

1997-06 -26

L-105 /96

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

### **Rapport C 1997:23**

---

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 28 oktober 1996, på Malmö/Sturups flygplats, M län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen OY-KII.

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

Olle Lundström

Rune Lundin

Monica J Wismar

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>OY-KII</b> , Douglas DC 9-80
<i>Ägare/Innehavare</i>	Greyhound Financial Services Ltd, London / SAS, 195 87 Stockholm
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1996-10-28, kl. 07.42 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Bana 17 på Malmö/Sturups flygplats (pos 5532N 1322E; 64 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Passagerarflygning i linjefart
<i>Väder</i>	Vind 240°/12 knop, sikt 9 km, brutet molntäcke på 800 fot, temp. +11°C, QNH 998 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	6
<i>passagerare</i>	164
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Behörigheter</i>	Flygledare, flygledarassistent och piloter hade erforderlig behörighet för respek- tive uppgifter

---

Händelsen har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företräts av Olle Lundström, ordförande samt Rune Lundin och Monica J Wismar, utredningschefer. SHK har biträtts av Glenn Magnusson som flygtrafikledningsexpert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Nils Björner.

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

### **Händelseförlopp m.m.**

Flygplanet OY-KII, en MD 80 med linjenummer SAS 102, var den 28 oktober 1996 under uttaxning till bana 17 på Malmö/Sturups flygplats för en passagerarflygning till Stockholm/Arlanda. Trafikintensiteten på flygplatsen var under avtagande efter hög trafikbelastning tidigare under morgonen.

Samtidigt befann sig några sopmaskiner under arbete på bana 17:s södra del. I trafikledartornet skötte flygledarassistenten radiokommunikationen med sopmaskinerna på markfrekvensen. Under maskinernas arbete på banan hade flygledarens stripbord av assistenten markerats med en röd s.k. varningsposang. Av assistentens radiotrafik med maskinerna framgår att dessa fick klart ut på bana 17/35 och att de senare anmodades att vända.

Kl. 07.42 hade SAS 102 nått väntplatsen till bana 17 och flygledaren gav piloterna tillstånd att ställa upp och att starta. Flygledaren har uppgett att hon

avspanade banan och att inget onormalt kunde iakttas. Sopmaskinerna befann sig vid tillfället i anslutning till väntplats bana 35. I samband med starten körde sopmaskinerna ut på banan för ett nytt sopsvep norrut. I detta skede hade assistenten tillfälligt lämnat sin plats för att hämta en kopp te i pentryt några meter bakom arbetspositionerna.

Under det att SAS 102 påbörjade sin start upptäckte assistenten konflikten. Han rusade fram till flygledaren och påpekade förhållandet. Hon ropade omedelbart på radio först ”102 hold” och därefter ”102 break off”.

Flygplanet hade enligt piloterna nått en fart av ca 100 knop då meddelandet om att avbryta starten gavs. Befälhavaren har uppgett att de i samband med meddelandet såg orange rotationsljus i slutet av banan och därmed förstod orsaken till avbrottet. De fick utan problem stopp på flygplanet och någon kollisionsrisk med fordonen hann aldrig inträffa. Efter inspektion av hjul och bromsar startade flygplanet på nytt kl. 07.50.

Enligt vad assistenten uppgett till SHK låg varningsposangen på stripbordet då flygplanet fick starttillståndet. Flygledaren har dock inte kunnat erinra sig att ha uppmärksammat varningsposangen på stripbordet. En möjlig förklaring härtill kan enligt henne själv vara att posangen inte låg på stripbordet när hon ca 10 minuter innan starttillståndet gav flygplanet färdtillstånd och redan då gjorde sin s.k. konfliktbedömning.

Enligt den lokala arbetsinstruktionen hade assistenten bland annat till uppgift att betjäna markfrekvensen. Assistenten fick dock inte ge tillstånd för fordon på bansystemet utan att detta beslutats av flygledaren. I praktiken hade emellertid flygledarens tillstånd endast krävts i fråga om trafik på start- och landningsbana medan assistenten självständigt beslutade om fordonstrafik på bansystemet i övrigt. Enligt assistenten skedde samråd med flygledaren. Hon kan dock inte erinra sig att så skedde men kan inte heller utesluta att så skett.

Eftersom flygledarens och assistentens positioner är belägna intill varandra så sker kommunikationen dem emellan inte via interfon, varför den inte finns dokumenterad på bandregistrerutrustningen. Det har därför inte gått att klarlägga om och i så fall hur samordningen skedde.

Det fanns ingen central eller lokal tjänsteföreskrift som reglerade fraseologi och åtgärdsrutiner för samordningar mellan flygledare och assistent vid utfärdande av körtillstånd på bansystemet.

## **Utlåtande**

Det beskrivna händelseförloppet visar att det vid SAS 102:s start fanns sopmaskiner på banan utan att flygledaren var medveten om detta. Det har inte med säkerhet kunnat fastställas om och i så fall hur samordningen mellan assistenten och flygledaren förlöpt, men klart är att en varningsposang var placerad på flygledarens stripbord. Då flygledaren rutinmässigt avspanade banan befanns fordonen sannolikt under vändning på väntplats 35 och hon upptäckte inte någon konflikt för SAS 102:s start.

SHK konstaterar att händelsen orsakats av någon sorts brist i samordningen mellan flygledaren och assistenten. Till en del kan detta ha berott på att det saknades både fastställd fraseologi och metodik för hur samordningen skulle gå till.

Med händelsen som grund har arbetsledningen i tornet vid Malmö/Sturups flygplats penetrerat samordningsmetodiken med all personal. Vidare har

Luftfartsverket (ASO 100) efter internutredning beslutat att centralt reglera att flygledare själva skall placera ut varningsposanger.

### **Rekommendationer**

Luftfartsverket bör genom centrala bestämmelser reglera fraseologi för samordning mellan flygledare och assistent avseende fordonstrafik på bansystemet.