyk og varme.

Hendelsen medførte en intern systemgjennomgang av selskapets DHC-8-100 og -300 fly utstyrt med Bruce Industries Ltd. "Lamp holders" med delenr. BV03300-12-150. I disse armaturene blir det benyttet lysstoffrør av typen Sylvania F18T5WWRS. I selskapets interne rapport konkluderes det med at det i lengre tid har vært vedlikeholdsproblemer forbundet med den nevnte lystypen. Disse problemene har i hovedsak vært knyttet til problemer under montering av lysstoffrør, og en generell svekkelse av armaturene grunnet høy alder. Problemer med skifte av lysstoffrør har bl.a. vært tema i "Teknisk Sirkulære" TS-01/33 utgitt av selskapet 20. desember 2001 og "WF supplement no 20" utgitt 2. januar 2002 som supplement til "Maintenance Manual". Problemet med høy alder på armaturene har vært forsøkt ivaretatt ved en visuell tilleggsinspeksjon av lysene ved A-inspeksjoner (500 flytimer) introdusert i mars 2002 (INSPECTION OF PASSENGER CABIN FLUORESCENT LIGHTS).

Bombardier/Bruce Industries har gjennom Service Bulletin 8-33-51 utgitt i august 2002 introdusert en ny type armatur (ballast).

Selskapets interne granskingskommisjon fremmet på bakgrunn av hendelsen tre tilrådinger. En av disse var at selskapets tekniske avdeling burde bytte alle aktuelle armaturer som følger:

- delenr. BV03300-12-150 og BV03300-12-48 med nye av typen BV03300-02-50
- delenr. BV03302-11-150 og BV03302-11-48 med nye av typen BV03302-02-50.

De to andre tilrådingene angikk selskapets interne rutiner.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

SHT mener at den interne granskingen i selskapet har vært fyllestgjørende og kommisjonen har følgelig ikke gjennomført egne undersøkelser.

SHT ser imidlertid alvorlig på hendelsen fordi bare tilfeldigheter gjorde at varmgangen og røykutviklingen oppstod mens flyet var på bakken. Det er usikkert i hvilken grad varmgang i det aktuelle området eventuelt kunne ha utviklet seg til en brann. Hendelsen synes å bekrefte et inntrykk av at innretningsdetaljer generelt er av en lavere standard enn flyet for øvrig. Dette har ført til en rekke lignende problemer med kabinbelysning også i andre flytyper. Byggeforskriftene (JAR/FAR) er svært generelle innen områder som kabinbelysning og kabininteriør generelt. Følgelig blir den tekniske standarden på slikt utstyr avhengig av flyprodusentens kravspesifikasjoner og kundenes (flyselskapenes) valg av utstyr ved kjøp av nye fly.

På bakgrunn av den interne tilrådingen byttet selskapet samtlige armaturer av aktuell type. SHT velger derfor å ikke gi egne tilrådinge i sakens anledning.