

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 20/99

Avgitt: 19. august 1999

Luftfartøy

-type og reg.: de Havilland DHC-8-103, LN-WIE

-fabr. år: 1993

-motor: PW-121

Radiokallesignal: WF 931

Dato og tidspunkt: 02.11.1998, kl. 0620

Hendelsessted: Vadsø lufthavn, ENVD

Type hendelse: Luftfartshendelse, kollisjon med startevogn

Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging

Værforhold: CAVOK, parkeringsplassen flekkvis dekket av hardpakket snø og is

Lysforhold: Mørke

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR

Antall om bord: 40, besetning: 2/1, passasjerer: 37

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skade på høyre propell, reduction gearbox og små hull på høyre side av skroget laget av biter av propellen

Fartøysjefen

-kjønn: Mann

-alder: 49 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: Ca. 12 300 timer hvorav ca. 2 200 på aktuell type

Informasjonskilder: Rapporter fra fartøysjefen, Widerøe's Flyveselskap, Lufttrafikk-tjenesten Vadsø og egne undersøkelser

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Etter at passasjerene var gått ombord og sjekklister utført, ble begge motorer startet.

Fartøysjefen beordret frakobling av GPU og lufthavnbetjenten tok ut strømpluggen.

Luken til strømpanelet var vanskelig å låse uten verktøy og lufthavnbetjenten tok derfor ut pluggen til "ground headset" og brukte denne som verktøy for å stenge strømpanelluken.

Konsekvensen av dette var at han derved avbrøt muligheten for kommunikasjon med fartøysjefen.

Fartøysjefen satte nå "propeller levers" i "unfeather" og lufthavnbetjenten, som var i ferd med å stenge strømluken, merket at flyet beveget seg. Han forsøkte å gjenopprette kommunikasjon med flight deck, men lyktes ikke med dette. Flygerne som var opptatt med sjekklistelesing i denne fase merket ikke at flyet beveget seg før høyre propell hadde truffet GPU.

Fotbrems ble brukt til å stoppe flyet og parkeringsbrems ble "re-cycled". Flyet beveget seg totalt ca. 7 meter. Motorene ble stoppet og det ble konstatert skade på høyre propell. Bremsklossen ble funnet liggende parallelt med nesehjulets rullespor. Et kort bremsespor (ca.90 cm) ble registrert der flyet stoppet.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Luftfartshendelsen på Vadsø lufthavn 02.11.1998 var den tredje hendelse av samme type som Widerøe's Flyveselskap har hatt på Vadsø lufthavn på mindre enn 2 år. Alle hendelsene resulterte i skade på høyre propell etter kontakt med GPU.

Moderne propellerblader er laget av "composit" materiale og disse splintres opp ved kontakt. Splintene går p.g.a. sentrifugalkraften med stor hastighet radially ut fra propellerplanet og utgjør en stor fare for liv og sikkerhet til passasjerer, flymannskap og bakkemannskap.

Widerøe's flyveselskap nedsetter en egen undersøkelsesgruppe ved hendelser av denne type og det er også blitt gjort i disse 3 tilfeller.

Den første hendelsen, 14.11.1996, resulterte i rapport med 5 tilrådinger.

Den andre hendelsen, 30.01.1998, resulterte i rapport med 12 tilrådinger.

Den tredje hendelsen, 02.11.1998, resulterte i rapport med 13 tilrådinger.

Flere av tilrådingene går igjen i alle rapportene.

Alle tilrådinger er gitt til operatøren og kommer ikke automatisk til Luftfartsverket.

HSL finner at Widerøe's Flyveselskaps undersøkelsesgrupper har gjort et grundig arbeide i hver enkelt sak og kommet frem til tilrådinger som, dersom de hadde blitt fulgt, med stor sannsynlighet ville kunne ha forhindre gjenntagelse av hendelsene.

Det ser ut til at systemet for vurdering og kontroll med oppfølging av tilrådinger etter interne undersøkelser fungerer dårlig både på operatør- og myndighetsnivå.

En effektivisering av dette systemet vil minske risikoen for gjentagelser og øke sikkerheten.

BSL D 1-1 (Pkt. 4.3 f og 5 c) fastlegger operatørens ansvar for å ha et kvalitetssystem som skal registrere, analysere og korrigere avvik, for derved å hindre gjentagelser. Operatørens system har fungert i registrerings- og analysefasen men sviktet i korrigeringsfasen.

JAA Administrative & Guidance Material Section Four: Operations, Part Two: Procedures (JAR-OPS) Appendix 5, Inspections, Continued Competence of AOC Holder, pkt.3, fastlegger inspeksjonsmyndighetens ansvar for å regelmessig inspisere og verifisere at operatørens kvalitetssystem fungerer etter hensikten. Ettersom manglende korrigeringer fra operatørens side har pågått i en lang tidsperiode uten påtale fra inspeksjonsmyndigheten må HSL konkludere med at disse inspeksjoner har vært utilfredstillende.

TILRÅDINGER

1. HSL tilrår at Luftfartsverket pålegger Widerøe's Flyveselskap å vurdere de tilrådinger som fremkommer i selskapets rapport etter luftfartshendelse 02.11.1998 (se vedlegg 1) og gjennomfører de tiltak som er nødvendig for å forhindre gjentakelse av denne type hendelser på Widerøe's Flyveselskaps rutenett. (Tilråding nr. 13/99)
2. HSL tilrår at Luftfartsverket pålegger Widerøe's Flyveselskap å revidere sin kvalitets- håndbok og sine rutiner slik at tilrådinger etter selskapets egne avviksundersøkelser blir vurdert og gjennomført. (Tilråding nr. 14/99)
3. HSL tilrår at Luftfartsverket gjennomgår sine rutiner for inspeksjoner av operatører slik at svakheter i operatørens kvalitetssystem blir avdekket og korrigert. (Tilråding nr. 15/99)

Vedlegg

Tilrådingen til Widerøe's rapport om flyoperativ hendelse på Vadsø lufthavn med LN-WIE 02.11.1998.

4 ANBEFALINGER

Kommisjonen har gjennomgått to tidligere rapporter og vil sette spørsmål ved selskapets manglende oppfølging av tidligere gitte anbefalinger.

Det er det tredje uhell av samme type som ved Vadsø Lufthavn. Anbefalinger merket med * er hentet fra rapportene av 30. mai 1997 og 30. jan. 1998.

- 4.1 Stasjonsavdeling anbefales snarest å inngå driftsavtaler (handlingsavtaler) på de stasjoner hvor selskapet mottar bistand fra lufthavnsbetjenter.
Alternativt:
Øke egen (agent) bemanningen tilsvarende ressursbidrag fra tredje part.*
- 4.2 Det anbefales QA avd. å utarbeide et revisjonssystem/prosedyre for å systematisere revisjoner av fly- og bakkeoperasjoner (airside safety audit) hvor to eller flere avdelinger har et felles grensesnitt.*
- 4.3 Selskapet anbefales å kreve av Luftfartsverket at forholdene legges til rette slik at standarden på kortbaneplassene oppfyller minimumskravene til ICAO Annex 14 angående merking av tarmac.*
- 4.4 Teknisk avdeling anbefales å vurdere metoder for å øke lengden på sekundærkabel på GPU med minimum to meter.
- 4.5 Det anbefales operativ avdeling å vurdere en utvidelse av sjekklister for utvendig inspeksjon av fly med et punkt "bremsekloss på plass".
- 4.6 Det anbefales operativ avdeling å vurdere å øke innsjekkingsstid ved utestasjoner med 15 min., fra 30 til 45 minutter.
- 4.7 Det anbefales teknisk avdeling å undersøke ansvarsforhold under tauing av fly når flyet befinner seg på en aktiv rullebane.
- 4.8 Det anbefales teknisk avdeling å utvikle en mer detaljert instruks for tauing av fly.
- 4.9 Det anbefales teknisk avdeling å utvikle en mer detaljert avtaletekst for kjøpte tjenester.
- 4.10 Det anbefales teknisk avdeling å kjøpe bremseklosser som er tilpasset DHC-8. Bremseklossene skal ha en lengde som er større enn neshjulets totale sporvidde.

- 4.11 Det anbefales teknisk avdeling å reduserer lengden på draget på GPU . Lengden anbefales redusert slik at ringen kommer ikke høyere enn GPU'ens øverste deksel når den stor i oppreist posisjon.
- 4.12 Operativ avdeling anbefales å vurdere å forandre sjekkliste slik at "condition levers" ikke blir satt til "unfeather" før "all clear" signal er mottatt fra bakkepersonalet.
- 4.13 Operativ avdeling anbefales å utarbeide instruks for cockpit under tauing.