

# SKÝRSLA UM FLUGATVIK

(Sbr. lög nr. 59/1996 um rannsókn flugslysa )

**TF-FIJ**  
**Boeing 757 - 208**  
**Á Keflavíkurlflugvelli**  
**9. janúar 2002**



Markmið flugslysarannsókna er að greina orsakabætti flugslysa í því skyni einu að koma í veg fyrir að flugslys endurtaki sig og stuðla að því að öryggi í flugi megi aukast. Tilgangurinn er ekki að skipta sök og/eða ábyrgð. Skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa skal ekki beitt sem sönnunargagn í opinberum málum, en rannsókn á meintri refsiverðri háttsemi í tengslum við flugslys er óháð rannsókn flugslysa skv. lögum nr. 59/1996 um rannsókn flugslysa (sjá 1. gr. og 14. gr.).

## Helstu staðreyndir

---

**Staður:** Keflavíkurlugvöllur – Stæði 12 við Leifsstöð

**Dags. og tími:** 9. janúar 2002, kl. 07:50

**Loffarið :**

- tegund Boeing 757 – 208
- skrásetning TF-FIJ, skráð til farþegaflugs
- framleiðsluár 1991
- raðnúmer 25085
- skírteini Lofthæfiskírteini gildir til 31.12.2002
- hreyflar Á ekki við

**Skráður eigandi:** Flugleiðir hf

**Rekandi/notandi:** Flugleiðir hf

**Atvikslýsing:** Hleðslumenn lokuðust inni í lest fyrir brottför

**Tegund flugs:** Áætlunarflug

**Veðurskilyrði:** Á ekki við

**Flugskilyrði:** Á ekki við

**Flugið:** Á ekki við

**Fjöldi um borð:** Á ekki við

**Meiðsl:** Engin

**Skemmdir á loftfarinu:** Engar

**Aðrar skemmdir:** Engar

## 1. Málavextir

### Um atvikið

Að morgni miðvikudags 9. janúar voru starfsmenn hlaðdeildar „Icelandic Ground Services“ (IGS) að undirbúa Boeing 757 flugvél Flugleiða hf, TF-FIJ, fyrir brottför frá Keflavík til Kaupmannahafnar. Skömmu fyrir brottför voru tveir hlaðmenn sendir af hlaðstjóra, samkvæmt beiðni hleðslueftirlits, í afturlest flugvélarinnar til þess að finna töskur sem farþegi hafði óskað eftir, en þá var hleðslu nýlega lokið. Hvorki ofangreindir hlaðmenn né hlaðstjórinn höfðu komið að hleðslu eða undirbúningi TF-FIJ að öðru leyti.

Hlaðmennirnir opnuðu lestina til hálf og skriðu inn í lestina til að leita að áður nefndum töskum. Skömmu síðar kom einn af hlaðmönnum IGS, sem unnið hafði við hleðslu flugvélarinnar, að flugvélinni þar sem komið var að brottför hennar. Hann sá að aftari lestin var opin, leit inn í lestina, slökkti ljósin í lestinni og lokaði.

Hlaðmennirnir sem þá voru búnir að vinna sig inn í enda lestarinnar voru nú án lýsingar lokaðir inni í lestinni. Þeir unnu sig fram að lestarhurðinni og reyndu að opna en fundu ekki handfangið. Þeir gátu heldur ekki kveikt ljós en voru með kveikjara á sér sem þeir notuðu til lýsingar við leitina að handfanginu og leiðbeiningum um hvernig ætti að opna lestina. Þegar sú leit bar ekki árangur fóru þeir að ókyrrast þar sem þeir vissu að komið var að brottför flugvélarinnar. Þeir fóru því að íhuga mögulegar leiðir til þess að vekja á sér athygli og veltu fyrir sér möguleikanum á að bera kveikjarann að eldvarnarkerfi lestarinnar og setja þannig af stað viðvörðunarkerfi í flugstjórnarklefanum um eld í lestinni.

Um svipað leyti fór hlaðstjóri sá sem sent hafði hlaðmennina til að leita að töskunum að lengja eftir þeim. Hann hafði svipast um eftir þeim á vinnusvæðinu án þess að finna þá. Skömmu áður en ýta átti flugvélinni frá óskaði hlaðstjórinn eftir því að lestin yrði opnuð til þess að athuga hvort hlaðmennirnir væru um borð og reyndist svo vera.

### Verklag Flugleiða vegna eldviðvörunnar

Samkvæmt upplýsingum Flugleiða hf fylgja flugmenn félagsins eftirfarandi verklagi ef viðvörðun kemur um eld í farangurslest þegar flugvél er á jörðinni og með farþega um borð:

*HLEYPA ÚR ANNARRI BRUNAFLÖSKUNNI, HAFNA LESTINA LOKAÐA OG Á SAMA TÍMA FÁ SLÖKKVILIÐ Á STAÐINN OG LÁTA ÞÁ OPNA LESTINA.*

Slökkviefni í brunafloösku er af gerðinni „Halon“. Það slekkur eld með því að fjarlægja súrefni þannig að eldurinn kafnar.

### Læsingar á hurðum lesta Boeing 757 flugvéla

Á innanverðum lestarhurðum er motta sem skýlir handfangi og er það því ekki sýnilegt nema mottan sé tekin frá. Með handfanginu er mögulegt að opna lestina innanfrá.

Upplýsingar um að þar sé handfang vantaði innan á viðkomandi hurð á TF-FIJ. Hlaðmennirnir vissu ekki af handfanginu og gátu því ekki opnað lestarlyrnar.

Á myndunum hér til hliðar má sjá ofangreinda mottu með upplýsingum um handfangið.



### **Verklag í hlaðdeild**

Í hlaðdeild IGS er verkaskipting tvíþætt: hlaðstjórar og hlaðmenn en hleðslueftirlit tilheyrir farþegaþjónustu IGS.

Samkvæmt upplýsingum frá IGS skipuleggja hlaðstjórar daginn, raða hlaðmönnum niður á flugvélar og önnur verk sem þarf að sinna í hlaðdeild. Að jafnaði eru 1-2 hlaðstjórar úti á hlaði, keyra um á milli flugvéla og færa hlaðmenn á milli flugvéla eftir þörfum. Hleðslueftirlit ákveður hvernig flugvél skal hlaðin.

Verkþættir hleðslueftirlits eru m.a. eftirfarandi:

- Hleðsluáætlanagerð
- Hleðsluskráargerð
- Tengiliður við áhafnir
- Stjórnun og eftirlit með hleðslu flugvélar í samstarfi við hlaðstjóra
- Eftirlit með hleðslu matar um borð í flugvélar
- Eftirlit með hreinsun um borð í flugvélum
- Þöntun á eldsneytisþjónustu
- Almennt eftirlit og stjórnun flugafgreiðslunnar á flughlaði, þ.m.t. byrðing og afbyrðing farþega

Verkþættir hlaðstjóra eru m.a. eftirfarandi:

- Skipuleggja daginn
- Raða mönnum niður á flugvélar
- Færa menn til eftir þörfum

Verkþættir hlaðmanns eru m.a. eftirfarandi:

- Afhleðsla farangurs og fraktar
- Hleðsla farangurs og fraktar
- Afísing flugvéla
- Keyrsla og meðhöndlun ýmissa tækja

## 2. Umfjöllun og niðurstaða

Hlaðmenn voru sendir af hlaðstjóra til þess að finna 2 töskur sem hlaðið hefðu verið í afturlest flugvélarinnar TF-FIJ (B-757) sem var að verða tilbúin til brottfarar frá Keflavík til Kaupmannahafnar. Þessir hlaðmenn voru annars ekki að vinna við hleðslu viðkomandi flugvélar. Hlaðmaður sem var að ganga frá, eftir hleðslu farangurs, í þeirri flugvél sem hlaðmennirnir voru að leita var ekki látinn vita um þessa tvo menn og lokaði þá inni í lestinni. Mennirnir sem voru lokaðir í lestinni vissu ekki með hvaða hætti mögulegt var að opna lestina að innanverðu þar sem merkingar vantaði á viðkomandi hurð og ekki hafði verið fjallað um það í þeirra þjálfun. Þeir íhuguðu því með hvaða hætti þeir gætu látið vita af sér og kom til hugar að bera eld að brunaviðvörðunarkerfi en gerðu sér ekki grein fyrir hvaða afleiðingar það gæti haft.

Að mati RNF hefði mátt koma í veg fyrir að mennirnir lokuðust inni ef hlaðstjóri hefði upplýst hlaðmenn við hleðslu flugvélarinnar um fyrirhugaða leit að töskum. Ennfremur er það mat RNF að standa þurfi betur að skipulagi við hleðslu flugvéla með tilliti til öryggis hlaðmanna.

Eftir þetta atvik var lauslega athugað hvort starfsfólk IGS hefði vitneskju um að mögulegt er að opna lestar umræddra flugvéla innan frá. Niðurstaðan var sú að starfsfólk var ekki meðvitað um þann möguleika. Í kjölfarið dreifði verkefnastjóri IGS upplýsingum úr viðhaldshandbók (Maintenance Manual) Boeing 757 til starfsfólks þar sem koma fram leiðbeiningar um opnun lesta innanfrá.

### Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til:

- Flugleiða hf að merkingar á flugvélum félagsins sem ætlaðar eru til leiðbeiningar og viðvörðunar fyrir starfsfólk séu yfirfarnar við reglubundnar skoðanir flugvéla
- Icelandic Ground Services að í ný- og endurþjálfun starfsfólks verði lögð áhersla á að kynna kerfi þeirra flugvéla sem þeir starfa við að jafnaði og varðar störf þeirra
- Icelandic Ground Services endurskoði verklag við afgreiðslu flugvéla með tilliti til öryggis starfsfólks

Reykjavík, 24. janúar 2003

Rannsóknarnefnd flugslysa