

1996-10-17

L-107 /95

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1996:39

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 16 november 1995, i luftrummet 10 km NNO om Hyltebruk, N län, mellan flygplanen med registreringsbeteckningarna SE-IAC och SDC 31A (militär registrering).

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>	A. SE-IAC , Piper PA-31-310 B. SDC31A , Piper PA-31-310
<i>Ägare/Innehavare</i>	A. Svea flyg AB, Flygplatsen 691 35 Karlskoga B. Trafikflygarhögskolan 260 70 Ljungbyhed
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1995-11-16, kl. 17.26 i mörker <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme)
<i>Plats</i>	Luftrummet 10 km NNO om Hyltebruk, N län. (pos 5704N 1318E; 2 900 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	A. Taxiflygning B. Allmän flygträning
<i>Väder</i>	IMC i moln, QNH 987
<i>Antal ombord: besättning</i>	A. 2 B. 2
<i>passagerare</i>	A. 5 B. -
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarnas ålder, certifikat</i>	A. Befälhavare 57 år, B och instrument- behörighet Styrman 29 år, B och instrumentbehörig- het
<i>Förarnas totala flygtid</i>	A. Befälhavare 11 370 timmar, varav 227 tim på typen. Styrman 1 400 timmar varav 70 tim på typen

Händelsen har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företräts av Olof Forssberg, ordförande samt Rune Lundin och Monica J Wismar, utredningschefer.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Rune Lundberg.

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

Händelseförlopp m.m.

Flygplanet **A** startade den 16 november 1995 kl. 17.11 med fem passagerare ombord från Ängelholms flygplats med destination Borlänge flygplats. Enligt en inlämnad IFR-färdplan skulle flygningen gå via Hilda VOR på flygnivå (FL) 90 (2 750 m).

Flygplanet **B** var samtidigt under IFR-flygning från F7 / Såtenäs flygplats, via Hilda VOR, till F5 / Ljungbyheds flygplats på FL 100 (3 050 m).

Besättningen ombord på **A** har uppgett att man efter en normal start från Ängelholm fick tillstånd att stiga till FL 90. Befälhavaren flög flygplanet och styrmannen skötte radiotrafik och checklista enligt företagets normala rutiner. Checklistan efter start gick igenom fram till sista punkten som omfattar omställning av höjdmätarna från QNH till standardinställning 1013,2 hPa. Denna omställning skall göras vid passage av genomgångshöjden 5 000 fot MSL (höjd över havsytans medelnivå).

Befälhavaren uppfattade genom styrmannens ”call out” att checklistan var klar fram till höjdmätaromställningen. På ca 2 000 fots höjd uppträdde en lätt isbildning på flygplanet. Befälhavaren vidtog åtgärder för att avlägsna isen. Han var under den fortsatta stigningen upptagen med att hålla uppsikt på fortsatt isbildning på flygplanet. Styrmannen hade efter sin ”call out” stoppat undan checklistan.

Flygledaren vid Malmö kontroll i pos R2/3 som ledde **A** fick under dess stigning (av flygledaren i pos R1) till sin sektor överlämnat flygplanet **B** som på mötande kurs flög på FL 100. Efter en stund återkom R1 på interfonförbindelsen till R2/3 med ett varningsmeddelande om att **A:s** transpondersvar visade att **A** överskridit sin klarerade höjd FL 90 och att erforderlig separation mellan **A** och **B** inte upprätthölls.

Flygledaren i pos R1 frågade omedelbart **A** om aktuell flyghöjd. Befälhavaren på **A** har till SHK uppgett att man då hade en höjd av 8 400 - 8 600 fot. Befälhavaren svarade därför ”approaching FL 90” men upptäckte samtidigt att höjdmätarna fortfarande var inställda på QNH 987 hPa vilket i praktiken innebär att man redan passerat FL 90. Befälhavaren kopplade då omedelbart ur autopiloten och minskade höjden samtidigt som höjdmätarna ställdes om till 1013,2 hPa.

Flygledaren gav samtidigt de båda flygplanen information enligt klockmetoden om inbördes lägen.

Skillnaden mellan höjdmätarinställningarna var 26,2 hPa (1hPa = 26,2 fot) vilket medförde att flygplanet var 686 fot (209 m) högre än den höjd som höjdmätaren angav.

Genom Försvarmakten/MUST har ett radarplott över händelsen framtagits. Genom flygplanens transpondersvar har kunnat fastställas att flygplanen var varandra som närmast kl.17.26:46 då avståndet var 4,5 km. Transponderhöjderna har endast kunnat avläsas före och efter tillbudet varför någon minsta höjdskillnad inte kan preciseras. Av de uppgifter som flygledaren i pos R1 och besättningen ombord på **A** lämnat kan dock konstateras att den fastställda separationen (5,5 km i sida /alternativt 1 000 fots höjdskillnad) inte upprätthållits.

Utlåtande

Tillbudet orsakades av att besättningen inte ställde om höjdmätarna till standardinställning vid passage av genomgångshöjden. Styrmannen hade visserligen genom en ”call out” angett att åtgärden kvarstod när han stoppade undan checklistan men på grund av att besättningen var upptagen av att kontrollera isbildning på flygplanet glömdes åtgärden bort.

Flygföretaget har i sin tillbudsansökan medgett att deras cockpitrutiner inte till fullo följdes vid händelsen.

Med anledning av händelsen har företagets drifthandbok ändrats så att checklistan inte får läggas undan förrän alla punkter har gått igenom. Även

checklistans layout har reviderats i syfte att händelsen inte skall kunna inträffa igen. Händelseförloppet och en kopia av tillbudsansökan har tillställts alla piloter som flyger i företaget.

SHK bedömer att de åtgärder som företaget redan vidtagit är tillräckliga för att förhindra ett upprepande av händelsen och avstår därför från att lämna någon rekommendation.