

HELIOS-KAT

Vad hände egentligen med Helios Airways flight ZU 522 den 14 augusti. En Boeing 737-300 startade från Larnaca på Cypern och skulle flyga via Athén till Prag. Totalhaveriet norr om Athén är ett av de mest märkliga i modern flyghistoria. Sakta men säkert börjar haveriutredarnas pusselbitar komma på plats – men det är lång väg till en slutlig rapport.

TEXT: CHRISTER ÅHSTRÖM

Den sista kontakten mellan flygplanet och marken har visat sig vara ett samtal på Helios bolagskanal mellan befälhavaren och en chef på den tekniska avdelningen. Kaptenen frågade var strömbrytaren till fläktarna i "avionics bay" satt. Han meddelade att temperaturen i datalådorna, som levererar information till instrumenten på flight deck, var onormalt i stigande. Databoxarna är placerade i utrymmen under eller bakom durken i cockpit. Mycket tydde på att kylfläktarna inte fungerade. När befälhavaren ställer frågan över radio hörs – via den nu tillvaratagna CVR (Cockpit Voice Recorder) – att signalen för CA (Cockpit Altitude Warning) tjuter i bakgrunden. Teknikerna på marken berättar att strömbrytaren för "avionics bay" sitter på baksidan av pilotstolen. Det är den sista kontakt som finns mellan flygplanet och markpersonal.

TILL HAVERIKOMMISSIONEN I Grekland har bifogats en teknisk rapport som visar att den aktuella flygplansindividen kort innan den katastrofala flygningen haft ett misstänkt kabinläckage vid en bakre servicedörr. Kabinpersonalen har skriftligen påpekat att dörren vid flygning på högre höjd har vibrerat kraftigt, vilket kunde tyda på ett tryckläckage. Flygplanet testades på marken och inga fel kunde påvisas.

FLYGNINGEN BÖRJAR utan intermez-zon. Från Larnaca på Cypern ställs autopiloten in på kurs mot Athén som är en mellanlandningsplats. När Helios Airways 737-300 inte anmäler sig till Athéns ATCC börjar man ana oråd. Efter 15 - 20 minuters tvekan och upprepade anrop begär flygledaren hjälp av grekiska flygvapnet och två F-16 Fighter Falcon i incidentberedskap larmas och styrs mot målet. Efter cirka 15 minuter är de på plats och kan på 20-30 meters håll se och fotografera 737:an. I kabinen ser det ut som om flera passagerare har tagit på sig syrgasmasker. Befälhavarens stol till vän-

ster är tom. Styrman till höger förefaller liggande framåt över kontrollerna. Ombord råder sannolikt kaos. 737:an har hela tiden fortsatt att stiga till 34 000 fot enligt intentionerna från autopiloten.

VAD HAR EGENTLIGEN HÄNT? En stor del av de fortsatta undersökningarna handlar om hur strömbrytaren för kabintryck stod efter den speciella kontrollen på marken. Det finns två alternativ – antingen manuell tillslagning eller en automatisk som inträffar vid passage av 8 000 fot. Vid 10 000 fot utan "satt" kabintryck tjuter varningen i cockpit.

FASTROFEN

- VAD HÄNDE?

NÄR BEFÄLHAVAREN VAR sysselsatt med bekymren som hade med datorkylningen att göra kunde man tydligt höra att CA-signalerna hela tiden tjöt i bakgrunden (CA= Cabin Altitude). Var det så att befälhavaren och hans styrman var mer inriktade på att lösa problemen med kylningen av databoxarna än att ta hand om ett allt snabbare sjunkande kabintryck? Med tanke på att Helios 737-300 fortsatte enligt autopilotens intentioner på en fortsatt stigande kurs mot Athén kan det fortsatta förloppet ha utvecklats snabbt. När F-16-jakten identifierar och fotograferar 737.an är den i princip redan dösdömd. Den sjunker långsamt i luftrummet över Athén. Vid passage genom 7 000 fot stoppar motorerna av bränslebrist och sedan återstår en glidflygning utan kon-

troll mot den oundvikliga katastrofen. Det är svårt att föreställa sig vad de ombord som visste vad som väntade dem kände under de sista ödesdigra minuterna.

KLART ÄR ATT SIGNALEN FÖR bristande kabintryck hördes när kaptenen begärde information om kylfläktarna till datatorerna. Missförstod man signalen? Tillverkaren Boeing har redan nu, på begäran av den grekiska haverikommissionen, sänt ut ett påpekande till alla operatörer av B737 att samma ljudvarning förekommer vid ett flygplan som inför

start är ”okonfigurerat”, d v s inte har rätt rodervinklar, klaffar etc inprogrammerade. Men – påpekar Boeing – detta gäller enbart flygplan som står belastade på landningsstället på marken – i luften gäller samma signal CA (Cockpit Alitude). Kan befälhavaren eller styrman ha missförstått något? Var det en feltolkning av ljudvarningen? Skymtar man redan här brister i CRM (Crew Resource Management)?

DET KOMMER ATT TA lång tid att kartlägga hela händelseförloppet som ledde till haveriet den 14 augusti. Kombinationen dekompression av kabin och cockpit OCH andra störningar OCH bristen på ”awareness” – att sekundsnabbt inse vilka faror som hotar och att prioritera rätt kan vara väsentliga inslag i utvecklingen mot en katastrof.

DET ÄR VÄRT ATT NOTERA att augusti månad drabbade trafikflyget hårt. Mer än 500 människoliv har förlorats vid haverier i Peru, Venezuela, Indonesien, Italien (afrikanskt regionalflyg med felaktigt monterade bränslemätare). Klart är att de traditionella linjebolagen och lågprisföretagen i Västeuropa, Australien och Nordamerika (USA och Kanada) inte har haft ett enda totalhaveri med dödsoffer under 2005 – även om det var nära ögat i Toronto då en Airbus A340 från Air France kanade av banan och brann upp.

Kommer den gynnsamma trenden att stå sig året ut? Det återstår att se.



HELIOS-KATASTROFEN

Den 30 september genomförde den grekiska haverikommissionen en simulatorflygning – med hjälp av Olympic Airways 737- anläggning. Alla hittills kända data hade matats in i datorerna. ”Vi anser att vi har 60 procent av den information som är möjlig att få fram”, säger en talesman för haverikommissionen. Till och med mötet med de två F-16-planen som identifierade flight ZU 522 finns med i programmet.