

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2000:17

***Olycka ombord på flygplanet SE-LFB
i luftrummet över Bohuslän, O län,
den 17 januari 2000***

Dnr L-002/00

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

2000-05-26

L-002/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2000:17

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 17 januari 2000 i luftrummet över Bohuslän, ombord på ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-LFB.

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

Ann-Louise Eksborg

Monica J Wismar

Rapport RL 2000:17

L-002/00

Rapporten färdigställd 2000-05-26

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-LFB , Fokker F27 MK050
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	SEB Finans AB, 103 78 Stockholm / SAS Sverige AB (Commuter), Box 7751, 103 96 Stockholm
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-01-17, kl. 17.15 under mörker <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	I luftrummet över Bohuslän, O län, Ca pos 5814N 1203E; FL 100 (ca 3 000 m höjd)
<i>Typ av flygning</i>	Linjetrafik
<i>Väder</i>	Aktuellt väder för Göteborg/Landvetter flygplats kl. 17.15: vind 360°/12 knop, sikt > 10 km, molnmängd 5-6/8 stratocumulus med bas 5 000 fot, temp./daggpunkt +7/-3 °C, QNH 1006 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	2/2
<i>passagerare</i>	46
<i>Personskador</i>	En flygvärdinna bröt benet.
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Befälhavaren:</i>	
<i> ålder, certifikat</i>	42 år, Aeroplane Transport Pilot Licence (ATPL)
<i> total flygtid</i>	9 200 timmar, varav 4 700 timmar på typen
<i> flygtid senaste 90 dagarna</i>	Ca 200 timmar, samtliga på typen
<i> antal landningar</i>	132
<i> senaste 90 dagarna</i>	
<i>Bitr. föraren:</i>	
<i> ålder, certifikat</i>	31 år, Commercial Pilot Licence (CPL)
<i> total flygtid</i>	1 240 timmar, varav 198 timmar på typen
<i> flygtid senaste 90 dagarna</i>	172 timmar, samtliga på typen
<i> antal landningar</i>	133
<i> senaste 90 dagarna</i>	
<i>Kabinbesättning:</i>	
<i> Flygvärdinna</i>	29 år, anställd sedan 15 juli 1996
<i> Flygvärdinna</i>	32 år, anställd sedan 18 november 1999

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 19 januari 2000 om att en olycka inträffat ombord på ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-LFB i luftrummet över Bohuslän, O län, den 17 januari 2000 kl. 17.15.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, och Monica J Wismar, operativ utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Max Danielsson.

Händelseförlopp m.m.

Flygplanet trafikerade den 17 januari 2000 linjen Göteborg – Oslo – Göteborg. Befälhavaren som hade flugit sträckan tidigare under dagen och tagit del av väderprognosen informerade inför starten från Göteborg kabinbesättningen om att det var turbulent i luften, att vindarna på höjd var nordliga och kraftiga, att återflygningen från Oslo skulle komma att ske i medvind och att flygtiden skulle bli kortare än vanligt.

Efter start från Oslo fick kabinbesättningen sitta fastspända ca fem minuter innan de kunde börja med serveringen på grund av turbulensen i de lägre luftskikten. Eftersom det var 46 passagerare ombord (fullt), blev arbetstempot stressat för att kabinbesättningen skulle hinna med serveringen. När befälhavaren informerade om att det var tio minuter kvar till landning och tände skylten "Fasten seatbelt" var de klara med serveringen och skulle spänna fast vagnarna. De båda värdinnorna befann sig i pentryt i den bakre delen av flygplanet. Den ena värdinnan stod något framåtböjd för att låsa fast en vagn när planet plötsligt fick en vindstöt och hon lättade från kabingolvet. Hon föll till golvet och hamnade på ryggen med höger ben under sig. Hon kände att det hade hänt något med hennes ben och när hon fick hjälp att ta av sig stöveln såg hon att vristen var vriden. Den andra värdinnan meddelade förarna vad som hänt och de tillsammans beslöt att den skadade värdinnan fick ligga kvar på kabingolvet under landningen. Den andra värdinnan intog sin plats som var i närheten av den skadade. Via radio begärdes ambulans. De landade åtta minuter senare.

Efter landningen och när flygplanet parkerats vid terminalen övertog biträdande föraren värdinnans arbetsuppgift i den främre delen av kabinen. När passagerarna lämnat flygplanet kom värdare från den ambulans som förarna beställt och tog omhand den skadade som fördes till sjukhus.

Vid undersökningen på sjukhuset konstaterades att värdinnan ådragit sig tre frakturer på höger vrist.

Värdinnan var nyanställd vid företaget och var under träning på sin 15:e flygning.

Det rädde en kraftig nordvästlig höjdströmning över Skandinavien. Rapporter, s.k. SIGMET¹, fanns under eftermiddagen om att måttlig till svår turbulens förekom i Göteborgsområdet på höjder mellan 4 000 fot och 13 000 fot.

Befälhavaren har uppgivit att under inflygningen till Göteborg flögs flygplanet manuellt för att undvika överfart i turbulensen. Vindriktning och vindstyrka som uppmättes vid passage av 10 000 fot var 350 grader 60 knop. Förutom allmän turbulens fick flygplanet vid ett tillfälle en kraftig vindstöt som en kort stund ändrade dess attityd, inte att förväxla med s.k. luftgrop.

Utlåtande

Under flygningen förekom turbulens. Den plötsliga vindstöten orsakade att värdinnan miste balansen och föll så olyckligt att hon bröt vristen. Bidragande till olyckan var att kabinpersonalen till följd av den korta flygtiden inte hunnit avsluta serveringen i tid för att kunna sätta sig och spänna fast sig. SHK anser att det kan ifrågasättas om det från säkerhets-synpunkt är lämpligt att tillhandahålla ett fullständigt serviceutbud vid korta flygningar i turbulent väder.

¹ SIGMET – Uppgift utfärdad av ett meteorologiskt övervakningskontor beträffande förekomst eller väntad förekomst på flygsträckan av vissa angivna väderfenomen, som kan inverka på flygsäkerheten.

