

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 15/2003
Avgitt: 10. februar 2003

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

Luftfartøy

-type og reg.: DHC-8-103, LN-WIN
-fabr. år: 1995
-motor: 2 stk. PW 121
-propell: 2 stk. HAM 14SF-7

Radiokallesignal: WIF 856

Dato og tidspunkt: 16. november 1999 kl. 1819

Hendelsessted: Innflyging til Narvik lufthavn Framnes

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, gnistregn fra propeller

Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging

Værforhold: Vind: 120° 6 kt. Sikt: 10 km+. Skyer: brutt skydekke i 2 000 ft.
Temperatur: 1 °C QNH: 1004 hPa

Lysforhold: Mørkt

Flygeforhold: IMC

Reiseplan: IFR

Antall om bord: 3 + 37

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 43 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: Total flygetid: 5 950 timer. Denne type: 1 515 timer.

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE-0382). Rapport fra lufttrafikkjenersten ved Narvik lufthavn.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

WIF 856 var underveis fra Bodø til Narvik, og var etablert på VOR/DME 096 innflyging til Narvik lufthavn Framnes, da besetningen observerte sterkt gnistregn fra høyre propeller.

”Prop de-icer timer” ble straks slått av, men gnistregnet fortsatte uendret. Besetningen orienterte lufttrafikkjentesten (AFIS) på Framnes om situasjonen og anmodet om forhøyet brannberedskap.

Normal landing og oppbremsing ble foretatt på bane 03 ca. 6 minutter etter at gnistregnet startet. Da flyet ble snudd for å takse inn blusset gnistregnet ytterligere opp, og fartøysjefen besluttet å stanse motorene ute på banen og foreta en kontrollert evakuering gjennom hoveddøra. En brannbil sto klar til innsats, men gnistregnet/flammene sloknet av seg selv da motoren ble stoppet.

Tekniske undersøkelser utført av selskapet viste at et relé i den aktuelle kretsen var skadet. Et sammenbrent kontaktsett i releet hadde forårsaket vedvarende varmeutvikling i området ved børsteblokken for propellen.

Disse releene byttes rutinemessig en gang i året. Det aktuelle releet var sist byttet 30. juli 1999. Selskapet har oppgitt at skaden på releet kan ha kommet som en følge av en kortslutning i et varmeelement på det ene propellbladet.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser dette som en enkelthendelse og at den rutinemessige utskiftingen av releer ivaretar problemet. Noen reell brannfare forelå ikke.