



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport om
luftfartshändelse 1986-09-27
Växjö/Kronobergs flygplats
SHK ärende SE-ITI 49/86

	INNEHÅLL	Sid
	SAMMANFATTNING	1
	INLEDNING	3
1	FAKTAREDOVISNING	4
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	4
1.2	Personskador	5
1.3	Skador på luftfartyget	5
1.4	Andra skador	6
1.5	Besättningen	6
1.6	Luftfartyget	6
1.7	Meteorologisk information	6
1.8	Navigationshjälpmedel	6
1.9	Radiokommunikationer	6
1.10	Flygfältsdata	8
1.11	Färd- och ljudregistratorer	8
1.12	Haveriplatsen	8
1.13	Medicinsk information	8
1.14	Brand	8
1.15	Överlevnadsmöjligheter	8
1.16	Särskilda prov och undersökningar	8
1.17	Gällande bestämmelser	9
2	ANALYS	10
3	SLUTSATSER	10
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultat	10
3.2	Sannolik orsak till tillbudet	11
4	REKOMMENDATIONER	11
5	ÖVRIGT	12

BILAGA

Flygplatskartor

Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk sommartid (SST) =
UTC + 2 timmar

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT SE-ITI 49/86

Luftfartyg, typ:	Fokker F 27
Tidpunkt för händelsen:	1986-09-27 kl 07.43
Plats:	Växjö/Kronobergs flygplats, G län
Typ av flygning:	Linjefart
Väder:	Dimbankar
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Inga
Befälhavarens ålder, cert:	41 år, D-certifikat

Flygplanet Sk 839 var under anflygning mot Växjö. Därifrån rapporterade AFIS om rådande dimma med bansynvidd 300 meter. En bil befann sig på banområdet för fortlöpande kontroll av bansynvidden, vilken rapporterades via radio till tornet. AFIS-tjänstemannen i tornet utgick från att Sk 839 ej hade för avsikt att landa då den rapporterade bansynvidden 300 meter var långt under minimisikt 750 meter.

Förarna av Sk 839 hade fått för sig att tornet rapporterat "banan fri". De hade haft inflygningsljusen i sikte från mellan 1 000 och 1 200 fots höjd då de befann sig på ILS-glidbanan. De hade senare ansett sig se "tillräckligt" med banljus för att fullfölja en normal landning. De var ej medvetna om att en bil befunnit sig på banan och glömde bort den tidigare rapporterade dåliga bansynvidden när de fick ögonkontakt med inflygnings- och banljus.

Ett tillbud har orsakats av att Sk 839 gjort inflygning då banan varit blockerad av ett fordon.

Bidragande faktorer har varit:

- o Besättningen har ej meddelat AFIS sin avsikt att utföra landningsförsök.

- o Besättningen har under anflygning mot bana 19 sett så mycket av inflygningsljus och senare banljus att de bedömt landningen som normal och glömt rapporterad bansynvidd.
- o AFIS har ej rapporterat att banan var blockerad.

Luftfartsverket har föranstaltat om en utredning av det aktuella tillbudet som mynnar i förslag till åtgärder för ökad information från AFIS till luftfartyg.

Från SAS sida har uppgetts att avsikten är att ytterligare information om AFIS skall tas in i företagets drifthandbok och att härvid bl a skall övervägas om krav skall gälla för befälhavare att inhämta "banan fri" vid landning på AFIS-flygplatser.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 9 oktober 1986 om ett tillbud till luftfartsolycka på Växjö/Kronobergs flygplats och påbörjade utredningen samma dag.

SHK har företräts av Hans Gullberg, ordförande, och Stig Levén, sakkunnig.

SHK har sammanträtt

Närvarande

1986-10-16 på Växjö flygplats Levén, Dick Stenberg, SHK,
Bertil Holst, Växjö AFIS

1987-01-13 på SHKs kansli Gullberg, Levén, Leif Olsson, SFF,
Stanley Blom, SAS, Per Enman, SPF-
FSK, Holst, Björn Einvall, Växjö
flygplats, och befälhavaren på flyg-
planet Sk 839

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

På morgonen den 27 september 1986 rådde dimma på Växjö/Kronobergs flygplats. Sk 839 en Fokker F 27 skulle avgå från Kalmar kl 07.00 till Köpenhamn med tidtabellsenlig mellanlandning i Växjö kl 07.30. På grund av dimsituationen på den senare flygplatsen bestämdes att Sk 839 skulle avvakta förväntad väderförbättring innan start mot Växjö skedde.

SAS Trafikdisposition i Köpenhamn, som samordnar flygtrafiken för bolaget, begärde ca 10 minuter efter ordinarie avgångstid att Sk 839 skulle starta mot Växjö. Om vädret vid framkomsten ej medgav landning skulle Sk 839 vänta över Växjö så länge bränslereserven tillät, innan fortsatt flygning till Köpenhamn företogs.

Desförinnan kl 06.50 hade AFIS Växjö varit i kontakt med ett annat flygplan, Linjeflyg LF 690, som befann sig över Växjö. Befälhavaren på detta plan hade med anledning av dimsituationen vid Växjö flygplats meddelat att man ej tänkte utföra något inflygningsförsök där utan önskade gå direkt till Stockholm, vilket också skedde.

Ungefär kl 07.43 anropade Sk 839 AFIS Växjö och begärde väderupplysning. Besättningen erhöll då bl a bansynvidd 300 meter. Något senare begärde Sk 839 att få all belysning med högsta styrka. AFIS replikerade att full styrka var på och tillade att man hade en person ute som mätte bansynvidden hela tiden.

Den person som mätte bansynvidden färdades i en röd-vitmålad bil. Han hade först befunnit sig i den södra delen av banan där han hade rapporterat att sikten verkade något bättre norrut. Med AFIS medgivande fortsatte bilföraren därför norr om bana 19 längs inflygningsljusen och fann att dimman inte var tjockare i vertikallplanet än att han såg blå himmel över sig. Han vände bilen vid

sjöstranden norr om inflygningslinjen till bana 19 och fortsatte tillbaka mot banan. Under tiden hade Sk 839 anropat Växjö och sagt "stabiliserad ILS ...". Tornet hade kvitterat med "839".

AFIS-tjänstemannen har berättat att han varit övertygad om att Sk 839 ej avsett landa eftersom sikten var avsevärt under fastställt minima för landning. Han hade därför ej frågat Sk 839 om dennes avsikter med inflygningen via ILS 19. Inte förrän bilföraren rapporterat till AFIS att han just bevittnat att ett SAS-plan landat förstod AFIS-tjänstemannen att Sk 839 avsett att landa. Uppgiften "stabiliserad ILS", som kommit i ett sent skede, hade han visserligen kvitterat men inte hunnit fästa närmare avseende vid.

Piloterna, som avsett lägga planet i väntläge mellan radiofyrrarna JX norr fältet och VX söder fältet, hade fått ögonkontakt med inflygningsljusen bana 19 då de följde ILS-localisern mot bana 19. De hade därefter båda totalt glömt den RVR som rapporterats och då de ansåg sig se tillräckligt av banan beslöt befälhavaren sig för att landa visuellt. De hade ej uppfattat från tornet att en bil befunnit sig på banan. Ej heller såg de bilen på banan under inflygning och landning. Piloterna har vidare för kommissionen uppgivit att de ej bedömt bansynvidden som särskilt dålig då de genomförde landningen. Endast i slutet av utrullningen och under inkörningen till uppställningsplattan observerade de en försämrad siktbarhet. Befälhavaren har tillagt att han troligen blandat ihop bansynvidd med meteorologisk sikt.

Flygplatskartor, se bilaga.

1.2 Personskador

Ej aktuellt.

1.3 Skador på luftfartyget

Ej aktuellt.

1.4 Andra skador

Ej aktuellt.

1.5 Besättningen

Befälhavarens ålder 41 år. D-certifikat giltigt t o m 87-01-31

Styrmannens ålder 26 år. B-certifikat giltigt t o m 87-06-30.

1.6 Luftfartyget

Sk 839 var en Fokker F 27 med reg SE-ITI tillhörigt SAS.

Luftvärdighetsbevis giltigt till 87-03-31.

1.7 Meteorologisk information

Väderobservationer på Växjö/Kronobergs flygplats 1986-09-27 kl 05.50: Vind lugnt, sikt 100 m dimbankar RVR (bansynvidd) 300 m, vertikalsikt 100 m (?), temp/daggpunkt -3/-3, QNH 1 023 hPa.

Den AFIS-tjänsteman som tjänstgjorde i tornet vid aktuellt tillfälle har framhållit att stundtals uppträdde mer eller mindre utpräglade V-formade "nischer" i dimman.

1.8 Navigationshjälpmedel

ILS bana 19 med DME plus radiofyr JX belägen ca 3,5 NM N bana 19 tröskel.

1.9 Radiokommunikation

Utdrag ur radiotrafiken AFIS - Sk 839 och AFIS - banobservationsbilen:

0734 Sk 839: Kronoberg Sk 839 Good morning. Level 60.
 AFIS: Good morning Sk 839, Kronoberg.
 Sk 839: Ja, hur ser det ut med vädret.
 AFIS: Ja Du just nu så har vi 300 meter bansynvidd eh.... för
 det andra så är det i stort sett vindstilla det är inga
 låga moln, temperaturen -2, daggpunkt -2, QNH 1024, ge-
 nom femma.
 Sk 839: 1024 vi är 60 sjunkande.
 AFIS: 839.
 Sk 839: Kronoberg, 839 har du möjlighet att skruva upp all be-
 lysning Du har på banan och sånt.
 AFIS: Ja det har jag och på banan så är det full styrka på.
 Sk 839: Ja det är bra, då får vi se.
 AFIS: Ja jag har en kille som står och mäter hela tiden ute.
 AFIS: Kan Du se någon tendens Björn?
 0740 Fordon: Ja jag åkte ner och tittade lite vid sjön där nu och var
 nedanför tröskeln nere i slyet där så är det i alla fall
 ett par - tre - hundra meters sikt.
 AFIS: Ja jag ser här på molnhöjdsmätaren att det slår rätt
 mycket.
 Fordon: Ja det kan väl stämma nere precis vid lasern eller
 märktes det ganska klart.
 AFIS: Ja att den visar 145 FT.
 Fordon: Ja just det, bitvis när man tittar uppåt här så är det
 nästan blått.
 AFIS: Ja. Jag har en svag, svag sydlig luftström.
 Fordon: Ja nere vid sjön börjar det blåsa lite här nu så det
 kanske lättar rätt kvickt.
 AFIS: Från vilket håll är det söder också?
 Fordon: Näee... tycker det är svårt att se hur fan det blåser,
 jag vill nästan ha det till nordvästliga vindar.
 AFIS: Ja och det kan skifta en hel del på ...?
 Fordon: ser över vattnet i alla fall. Ligger SAS kvar?
 AFIS: Nej han har inte kommit fram ännu men, jag är tveksam,
 Du kan åka upp och titta igen får vi se.
 Fordon: Ja jag skall åka upp och kika.
 0742 Sk 839: Växjö 839 stabiliserad ILS och? (ej läsbart).
 AFIS: 839.
 AFIS: Röd 1 tornet.
 Fordon: Ja.
 AFIS: Han sa ligger etablerad på ILS jag vet inte om han tän-
 ker komma in och försöka.
 Fordon: Oläsligt... höll på att åka ur bilen här nu.
 AFIS: Va sa Du?
 Fordon: SAS har landat.
 AFIS: Har han landat?
 Fordon: Ja han passerade 10 meter över taket på mej här nu.

Banobservationsbilen hade ej möjlighet att avlyssna trafiken AFIS
 - flygplan.

1.10 Flygfältsdata

Flygplatsens läge 56° 56'N 14° 44'E

Bana 01-19 är belagd med asfalt, längd 1800 m, bredd 45 meter, höjd över havet 178 meter. Väster om tröskeln bana 19 finns en asfalterad vändslinga.

1.11 Färd- och ljudregistrator

Ej utvärderad.

1.12 Haveriplats

Ej aktuellt.

1.13 Medicinsk information

Ej aktuellt.

1.14 Brand

Ej aktuellt.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Ej aktuellt.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Kommissionen har på flygplatsen iakttagit en landning med samma flygplantyp, vilken också landat ca 300 meter från bantröskeln. Detta flygplan passerade bantröskeln, där bilen befann sig då föraren uppfattade motorljudet, på en höjd av 10-15 meter över tröskelarean.

1.17 Gällande bestämmelser

Enligt BCL-D 1.17 gäller som villkor för påbörjande av instrumentinflygningsförfarande eller inflygning med marksikt bl a att rapporterat värde för bansynvidd är lägst 750 m.

Enligt BFT 6.6 gäller bl a följande angående flyginformationstjänst för flygplats/AFIS.

AFIS-organ skall meddela upplysningar till luftfartyg, för att främja en säker och välordnad flygtrafik på och i närheten av flygplatsen.

Ankommande luftfartyg skall normalt från AFIS-organet alltefter omständigheterna erhålla upplysning "banan fri" eller upplysning om verksamhet, hinder etc på eller invid banan.

För att AFIS-organ skall kunna följa upp trafiken och lämna korrekta och aktuella upplysningar är det av betydelse, att varje luftfartyg rapporterar sina avsikter och manövrer till AFIS-organet i den omfattning som från säkerhetssynpunkt kan anses lämplig.

2 ANALYS

Sk 839 har mot bestämmelserna i BCL-D 1.17 gjort en inflygning till bana 19 med en rapporterad bansynvidd av 300 meter. SHK har ingen anledning att betvivla befälhavarens förklaring att han totalt glömt bort den tidigare rapporterade bansynvidden då han såg inflygningsljus och banljus.

Sk 839 har inte rapporterat sina avsikter enligt BFT 6.6. Endast information om "nivå 60 sjunkande" och "stabiliserad ILS" kan ha indikerat att en inflygning planerades.

AFIS-tjänstemannen har inte informerat Sk 839 om hinder på banan i form av banobservationsbilen beroende på dels att planering av inflygning ej rapporterats, dels att han visste att inflygning inte får påbörjas med rapporterad bansynvidd mindre än 750 m.

Genom bristerna i informationsutbytet mellan Sk 839 och AFIS har det uppkommit en allvarlig fara för en luftfartsolycka.

Enligt SHKs mening bör händelsen även ses mot bakgrund av att linjefart i Sverige bedrivs på såväl kontrollerade flygplatser som AFIS-flygplatser, med de skiljaktiga regler som här gäller i fråga om flygtrafikledning resp flyginformationstjänst. Detta kan i vissa lägen vara förvillande för piloterna. Det är viktigt att berörda flygföretag uppmärksammar problemet i sina drifthandböcker.

3 SLUTSATER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultatet

- o Piloterna var behöriga att utföra flygningen.
- o Flygplanet hade giltigt luftvärdighetsbevis.

- o AFIS-tjänstemannen var behörig att utföra AFIS-tjänst.
- o Sk 839 meddelade ej avsikt att försöka landa.
- o Inflygning gjordes trots att landningsförsök ej fick utföras i rådande rapporterade sikt.
- o Sk 839 fick ingen information om att banan var blockerad.
- o Upplysning "banan fri" hade ej lämnats av AFIS-tjänstemannen.

3.2 Sannolik orsak till tillbudet

- o Tillbudet har orsakats av att Sk 839 gjort inflygning då banan varit blockerad av ett fordon.

Bidragande faktorer har varit

- o Besättningen har ej meddelat AFIS sin avsikt att utföra landningsförsök.
- o Besättningen har under anflygning mot bana 19 sett så mycket av inflygningsljus och senare banljus att de bedömt landningen som normal och glömt rapporterad bansynvidd.
- o AFIS har ej rapporterat att banan var blockerad.

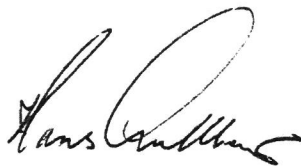
4 REKOMMENDATIONER

Inga, jfr avsnitt 5.

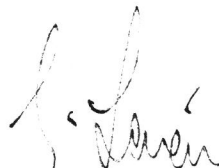
5 ÖVRIGT

Luftfartsverket har föranställt om en utredning av det aktuella tillbudet som mynnar i förslag till åtgärder för ökad information från AFIS till luftfartyg.

Från SAS sida har uppgetts att avsikten är att ytterligare information om AFIS skall tas in i företagets drifthandbok och att härvid bl a skall övervägas om krav skall gälla för befälhavare att inhämta "banan fri" vid landning på AFIS-flygplatser.



Hans Gullberg



Stig Levén

Datum för rapportens undertecknande: 1987-01-20

