

SAMMANFATTNING

Efter en flygning från Stockholm/Arlanda skulle flygplanet, med linjenummer SAS 1042, landa på Kiruna flygplats. Befälhavaren var förare och styrmannen var biträdande förare. När flygplanet närmade sig Kiruna informerades förarna om att bana 21 var i användning och hade banfriktionen 0.36, 0.32, 0.32 på 100 % is samt att banan var sandad. Styrmannen fick ögonkontakt med banan på ca 500 - 600 fots höjd över marken. Under inflygningen var det turbulent och det snöade kraftigt. Befälhavaren höll upp flygplanet för sidvinden och strax före sättningen på banan rätade han upp planet i banriktningen. Landningen skedde med det automatiska bromssystemet inställt på medium bromseffekt och Anti Skid System aktiverat.

I samband med reverseringen efter sättningen tyckte befälhavaren att flygplanet girade åt höger. Han avbröt då reverseringen och styrde upp planet i banriktningen, samtidigt som han begärde maximal bromseffekt. Flygplanet började därefter att driva mot den vänstra bankanten utan att han kunde förhindra det. Ungefär 1 500 meter in på banan åkte flygplanet av banans vänstra kant och fortsatte parallellt med banan i ca 400 meter innan det stannade i en halvmeter djup snö.

Flygplanet nödevakuerades och besättningen uppskattade att evakueringen tog 60-70 sekunder. En äldre passagerare skadades i ena axeln och fick bäras på bår från flygplanet.

Utredningen visar att avsteg har skett från såväl flygplatsens regelverk och räddningsinstruktion som från flygbolagets operativa instruktioner.

Olyckan orsakades av följande huvudfaktorer:

- Vindbyar, med hastigheter överstigande medelvindhastigheten med mer än 10 knop, rapporterades inte;
- Rekommenderad sidvindsbegränsning kom att överskridas;
- Flygplanet sattes drygt nio meter till vänster om banans centrumlinje
- Banfriktionen var sämre än den som hade rapporterats