

1997-09-18

L-110/96

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1997:33

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 11 november 1996, på Stockholm/Bromma flygplats, AB län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KHC.

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

S-E Sigfridsson

Henrik Elinder

Monica J Wismar

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-KHC , BAE Jetstream 3103
<i>Ägare/Innehavare</i>	Flying Enterprise AB, Flygfältsgatan, 423 37 TORSLANDA
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1996-11-11, kl. 16.52 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Stockholm/Bromma flygplats, AB län, (pos 5921N 1757E; 14 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Linjefart
<i>Väder</i>	METAR Arlanda kl. 16.50: Vind 050°/6 knop, sikt 1 000 m, moln SCT 100 fot och BKN 20 000 fot, temp./daggpunkt -1/-2°C, QNH 1019 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	3
<i>passagerare</i>	Okänt
<i>Personskador</i>	Flygvärdinnan allvarligt skadad
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Befälhavarens ålder, certifikat</i>	33 år, norsk Air Transport Pilot's Li- cense
<i>Befälhavarens totala flygtid</i>	5 168 timmar, varav 1 005 timmar på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olof Forssberg, ordförande intill den 26 maj 1997 och Sven-Erik Sigfridsson därefter, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Carl Olsson.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

Händelseförlopp m.m.

Flygplanet landade på flygplatsen och parkerades framför stationsbyggnaden för debarkering av passagerarna. När flygvärdinnan skulle öppna kabindörren drog hon ut låshandtaget, som hon brukade göra, men tyckte att handtaget gick trögare än normalt att vrida. Hon ställde sig då närmare dörren och använde mer kraft än vanligt. Plötsligt öppnades dörren och föll utåt. Flygvärdinnan lyckades inte hålla sig kvar i dörröppningen utan föll ut och ned på plattan. Hon ådrog sig ett brott på ena armbågen och en fraktur på den andra.

Kabindörren är placerad i flygplanets bakre del. Dörren fälls nedåt och tjänstgör även som passagerartrappa. Vid upplåsning av dörren inifrån kabinen måste dess låshandtag först dras utåt från dörren och sedan vridas medsols 90°.

Den första rörelsen frigör dörrens låsmekanism och under vridningen sker själva upplåsningen av dörren. När handtaget dras ut försvinner en låsindikering i ett siktfönster på dörrens insida. Flygvärdinnan har uppgivit att hon inte informerats om att låsindikeringen först måste ha försvunnit innan vridningsmanövern får påbörjas. Förutom smärre glapp i dörrens låsningsmekanism har inget tekniskt fel konstaterats som kan förklara händelsen.

Befälhavaren har uppgett att han efter parkeringen öppnade sitt sidofönster för att säkerställa att kabinen var tryckutjämnad eftersom han av erfarenhet vet att flygplanets automatiska tryckutjämningsystem kan haka upp sig. Varken befälhavaren eller flygvärdinnan vet med säkerhet om flygplanet var tryckutjämnat innan kabindörren öppnades.

Vid olyckstillfället fanns i flygbolagets regelverk ingen instruktion om att manuellt tryckutjämna kabinen innan kabindörren öppnas. Vidare fanns ingen instruktion för hur förarna skulle meddela kabinpersonalen när det är klart att öppna kabindörren.

Utlåtande

SHK har funnit två möjliga orsaker till olyckan;

- 1) Flygplanets automatiska tryckutjämningsystem fungerade inte normalt vid landningen. Om flygvärdinnan öppnade dörren innan befälhavaren hade öppnat sidofönstret kan ett kvarvarande övertryck i kabinen ha orsakat både att öppningsmanövern gick trögt och att dörren trycktes upp snabbt.
- 2) Dörrens låshandtag fördes inte tillräckligt långt ut innan vridningsrörelsen påbörjades. Därvid spärrades vridningsrörelsen temporärt innan den plötsligt lossade. Genom att flygvärdinnan därvid lade extra stor kraft på låshandtaget trycktes dörren ut snabbare än normalt.

Rekommendationer

Luftfartsinspektionen rekommenderas att vidtaga åtgärder som säkerställer att kabinen på berörda flygplanstyper alltid är tryckutjämnad innan kabindörren öppnas.