

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2000:23

***Tillbud med flygplanet G-BVJP
I luftrummet över Östergötland, E län,
den 28 oktober 1999***

Dnr L-98/99

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se

2000-07-11

L-98/99

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2000:23

Statens haverikommission har undersökt ett tillbud som inträffade den 28 oktober 1999, i luftrummet över Östergötland, E län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen G-BVJP.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Ann-Louise Eksborg

Henrik Elinder

Rapport RL 2000:23

L-98/99

Rapporten färdigställd 2000-07-11

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	G-BVJP , ATR-42-300
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normalklass, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Innehavare</i>	Gill Aviation Limited
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-10-28, kl. 17.20 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	I luftrummet över Östergötland, E län,
<i>Typ av flygning</i>	Linjetrafik
<i>Väder</i>	METAR ESGJ, 99-10-28 kl. 17.20: Vind 260°/15 knop, sikt > 10 km, spridda moln med bas 2 300 fot, QNH 1010 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	2 + 1
<i>passagerare</i>	43
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 28 oktober 1999 om att ett tillbud med ett flygplan med registreringsbeteckningen G-BVJP inträffat i luftrummet ovanför Östergötland, E län, samma dag kl. 17.20.

Tillbudet har undersökts av SHK som företräts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, och Henrik Elinder, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Max Danielsson.

Händelseförlopp m.m.

Flygplanet, tillhörande Gill Aviation Limited i England, var inhyrt av Braathens Malmö Aviation för att flyga Braathens ordinarie linje BU887 från Stockholm/Arlanda flygplats till Jönköpings flygplats. Besättningen från Gill Aviation utgjordes av en befälhavare, en styrman och en flygvärdinna (s.k. wet leasing). Med ombord fanns även en purser från Braathens som inte var behörig på flygplanstypen och vars enda uppgift var att sköta annonseringen till passagerarna på det svenska språket. Han var uniformerad men hade inte ställning som besättningsmedlem utan som passagerare.

Ungefär tio minuter efter starten informerade flygvärdinnan kaptenen om att vit rök kom in i kabinen. Något senare, när flygplanet hade planat ut på flygnivå 100 (ca 3 050 meters höjd över marken), aktiverades flygplanets rökvarningssystem. Enligt befälhavares skriftliga rapport vidtogs då åtgärder enligt gällande nödchecklista. Befälhavaren bestämde sig sedan av säkerhetsskäl för att landa på Linköpings flygplats. Därefter landades flygplanet utan problem och utan obehag för passagerarna. Passagerarna transporterades senare till Jönköping med buss.

Den svenske puseren har berättat att informationen om att de skulle landa på Linköpings flygplats kom utan förvarning och samtidigt som serveringen pågick i kabinen. Tiden för att samla in brickor och göra kabinen klar för landning räckte inte till. Puseren kände sig tvungen att hjälpa till trots att han inte hade behörighet på flygplanstypen. Kabinen var trots detta inte färdigställd för landning när landningen skedde. Bl.a. var en nöd-utgång delvis blockerad.

En flygtekniker från flygbolaget konstaterade att röken i kabinen sannolikt hade orsakats av ett smärre oljeläckage i vänster motor. Dagen efter tillbudet flögs flygplanet utan passagerare till England för felsökning och reparation. Innan flygplanet lämnade Sverige lovade en representant från Gill Aviation att bolaget skulle förse SHK med erforderlig faktainformation så att SHK skulle kunna undersöka tillbudet. Trots flera påståttningar från SHK:s sida har sådan information inte lämnats, varför en komplett undersökning inte har varit möjlig att utföra.

Utlåtande

Avsaknaden av utlovad faktainformation har medfört att SHK inte med säkerhet har kunnat fastställa orsaken till rökutvecklingen i kabinen men det finns ingen anledning att betvivla att den orsakades av det oljeläckage som konstaterades på en motor efter tillbudet.

SHK:s undersökning har i stället inriktats mot förutsättningarna för den aktuella inhyrningen och arbetssituationen i kabinen.

Inhyrningen synes ha gjorts enligt gällande bestämmelser och rutiner för s.k. wet leasing. Även om det sannolikt inte hade någon betydelse för händelseförloppet konstaterar SHK att Luftfartsverkets godkännande av inhyrningen gick ut den 24 september 1999 med möjlighet till förlängning till den 25 oktober 1999 och att något giltigt tillstånd för inhyrningen därmed inte fanns när tillbudet inträffade.

När befälhavaren beslutade att omedelbart landa räckte tiden inte till för flygvärdinnan att färdigställa kabinen innan landningen skedde, vilket var allvarligt ur säkerhetssynpunkt. Huruvida behovet att landa så omgående var motiverat har SHK svårt att bedöma. Något samråd med flygvärdinnan om kabinens status före beslutet och landningen synes dock inte ha förekommit, vilket får anses vara en brist.

Den märkliga situationen uppstod också att det i en kritisk situation tjänstgjorde två uniformerade kabinbesättningsmedlemmar men bara en av dem hade befogenheter att utföra flygsäkerhetsarbete. Förhållandet att det i kabinen tjänstgör uniformerad men obehörig personal skulle kunna innebära att en hjälpbehövande passagerare i en kritisk situation inte skulle få den hjälp som han eller hon bett om och förväntat sig eller att hjälpen blir försenad.

Inom EU pågår för närvarande arbete med att ta fram ett direktiv rörande kabinpersonalens kompetens. I detta arbete ingår också moment som tar sikte på vilken ställning och kompetens som extra kabinpersonal med rena servicefunktioner skall ha.