

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2000:39

***Tillbud mellan flygplanen SE-LKC och M 76/57
på Ängelholms flygplats, M län, den 14 februari
2000***

Dnr L-011/00

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

2000-11-07

L-011/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2000:39

Statens haverikommission har undersökt ett tillbud som inträffade den 14 februari 2000, på Ängelholms flygplats, M län, mellan flygplanen med registreringsbeteckningarna SE-LKC Och M 76/57 (militär registrering).

Härmed överlämnas enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Olle Lundström

Rune Lundin

Rapport RL 2000:39

L-011/00

Rapporten färdigställd 2000-11-07

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	A. SE-LKC , Embraer EMB-120ER B. M 76/M 57 , 2 st. AJS 37 "Viggen"
<i>Klass, luftvärdighet</i>	A. Normal, gällande luftvärdighetsbevis B. Militär, militär luftvärdighet
<i>Ägare/Innehavare</i>	A. GE Capital Equipment Finance/ IBA B. Försvarsmakten/F 10
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-02-14, kl. 15.58 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) =UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Ängelholms flygplats, M län, (pos 5617N 1251E; 20 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	A. Linjetrafik B. Militär flygning
<i>Väder</i>	Sikt >10 km, vind 280°/10, inga moln < 5 000 fot, temp./daggpunkt +4/-3 °C, QNH 1014 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	A. 2+1 B. 2
<i>passagerare</i>	A. 11 B. 0
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Befälhavarna:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	A. 38 år, D. B. 32 år, militär behörighet
<i>total flygtid</i>	A. 7 460 tim, varav 430 tim på typen B. 3 000 tim, varav 1 200 tim på typen
<i>Bitr. föraren/rotetväan:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	A. 28 år, B / B. 27 år, militär behörighet
<i>total flygtid</i>	A. 976 tim, varav 529 tim på typen B. 710 tim, varav 435 tim på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 16 februari 2000 om att ett tillbud mellan flygplanen med registreringsbeteckningarna SE-LKC och roten M 76/57 inträffat på Ängelholms flygplats, M län, den 14 februari 2000 kl. 15.58.

Tillbudet har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olle Lundström, ordförande, och Rune Lundin, operativ utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp m.m.

Den militära roten M 76/57 befann sig den 14 februari 2000 kl. 15.55 under uttaxning för start på bana 22. Strax därefter anropade SE-LKC Ängelholmstornets taxikanal med begäran om att få starta upp och fick därefter klart att taxa ut och att ställa upp på bana 32 samt, under uttaxningen, färdtillstånd för flygning till Stockholm/Bromma flygplats. Sträckan från stationsbyggnaden till bana 32 är ca 300 m.

Under tiden hade M 76/57 nått startpositionen för bana 22 och fått klart att starta.

Besättningen i SE-LKC ställde upp på bana 32 och påbörjade kl. 15.58 starten. Samtidigt befann sig roten M 76/57 under startrullning på den korsande banan. Flygledaren i tornet upptäckte att SE-LKC hade påbörjat sin start utan starttillstånd och hade rullat 300-400 m. Han anmodade via radion flygplanet att avbryta starten. Besättningen avbröt och flygplanet stoppades ca 600 m före den korsande banan.

Besättningen på SE-LKC har till SHK uppgett att de sannolikt befann sig på taxikanalen då Viggensroten fick sitt färd- och starttillstånd och att de aldrig uppfattade att en start skulle ske på den korsande banan.

Flygbolaget har i sin rapport till SHK angett att förarna inte förvissat sig om att de haft starttillstånd. Bolagets standard är att tillståndet skall läsas tillbaka på radio av den icke flygande föraren och sedan upprepas av den andre föraren som flyger flygplanet. Befälhavaren som flög flygplanet kan inte erinra sig att han begärt upp propellerläget (Condition Levers) till startläge, vilket skall göras först då starttillstånd erhållits. En sannolik förklaring till misstaget kan enligt rapporten vara att den biträdande föraren fortsatt checklistan utan att starttillståndet var givet.

Det finns enligt flygbolaget tekniska orsaker till att undvika att ha "Condition Levers" i max och "Power Levers" (motorvarvet) på tomgång eftersom propellrarnas varvtal därvid hamnar i ett kritiskt varvtal, som enligt flygplanets manual skall undvikas. En naturlig åtgärd för att undvika det kritiska varvtalet är därvid att öka gaspådraget för att komma över det kritiska varvtalsområdet. Om så har skett här har inte med säkerhet kunnat fastställas.

Besättningen har också framhållit att stationsbyggnaden på Ängelholms flygplats ligger mycket nära startpositionen för bana 32 och att man ofta redan erhållit starttillstånd innan checklistan hunnit avslutas.

Utlåtande

Undersökningen visar att flygplanet påbörjat starten utan starttillstånd.

I ett väl fungerande två-pilotkoncept skall ett sådant misstag normalt inte kunna ske. Att så ändå skedde tyder på att rutiner och samarbete brustit.

Omedelbart efter händelsen ändrade flygbolaget sin checklista så att ett uppehåll med en ny "skiljelinje" lagts in i checklistan före "Condition Levers" max. Med denna linje skall åtgärderna i cockpit kunna samordnas med givna färdtillstånd så att händelsen inte skall kunna upprepas.

Medverkande till händelsen har sannolikt även varit den korta tiden för uttaxning till banan och till en del även att flygbolaget endast trafikerar den aktuella sträckan, vilket kan innebära risk för slentrian i förarnas arbete.

Rekommendationer

Inga.