

1998-04-24

L-01/98

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1998:11

Statens haverikommission (SHK) har undersökt ett tillbud som inträffade den 19 januari 1998, på Stockholm/Arlanda flygplats, AB län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen PH-HVT.

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

Ann-Louise Eksborg

Monica J Wismar

Henrik Elinder

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	PH-HVT , Boeing 737
<i>Ägare/Innehavare</i>	Transavia Airlines, Nederländerna/ Transwede Airways AB, Box 135, 190 46 Stockholm-Arlanda
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-01-19, kl.19.00 under mörker <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Stockholm/Arlanda flygplats, AB län, (pos 5938N 1755E; 37 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Linjetrafik
<i>Väder</i>	Vind 020°/13 knop, sikt 3 100 meter, lätt snöfall och dis, molnmängd med bas 3-4/8 400 fot, 5-6/8 600 fot, temp./daggpunkt +0/+0 °C, QNH 999 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	2/3
<i>passagerare</i>	48
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Mindre skador på ugn
<i>Befälhavarens ålder, certifikat</i>	44 år, D
<i>Befälhavarens totala flygtid</i>	9 000 timmar, varav 550 timmar på typen
<i>Bitr. förarens ålder, certifikat</i>	37 år, D
<i>Bitr. förarens totala flygtid</i>	7 400 timmar, varav 900 timmar på typen

Tillbudet har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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

Händelseförlopp m.m.

Flygplanet, med linjenummer TQ 824, hade backats tillbaka från passagerarbryggan och väntade på avisning. Under tiden öppnades den främre passagerardörren och trappan fälldes ned för att ytterligare en passagerare skulle kunna komma ombord på flygplanet. I samband med detta meddelade kabinchefen att en ugn i det bakre pentryt hade börjat att brinna men att branden hade bekämpats med en handbrandsläckare av typ Halon.

Bitr.föraren verifierade att rök förekom i kabinen och stängde av strömförsörjningen till ugnen och det bakre pentryt. Därefter beordrade befälhavaren omedelbar evakuering av passagerarna genom den redan öppna kabindörren och informerade personalen i Arlandatornet om vad som inträffat. Personalen

där beordrade fram en brandbil till platsen. Efter evakueringen, som gick lugnt, samlade besättningen passagerarna i en lounge där befälhavaren informerade om händelsen.

Vid felsökningen efter tillbudet lokaliserades rökutvecklingen till en ugn i det bakre pentryt. Ugnen demonterades från flygplanet och undersöktes på specialverkstad. Något tecken på brand eller överhettning kunde inte hittas i ugnens elektriska delar. Däremot konstaterades att någon typ av plastmaterial bränts fast och delvis förkolnats mot värmeelementet i ugnens värmeutrymme. Efter rengöring funktionskontrollerades ugnen och befanns fungera utan anmärkning.

Utlåtande

Allt tyder på att rökutvecklingen orsakades av plast som brändes fast och förkolnades mot ugnens heta element. Någon öppen eld förekom sannolikt aldrig. Även om rökutvecklingen i detta fall hade ett harmlöst ursprung måste rök i kabinen alltid tagas på största allvar. Då källan till rökutvecklingen var okänd för besättningen var deras beslut att omedelbart låta utrymma kabinen och larma tornet korrekt. Trafikledningens larm till flygplatsens brandstyrka var också befogat.