

## **SAMMANFATTNING**

Tillbudet inträffade under en reguljärflygning från Bromma till Visby.

Befälhavaren har uppgett att små vibrationer började kännas under plané på ungefär 7 000 fot. Den indikerade farten var 250 knop och gasreglagen stod på tomgång.

Vibrationerna tilltog och befälhavaren reducerade sjunkhastigheten till 2 500 fot per minut.

Vibrationerna blev så kraftiga att kabinpersonalen hade svårt att röra sig i kabinen och det var svårt att läsa av instrumenten i cockpit.

Information från färdregistratorerna visar att vänster propeller först flöjlades momentant. Därefter flöjlades höger propeller, varefter höger motor stängdes av. Flygningen fortsatte med vänster motor i drift. Informationen visar även att kommunikationen mellan piloterna inte omfattade bekräftelse av vilka motorreglage som manövrerades. Ett flertal varningssignaler aktiverades under förloppet. Signalerna återställdes inte under händelseförloppets akuta skede.

När befälhavaren förde det högra propellerreglaget till flöjlat (feather) läge kunde han inte komma vidare till avstängt (fuel shut-off) läge. Reglaget fördes därför åter till "auto" läget och återigen via flöjlingsläget till avstängt läge, varvid vibrationerna avtog.

Den biträdande piloten förklarade situationen för flygledaren i Visbytornet och deklarerade nödläge. Flygledaren utlöste varningslarm.

Inflygning och landning utfördes utan problem.

Följande skador konstaterades:

- Omställningstappen på blad nr. 2 var brusten (se figur 3).
- Den främre medbringarpattan var kraftigt böjd på alla sex positioner (se figur 4).
- Motorfästena hade skador efter metallisk kontakt.
- Motorns kompressorhus var sprucket runt halva omkretsen
- Axeln till AC-generatorn var brusten.

Haverikommissionen har inte kunnat fastställa orsaken till det allvarliga tillbudet.

## **Säkerhetsrekommendationer**

Haverikommissionen bedömer att det krävs ytterligare omfattande ingenjörsinsatser för att finna orsaken till tillbudet och att sådana insatser bör ankomma på flygplanets och propellerns typcertifikatinnehavare under tillsyn av de certifierande myndigheterna. Vidare har det kunnat konstateras att de kända tillbud som inträffat har skett under likartade förhållanden. Mot den bakgrunden rekommenderas

EASA att:

- Överväga att införa tillfälliga begränsningar i manöverenveloppen eller begränsningar av effektområden i densamma tills problematiken är löst och åtgärdad. (RL 2016:07 R1)