

1997-02-24

L-109 /95

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1997:8

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 16 november 1995, på Stockholm/Skavsta flygplats, D län, med ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-KGH.

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

Olof Forssberg

Rune Lundin

Monica J Wismar

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-KGH , Piper PA-31-350
<i>Ägare/Innehavare</i>	Trygg-Flyg, Östra Villavägen 17 611 36 Nyköping
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1995-11-16, kl. 01.35 under mörker <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Bana 27 på Stockholm/Skavsta flygplats (pos 5847N 1654E; 140 fot över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Fraktflygning
<i>Väder</i>	Vind 060°/6 knop, sikt 1 500 m, ihåll- lande snöfall, snödrev, brutet moln- täcke på 400 fot, temp. ±0°C
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	0
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	44 år, B med instrumentbehörighet
<i>Förarens totala flygtid</i>	3 800 timmar

Händelsen har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företräts av Olof Forssberg, ordförande samt Rune Lundin och Monica J Wismar, utredningschefer. SHK har biträts av Örjan Larsson som expert på flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) och Bror Fläckerud som fälthållningsexpert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Rune Lundberg.

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

Händelseförlopp m.m.

Under kvällen den 15 och natten den 16 november 1995 hade ihållande snöfall och nordostlig vind medfört att bansystemet på Stockholm/Skavsta flygplats blev täckt av snö. Røjningen försvårades av att den nordostliga vinden åstadkom snödrev med drivbildning på banan. För att göra det möjligt för SE-KGH att starta sin ordinarie fraktflygning till Visby fick snörøjning pågå ända fram till flygplanets start.

I den färdplan som lämnades för flygningen var starttiden satt till kl. 01.05. Flygplanet var vid den tidpunkten fortfarande kvar i företagens hangar för lastning. Kl. 00.10 tog flygplanets förare kontakt med flygplatsens AFIS - organ för att informera sig om vind och bankonditioner. Föraren av bromsprov bilen körde efter sin provmätning till företagens hangar och meddelade direkt till flygplanets förare att bromsverkan var: 0,21 / 0,21 / 0,29 på bana 27,

att en plog- sop- och blåsmaskin (PSB) fanns kvar på banan och att det återstod tre fordonsvänder på banans södra del innan den förnyade drivbildningen var borttagen.

Samtidigt som föraren av bromsprovbilen befann sig vid hangaren stannade en motor till ett av aggregaten på PSB:n på grund av bränslebrist. Senare undersökning visade att dess bränslemätare gav felaktig indikering. Föraren av maskinen, som också var snöröjningsledare, anropade kl. 01.20 tornet och meddelade att han måste avbryta arbetet för att tanka och att AFIS-tjänstemannen skulle informera bromsprovbilens förare om förhållandet.

Efter fullföljd lastning och avisning började föraren kl. 01.25 att taxa flygplanet till bana 27. Under uttaxningen erhöll han färdtillstånd för flygningen till Visby och vid passage av väntplatsen meddelade AFIS-tjänstemannen "banan fri".

Föraren har uppgett: Han påbörjade starten kl. 01.35. Flygplanet accelererade normalt. I samma ögonblick som lättningfarten uppnåts, passerade flygplanet in i en uppdykande snövall med vänster huvudhjul. Snövallen fanns strax efter bankorset på södra sidan av banan och gick tvärs över banan. Flygplanet fick en kraftig gir åt vänster samtidigt som farten sjönk. Det var för sent att dra av och stanna på banan varför föraren tvingade upp flygplanet i luften med stallvarning aktiverad. Under långsam acceleration fälldes han in landstället och ökade farten till normala värden. Föraren fick inga varningar eller andra tecken på att det var något fel på flygplanet. Flygningen till Visby fullföljdes därför enligt färdplan. Efter landning kontrollerades flygplanet utan att några skador kunde konstateras.

Snöröjningspersonalen har uppgett att det längs hela banans södra kant fanns en längsgående orörd yta om ca tre fordonsbredder, att den orörda ytan började ca 10 - 15 m söder om banans centrumlinje och att den bestod av en ca 15 cm hög driva av snö.

Direkt efter tillbudet körde snöröjningsledaren och föraren av bromsprovbilen ut på banan och kunde av flygplanets hjulspår konstatera att det framförts på den rörda ytan ca 700 - 800 m där det efter en vänstergir passerat in i det orörda området med vänstra huvudstället.

Utlåtande

Undersökningen visar att händelsen inträffade under extrema snöförhållanden under mörker, där bankonditionerna ständigt ändrades på grund av drivbildning.

SHK:s utredning visar också att berörd förare, AFIS-tjänsteman och snöröjningspersonal var medvetna om dessa förhållanden.

För att kunna genomföra en säker start är det nödvändigt att föraren får information om aktuella bankonditioner före starten. Denna information skall lämnas av AFIS-organet på underlag från snöröjningsledaren som mäter bromsverkan och inspekterar snöröjningsläget.

I det aktuella fallet fick AFIS-tjänstemannen meddelande om att röjningsfordonet lämnade banan för att tanka men inte någon ny information om röjningsläget. Föraren av bromsprovbilen uppsökte personligen flygplanets förare för att i detalj beskriva röjningsläget. AFIS-tjänstemannen visste att föraren fått direkt information och trodde därför att föraren i detalj kände till röjningsläget inför starten. Föraren hade fått uppgift om bromsverkan och att

tre röjningsvänder återstod i söder. Föraren av bromsprov-bilen lämnade aktuell, korrekt information till föraren men kände inte till att röjningsfordonet avbröt p.g.a. motorstopp i aggregatet innan banan var färdigröjd.

Det förefaller som om både AFIS-tjänstemannen och föraren av bromsprov-bilen förutsatt att hela banan var röjd utan att samråda sinsemellan eller få det bekräftat av röjningsfordonets förare. Därmed kom den lämnade informationen att bygga på förväntade fakta och hade så när medfört att en allvarlig olycka inträffat.

Enligt SHK:s mening orsakades tillbudet av brister i kommunikationen mellan AFIS-organet och snöröjningspersonalen avseende det aktuella snöröjningsläget vilket ledde till att föraren antog att snövallen var bortröjd.

I ett meddelande från Luftfartsinspektionen (MFL D1/1996) kommenteras den aktuella händelsen. I meddelandet erinras om ansvarsförhållanden för att inhämta och lämna information på rätt sätt. Flygplatserna uppmanas att se över sina lokala föreskrifter och att förvissa sig om att dessa är så kända av berörd personal att de kan tillämpas.

SHK finner ovanstående åtgärd tillräcklig för att öka säkerheten vid flygning under besvärliga snöförhållanden och avstår därför att lämna några rekommendationer.