

Safety Recommendation Number:	IRLD2014005
AAIU Event Reference:	IRL00911013
AAIU Report Number:	2014-001
Date of Publication of Safety Recommendation:	28/01/2014
Safety Recommendation Status:	Implemented, closed

Safety Recommendation:

Flightline S.L. should implement suitable and appropriate training for personnel responsible for flight safety and accident prevention.

Response:

The Responsible Manager, Flightline S.L., advised the AAIU by letter dated 28 April 2014 that:

“SAFETY RECOMMENDATION No. IRLD2014005 - Formación adecuada al personal de Seguridad en Vuelo.

SAFETY RECOMMENDATION No. IRLD2014005 –Appropriate training to Flight Safety Department personnel.

El nuevo Responsable de Seguridad en Vuelo, ha recibido formación interna en prevención de accidentes y seguridad en vuelo.

The new Flight Safety Manager has been internally trained in Accident Prevention and Flight Safety.

Además continúa su formación y tiene confirmado un curso de 21 horas los días 12, 13 y 14 de mayo de 2014 en SENASA (Adjunto inscripción).

On addition, he is under continued training on the matter. By now he is scheduled to attend a 21 hours Accident Prevention and Flight Safety Training Course at SENASA on next May 12th, 13th & 14th, 2014 (See enclosed the registration voucher).

La formación en esta materia y su concienciación al resto del personal de la Compañía se ha reforzado, se ha introducido charlas en los cursos de refresco, se han aumentado los comunicados informativos y se ha implementado una herramienta informática on line para fomentar la comunicación de sucesos y la prevención de sucesos.

Training and awareness in this field to the remaining Company staff has been strengthened. Flight Safety talks have been included in the recurrent training courses. Flight Safety informative communiqués have been increased in number. Finally, an online software tool has been developed in order to encourage the crews on the occurrence prevention and reporting.

- Otras medidas

La compañía Flightline en marzo de 2011 presento una serie de medidas que se han implantado para aumentar su nivel de seguridad (ver doc 2)

The company on March 2011 presented a series of measures have been implemented to increase their security level (see doc 2)

- Un nuevo procedimiento de control de vuelos que implica un mayor control de todas las características del vuelo.

Este se ha ido mejorando y ampliando. Se adjunta nueva checklist

- Se realizaron cursos de procedimientos operativos y de técnica de vuelo y SOP's a para todos los pilotos de la Compañía.

La dirección de instrucción continúa con esta política en los cursos de refresco y conversión.

- Se anularon las relaciones laborales a través de terceras empresas. Todos los pilotos volando en nuestro AOC disponen de un contrato laboral con la Compañía FLIGHTLINE.

- Se anuló toda relación comercial con la mercantil AirLada.

- Auditorias e Inspecciones:

Se realizaron tres auditorias extraordinarias e independientes para verificar lo implantado además de las programadas en su Plan anual de auditorias en el año 2011.

En los posteriores años se ha aumentado el número de inspecciones pasando de 9 inspecciones realizadas en el año 2012 a 33 inspecciones realizadas en el año 2013.

- Otros comentarios

Como ya planteamos al CIAIAC para su traslado a la comisión Irlandesa, creemos que en un accidente como el que nos ocupa, la simple información, por parte del control de aproximación o del de Torre a la Tripulación, de que para ellos (Aproximación CAT1), el campo estaba bajo mínimos y no podían aterrizar, hubiera sido una importantísima medida disuasoria y probablemente se hubiera impedido el accidente.

Esto no hubiera supuesto en absoluto interferir en la plena responsabilidad del Comandante en la maniobra, solo proporcionarle una información adicional, que le podía ayudar en sus decisiones, desde un control donde se conoce la capacidad operativa del avión a través del Plan de Vuelo ATS y que en ese momento, al menos Psicológicamente, tenía menos presión que la tripulación y podía pensar más fríamente.

Creemos que no se debe autorizar a un avión a realizar un aterrizaje en las condiciones meteorológicas existentes en Cork, conocidas por los controles de aproximación y torre desde muchas millas antes, sin recordar a la tripulación que con los datos meteorológicos disponibles en torre, el aeródromo estaba bajo mínimos para una aproximación CAT 1.

Contrasta este silencio con las informaciones transmitidas a la tripulación; primera, la posible mejor visibilidad para intentar la aproximación en la pista contraria tras el primer Go Around y segunda, la aparente mejora meteorológica que indujo a la tripulación a intentar la tercera aproximación con el trágico final que todos lamentamos.

Sería deseable que con independencia de los campos de responsabilidad inherentes a cada grupo, se consiguiera una sinergia entre todos (Mantenimiento, Diseño, Control ATC, Entrenamiento y Tripulación), que permitiera cubrir siempre el posible fallo de uno.

Por lo dicho echamos de menos en este informe final algún comentario o recomendación hacia la actuación del control

Cuantas más barreras pongamos al accidente, el Vuelo será más seguro

As we mentioned at CIAIAC for transfer to the Irish commission , we believe that an accident like the one at hand, just information, by the approach control or tower from the Crew, that for them (Approximation CAT1) the field was under minimal and could not land , would have been a major deterrent measure and probably would have prevented the accident.

This would of course not at all interfere with the full responsibility of the commander in the maneuver, only provide additional information that could help him in his decisions, from a control where the operational capability of the aircraft is known through the ATS Flight Plan at that time, at least psychologically, was under pressure and the crew could think more coolly.

We believe that you should not allow a plane to make a landing in existing weather conditions in Cork, known controls approach and tower from miles above, without remembering the crew with available meteorological data tower, airfield was under minimum for a CAT 1 approach.

Contrast this silence with the information sent to the crew; first, the best possible visibility for the approach to try the opposite track after the first and second Go Around, the apparent improvement weather prompted the crew to try the third approach with the tragic end that we all regret.

It would be desirable regardless of the fields of responsibility inherent in each group, a synergy among all (Maintenance, Design , ATC Control, Training and Crew) , that would always cover the possible failure of one to get.

So that we miss in this final report any comments or recommendations to the performance of the ATC

The more barriers we put the accident, the flight will be safer.”

AAIU Comment:

Please Note: The Spanish to English translations above are as provided in the Safety Recommendation response by the addressee.

