

HCLJ510-2012-80	Incident				
Dato:	11-01-2012	Tidspunkt:	Kl. 15:22:00 UTC		
Skader på luftfartøj:	None	Sted:	Ilulissat BGJN TIZ		
Luftfartøjet.					
Registrering:	OY-CBT	Fase:	En route		
Luftfartøjstype:	DE HAVILLAND - DHC7	Formål:	Commercial Air Transport - Scheduled revenue ops - Domestic - Passenger		
Flyveregler:	IFR				
Personskade.	Fatal	Serious	Minor	None	Unknown
Flyvebesætning:				3	
Passagerer:				27	

Faktuelle oplysninger

Flyvningens forløb

Hændelsen indtraf under en flyvning fra Ilulissat Lufthavn (BGJN) med Upernavik (BGUK) som planlagt destination.

Under stigning - gennem 2000 ft - meldte kabinebesætningsmedlemmet (CA) cockpitbesætningen om at røgdetektoren på toilettet gav alarm. CA kunne også lugte røg i kabinen. CA kunne oplyse at der ingen var eller havde været på toilettet, og at alarmen startede da døren til toilettet blev åbnet. Cockpitbesætningen kaldte BGJN AFIS og afgav nødmelding, og indledte straks returflyvningen til BGJN. AFIS kvitterede for nødmeldingen, og iværksatte katastrofealarm.

På vej tilbage til BGJN kunne CA informere cockpitbesætningen om at røgdetektoren på toilettet ikke længere gav alarm, men at det stadig lugtede af røg i kabinen. Flere passagerer havde også bemærket lugt af røg. Der blev ikke observeret synlig røg i kabinen. Piloterne havde også bemærket lugt af røg i cockpitet.

Ca. 8 nm fra BGJN meldte cockpitbesætningen at alt var normalt, og de forventede at lande uden problemer og selv taxi til forpladsen ved terminalen. Luftfartøjet landede uden at yderligere hændelser indtraf.

Tekniske undersøgelser

Kilden til lugt af røg (ingen synlig røg observeret) blev ikke fundet. Da olie og andre væsker i Air Conditioning System (ACS) kan give røg og/eller lugt af røg, blev der undersøgt for lækager.

Flyets motorer - hvorfra varm luft hentes til ACS - og de to Air Cycle Machines - i ACS blev undersøgt for lækager uden at dette ledte til bemærkninger.

Det blev konstateret at "high pressure bleed" på motor # 1 og # 2 ikke fungerede (flyets venstre side). På hver af de fire motorer trækkes varm luft fra "low pressure bleed valve" og "high pressure bleed valve". Systemet er elektrisk styret. El-systemet blev resat hvorefter systemet igen fungerede. Der blev udført testflyvning i 10 minutter uden at dette ledte til bemærkninger.

Havarikommissionens vurderinger

Havarikommissionen er af den opfattelse at der har været en eller anden form for væske som blev omdannet til damp/røg til stede i Air Conditioning System. Dampen/røgen var ikke af et omfang der gjorde den synlig i kabinen, men den var i stand til at aktivere røgdetektoren på toilettet, og den kunne lugtes overalt i flyet.

Havarikommissionen kan ikke udelukke at udefrakommende væske (sæbe, deicing vand el.lign.) kunne være kilden til lugt af røg fra Air Conditioning System i flyet. Det kan heller ikke udelukkes at den manglende funktion af "high pressure bleed" fra flyets venstre side har haft indflydelse på situationen.