

SAMMANFATTNING

Händelsen består av två från varandra skilda tillbud, där det andra tillbudet varit en konsekvens av det första. Händelserna har därför beskrivits som *det första tillbudet* respektive *det andra tillbudet*.

Det första tillbudet

Flygplanet, en BAe ATP från NextJet AB med registreringsbeteckningen SE-LLO, startade från Hemavans flygplats för en reguljär flygning till Vilhelmina. Ombord fanns 19 passagerare och fyra besättningsmedlemmar.

Efter ett kortare markstopp i Vilhelmina var flygningen planerad att fortsätta mot Stockholm/Arlanda flygplats. På grund av det rådande vädret fick piloterna meddelande över radio från flygplatsen i Vilhelmina att snöröjning av banan hade påbörjats.

Piloterna påbörjade en ILS¹-inflygning till bana 28 i Vilhelmina. Sikten vid tillfället var ca 1 400 meter i snöfall med rapporterade friktionskoefficienter på 0,43; 0,45; och 0,42 samt 0,5 cm (5 mm) snöslask på banan. Prestandaberäkningar utfördes med det lägsta friktionsvärdet 0,42, men utan korrekationer för kontamineringen på banan. Enligt befälhavaren var inflygningen normal och utan avvikelser eller problem. Inflygningen upplevdes tidigt som stabiliserad och inga stora justeringar av attityd eller motoreffekt behövde utföras. Detta stöds av registreringar från flygplanets färdskrivare.

Enligt befälhavaren hade man inte upplevt några avvikelser i inflygningens slutskede avseende flygkontroller, motordragkraft eller förändringar i flygplanets trimläge. Sättningen skedde enligt befälhavaren med normal fart på centrumlinjen vid banans sättningszon. Strax efter sättningen drev flygplanet ut mot höger sida av banan och kunde först efter en viss rullsträcka utanför bankanten styras upp mot banans centrumlinje igen.

Mätningar har visat att flygplanets högra hjulpar lämnade den asfalterade delen av banan ca 400 meter efter den uppskattade sättningspunkten och rullade 155 meter utanför banan innan det kunde styras upp på banan igen. Hjulen befann sig som mest ca 2,5 meter utanför asfaltkanten. Ungefär 500 meter från sättningszonen träffade flygplanets hjul ett av bankantljusen som lossnade från sina fästen och kastades åt sidan.

Avläsning av flygplanets färdskrivare (FDR – Flight Data Recorder) visade att motoreffekten vid reverseringen av motorerna efter sättningen inte varit symmetrisk. Effekten på höger motor var noterbart högre än effekten på vänster motor. Detta orsakade ett girmoment åt höger som inte kunde hävas av besättningen. Tillbudet orsakades av följande faktorer:

- Asymmetrisk reverseringseffekt.
- Bromsverkan var sannolikt sämre än vad friktionskoefficienterna angav.

Det andra tillbudet

När flygplanet taxade tillbaka efter landningen kontrollerade besättningen hjulspåren och meddelade flygtrafikledningen att man kört av banan och även skadat ett bankantljus. Efter

¹ ILS (Instrument Landing System) – hjälpmedel för precisionsinflygning.

tillbudet försökte befälhavaren få kontakt med företagets tekniker, men denne hade lämnat flygplatsen. Befälhavaren utförde då en egen inspektion av flygplanet utan att se några skador.

Under markuppehållet förde befälhavaren en dialog med flygplatspersonalen om händelsen. Vid detta tillfälle ändrades besättningens uppfattning om tillbudet till att man inte uppfattat att man hade varit av banan. Denna uppfattning är dock inte förenlig med de radiokommunikationer med tornet som tillvaratagits, de uppgifter som lämnats av markpersonalen, samt de bilder som tagits direkt efter tillbudet.

Befälhavaren kontaktade företagets flygchef för att berätta om händelsen. Vid detta tillfälle framkom dock inte att flygplanet varit av banan – utan endast att man ”kommit långt ut mot bankanten”. Flygchefen hade då inget att erinra utan den fortsatta flygningen till Stockholm/Arlanda utfördes enligt plan.

Vid en inspektion dagen efter händelsen kunde det dock konstateras att flygplanet hade fått strukturella skador på höger vingklaff, sannolikt orsakade av att det påkörda bankantljuset kastats upp mot vingundersidan. Haveri-kommissionen har kunnat konstatera att den skadade vingklaffen – som fick bytas – hade sprickor och andra skador som sannolikt påverkat den strukturella hållfastheten hos enheten. Flygplanet var därmed inte luftvärdigt för de flygningar som genomfördes efter landningen i Vilhelmina. Tillbudet orsakades av följande faktorer:

- Att fortsatt flygning prioriterades vid besättningens bedömning av tillbudet vid landningen.
- Brister i företagets systematiska säkerhetsarbete avseende inspektioner och tillsyner.

Säkerhetsrekommendationer

EASA rekommenderas att:

- Introducera generiska prestandakorrektioner för flygplan vid operationer på underlag som är kontaminerade med slask eller vatten. (RL 2017:05 R1)
- Se över möjligheterna till förändrad rapportering från flygplatser avseende friktionskoefficienter, så att uppmätta värden under vissa förhållanden rapporteras såsom otillförlitliga. (RL 2017:05 R2)