

SAMMANFATTNING

Flygplanet startade från Stockholm/Arlanda för en reguljär flygning till Torsby i Värmland. Starten blev försenad p.g.a. rådande väder med kraftigt snöfall. Ombord fanns 15 passagerare och två besättningsmän. I väderprognoserna för den aktuella flygsträckan fanns varningar för svår isbildning utfärdade. Flygplanets propelleravvisningssystem för höger motor fungerade inte, vilket var känt av befälhavaren sedan tidigare. Felet var dock inte noterat i flygplanets loggbok.

På flygplatsen i Torsby pågick arbete med snöröjning av banan p.g.a. vädret med 2 000 meter sikt i snöfall. I slutfasen av röjningsarbetet mättes friktionskoefficienterna (se avsnitt 1.6.9) på banan och rapporterades till det ankommande flygplanet. De uppmätta koefficienterna – som motsvarade måttlig bromsverkan – föranledde inte någon åtgärd hos förarna eftersom korrekationer för detta inte ingick i operatörens prestandaunderlag.

Flygplanet påbörjade en manuell inflygning till bana 16 med den biträdande föraren vid kontrollerna. Landningen kom att ske långt in på banan med ca 800 meter kvarvarande banlängd. Efter sättningen tog befälhavaren över kontrollen av flygplanet och påbörjade inbromsning. Flygplanet kunde dock inte stoppas före banslutet och befälhavaren fattade då beslutet att försöka köra av till höger in på taxibanan. Detta lyckades inte utan flygplanet körde ut i snön i vinkeln mellan banan och taxibanan. Ingen person skadades vid tillbudet.

Haverikommissionen har tillvaratagit och analyserat flygplanets färdskrivare (FDR) och röstregistrator (CVR). Vid analys av FDR:en kunde konstateras att registrerade värden inte kunde användas då operatören saknade korrekt underlag för utläsning. Haverikommissionens egna korrigeringar av registreringarna utvisade att inflygningen inte varit stabiliserad och uppvisade höjd- och fartvariationer, samt visade att sättningen skett med högre fart än normalt. Data från CVR:en kunde inte användas då enheten inte hade fränkopplats i tid efter tillbudet.

Utredningen har visat på ett antal avvikelser i samband med den aktuella flygningen:

- Landningen genomfördes utan att man använt sig av friktionskoefficienter och utan att ha tillgång till något relevant prestandaunderlag för landning på kontaminerad bana.
- Inflygningen har inte varit stabiliserad och operatören har inte haft något sammanhållet koncept för stabiliserad inflygning.
- Bristande teknisk standard när det gäller operatörens underhåll av FDR för att säkerställa möjligheterna till en korrekt utläsning av registrerade data.
- Bristande hantering av CVR beträffande avstängning av enheten efter ett tillbud.

I samband med utredningen har haverikommissionen även konstaterat andra brister hos operatören som inte har haft något direkt samband med den inträffade händelsen:

- Operatörens system för hantering av tekniska anmärkningar följde inte gällande föreskrifter.

- Beslutet att starta från Arlanda med höger sidas propelleravvisningssystem ur funktion under förhållanden som innebar risk för svår isbildning, innebar ett avsteg från gällande lista över minimiutrustning för flygplanet.

I det aktuella fallet är den direkta orsaken till att flygplanet körde av banan enkel att fastslå:

Sättningen skedde för långt in på banan och med för hög fart.

Som fullödlig förklaring till händelsen, och än mer som underlag för verkningsfulla säkerhetsrekommendationer, är den slutsatsen emellertid otillräcklig.

Haverikommissionen har därför på omstående sida försökt att kortfattat visualisera det resonemang som kan sammanfatta orsaksanalysen av händelsen i Torsby.

Orsaksbeskrivning.

Besättningen kunde inte få stopp på flygplanet efter landning utan körde av banan.



Sättningen skedde för långt in på banan och med för hög fart.



Inflygningen var inte stabiliserad.



Operatören tillämpade inte något sammanhållet koncept för stabiliserad inflygning.



Operatörens avvägningar mellan produktion och säkerhet har inte varit i balans.



Operatörens systematiska säkerhetsarbete har inte levt upp till de krav som måste ställas på en kommersiell operatör.



Den ansvariga tillsynsmyndigheten har inte förmått upptäcka och vidta åtgärder mot bristerna i operatörens systematiska säkerhetsarbete.

Säkerhetsrekommendationer

Med anledning av att Trafikverket sagt upp avtalet med den aktuella operatören har haverikommissionen begränsat rapportens rekommendationer till att endast omfatta den estniska tillsynsmyndigheten för civil luftfart, *Lennuamet*, som rekommenderas att:

- Skärpa tillsynen av den aktuella operatören AS Avies, i syfte att säkerställa att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande flygsäkerhetskrav, särskilt med avseende på sådana brister som identifierats i avsnitt 2.5 i denna rapport. (RL 2015:10 R1)

