

## BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 11/99

Avgitt: 18. juni 1999

---

### Luftfartøy

-type og reg.: MD-82, SE-DIZ  
-motorer: 2 stk. P & W JT8D-217

Radiokallsignal: SAS 378

Dato og tidspunkt: 11. juni 1998, kl. 1948

Hendelsessted: Tromsø lufthavn, parkeringsplass 23

Type hendelse: Luftfartshendelse, kollisjon med tankbil

Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging

Lysforhold: Dagslys

Reiseplan: IFR

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Vingetipp skadet

### Fartøysjefen

-kjønn: Mann  
-alder: 42 år  
-sertifikat: ATPL-A

Informasjonskilder: *Fartøysjefens "Flight Occurrence Report" og selskapets "Minor Incident Investigation Report".*

---

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

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

SAS 378 ankom Tromsø lufthavn Langnes fra Oslo lufthavn Fornebu noen timer etter planlagt ankomsttid. Etter landingen ble flyet gitt parkering nr. 23. Informasjonslysene for dokkingsystemet for parkeringsplassen fungerte korrekt, og fartøysjefen takset inn mot terminalbygningen på senterlinjen for denne parkeringen. Til stede i parkeringsområdet var en tekniker og en stuer som skulle ta seg av flyet etter parkeringen.

På siden av dette området, til venstre på parkeringsplass nr. 22, sto et annet fly parkert. Her sto det også en tankbil som var i ferd med å tanke dette flyet. Sjåføren på tankbilen hadde parkert sin bil utenom den normale parkeringen i område 22, og noe over i område 23, fordi denne parkeringsplassen var tom. Det var på dette tidspunkt ikke malt sikkerhetslinjer på asfalten ved parkeringsplassene.

---

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

Fartøysjefen på SAS 378 var oppmerksom på tankbilen, men han forventet at den var parkert tilstrekkelig ute av vei for flyets venstre vingetipp, og han fortsatte inntaksingen med referanse fra den visuelle senterlinjen. På den siste del av innkjøringen forsvant tankbilen ut av syne. Informasjonslysene for parkeringen viste klart for innkjøring. Fartøysjefen anså at teknikeren ville stoppe ham med håndsignaler dersom det ikke skulle være tilstrekkelig klaring mellom vingetippen og tankbilen. Noe stoppsignal ble ikke gitt, og fartøysjefen fortsatte taksingen helt frem til terminalbygningen.

Like før det endelige stopp kjente han en lett bevegelse i flyet. Den venstre vingetippen hadde truffet tankbilen. Det oppsto skade på vingetippen og en mindre skade på tankbilen. Ingen av bakkemannskapene hadde oppmerksomheten rettet mot det kritiske området for vingetippklaringen, til tross for at tankbilen ikke var korrekt parkert.

Selskapet har gitt fire anbefalinger til SAS interne organisasjon i Tromsø:

1. Sikkerhetslinjer må være markert på alle parkeringsplasser hvor det benyttes "jetbridge."
2. Tankbiler skal alltid være korrekt parkert.
3. Det ansvarlige personell som setter på lys i dokkingsystemet skal alltid sjekke at parkeringsområdet er ryddet for alt utstyr før lyset blir satt på. Dersom det er tvil om at tilstrekkelig klaring rundt flyet er til stede, skal dette personell stoppe inntaksingen med dokkingsystemet.
4. Dersom det er tvil om tilstrekkelig klaring ved inn- og uttaksing skal alt bakke-mannskap være forberedt på å gi signal til fartøysjefen om at han må stoppe flyet.

## **HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER**

Basert på den informasjon fartøysjefen fikk ved dokkingsystemparkeringen måtte han kunne forvente at det var klar bane. Hans mulighet til å holde visuell oversikt til sidene var begrenset. Ved den siste del av inntaksingen var hans oppmerksomhet primært rettet mot signalet om å stoppe på korrekt sted.

SE-DIZ ankom noen timer etter planlagt rutetid, og det var kanskje uventet for tankbil - sjåføren at det skulle parkere noe fly på den parkeringsplassen. HSL anser at parkering av alt bakkeutstyr alltid skal gjøres innenfor parkeringsområdet til tilhørende fly, uavhengig av om parkeringsplassen ved siden av er ledig. Denne hendelsen er et klart eksempel på at det ikke er akseptabelt å blokkere noe av sideparkeringsplassen, selv om den synes å være ledig. At sikkerhetslinjer for parkeringsområdet ikke var påmalt, kan ha vanskeliggjort kjennskap til hvor grensen for området gikk.

Selskapets egne undersøkelser har ført til 4 anbefalinger. Disse er gitt ovenfor.

