

Sammanfattning RL 2012:16

Luftfartyget startade på bana 21 på Landvetter flygplats samtidigt som ett servicefordon närmade sig höger bankant. Servicefordonet stannade ungefär 40 meter från luftfartygets lätningspunkt.

Fordonet RMS726 befann sig på NORRA GENVÄGEN som är belägen väster om rullbanan på Landvetter flygplats, med avsikten att få köra ut på banan. Eftersom fordonsföraren belades med väntetid av flygledaren (AD2 – en elev med instruktör) på cirka 15 minuter bestämde föraren sig för att under tiden köra till platsen för GPO3₁ via RÅDJURSVÄGEN, vilket föraren underrättade flygledaren om. Efter 10-15 minuter ropade fordonsföraren upp tornet och meddelade att han återigen befann sig på NORRA GENVÄGEN.

Flygledaren (AD2) besvarade anropet och anmodade RMS726 att hålla positionen. Samtidigt väntade ytterligare två fordon, servicefordonen 238 och 235, på taxibana F som är belägen öster om rullbanan, på att få köra ut på banan.

Strax därpå lämnade flygledaren (AD2) samt instruktör över arbetet till en kollega för att gå på lunch. Den avlösande kollegan informerades om att RMS726 befann sig vid KIOSK 2112.

Omkring fyra minuter senare gav flygledaren (AD1) luftfartyget med anrops-signalen BEL 17F, startklarering för bana 21. När luftfartyget rullade fick servicefordonen i ordningsföljden 238 och 235 först, samt RMS726 sedan, klart från AD2 att köra ut på banan varpå fordonen 238 och 235 lämnade taxibanan och körde ut på rullbanan från taxibana F.

RMS726, som då befann sig på NORRA GENVÄGEN, började köra mot rullbanan varpå föraren uppfattade ett ljussken från vänster samtidigt som han hörde ett mullrande ljud. Han upptäckte det startande luftfartyget och stannade omedelbart.

RMS726 hade då 27 meter kvar till bankantens vita streckmarkering och 50 meter till rullbanans centrumlinje och befann sig således i zon 2 (se figur 4), allt enligt uppgifter från flygsäkerhetskoordinatören på Landvetter flygplats. Det startande luftfartyget fullföljde starten och varken befälhavaren (PIC₃) eller den biträdande föraren (FO₄) uppmärksammade fordonet i närheten av banan.

Rekommendationer

LFV rekommenderas att:

- Inom ramarna för sitt säkerhetskulturarbete utarbeta och genomföra tydliga riktlinjer för samtal av privat karaktär i arbetsposition under pågående operativt arbete, med sikte på införandet av ett sterilt koncept för flygledare under vissa faser i operativ position. (RL 2012:16 R1)

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Vidta åtgärder för att säkerställa användandet av ett sterilt koncept för flygledare under vissa faser i operativ position. (RL 2012:16 R2)