

SAMMANFATTNING

På morgonen den 23 augusti 2021 inträffade ett allvarligt tillbud med ett markfordon och en Cessna 208B på Arvidsjaur flygplats. Piloten i Cessnan fick klart att starta samtidigt som markfordonet befann sig på banan vilket ledde till att flygplanet och markfordonet kom nära varandra och risken för en kollision var hög.

Föraren i markfordonet hade före händelsen fått en instruktion av flygledaren att beträda banan. Syftet var att genomföra en rutinmässig baninspektion och att se till att banan var fri från vilt och fåglar inför en planerad avgång för ett passagerarflyg. Samtidigt gjorde piloten i Cessnan sig redo för att starta inför en prospekteringsflygning. Flygledaren gav Cessnan klart för start.

Efter att baninspektionen och fågelkontrollen var avslutad svängde markfordonsföraren tillbaka över banan. Vid mittlinjen upptäckte föraren det startande flygplanet. Föraren skyndade då ut mot banans södra kant. Piloten noterade inga hinder under det inledande startförloppet, men när flygplanet lättade upptäckte piloten markfordonet. Flygledaren uppmärksammade situationen i sam-band med att flygplanet passerade fordonet. I samband med att Cessnan fick klart att starta var flygledaren upptagen med att läsa om de nya koderna för rapportering av bankondition som nyligen hade tagits i bruk. Någon kontroll av FPB/-strippbordet¹ genomfördes därför inte.

Sikten var god och det fanns inga hinder som försvårade sikten från tornet mot de inblandade. Banan var plan och utan lutning, vilket innebar att det inte heller fanns något sikthinder över banans längd.

*Sterilt koncept*² var känt och tillämpades av flygtrafikledningen på Arvidsjaur flygplats.

Markfordonets markering och varningsljus uppfyllde gällande krav. Varningsljuset på markfordonen hade dock begränsad intensitet. Radiokommunikationen var uppdelad på två olika frekvenser, en för flygtrafik och en för markkommunikation. Flygledaren kommunicerade med piloten på flygradiofrekvensen och med föraren i markfordonet på markradiofrekvensen. Det var endast flygledaren som hade medhörning på båda frekvenserna. Medhörning på flygradio kunde ha förbättrat fordonsförarens uppfattning av den aktuella situationen.

Det allvarliga tillbudet orsakades av att nödvändiga kontroller för att säkerställa att banan var fri inte utfördes fullt ut innan startklarering gavs.

En bidragande orsak till tillbudet var att varningsljuset på fordonet hade en begränsad ljusintensitet vilket bedöms ha minskat förmågan att leda pilotens och flygledarens uppmärksamhet till fordonet på banan.

SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Utredda behovet av att implementera *Sterilt koncept* i den nationella ATS-föreskriften (TSFS 2019:126). (RL 2022:01 R1)
- Följa upp hur en tillfredställande situationsmedvetenhet uppnås för berörd markpersonal, t.ex. genom medhörning på radiofrekvens för flygtrafiken, på svenska flygplatser. (RL 2022:01 R2)

¹ FPB (Flight Progress Board) – strippbord i tornet för visualisering av trafikläget på flygplatsen.

² Sterilt koncept – konceptet syftar till att begränsa piloters eller cockpitpersonals arbetsaktiviteter till de som är operationellt mest väsentliga för olika kritiska faser under flygning. Under dessa faser ska det allt-så inte utföras icke väsentliga aktiviteter.