

SAMMANFATTNING

Tillbudet inträffade under en kommersiell flygning från Göteborg/Landvetter flygplats med ett flygplan av modellen AVRO 146-RJ 100 opererat av Braathens Regional Aviation AB (BRA). Flygplanet hade före tillbudet stått parkerat utomhus i ungefär 40 timmar och blivit kraftigt nedisat av nederbörd i form av snö och slask. En enstegsavisning beställdes av befälhavaren. Avisningen utfördes av Aviator Airport Services Sweden AB (Aviator) i egenskap av underleverantör till BRA.

Kort efter start uppstod kraftiga vibrationer vid en indikerad fart av ungefär 195 knop. Befälhavaren tog över kontrollen av flygplanet och kopplade ur autopiloten medan den biträdande piloten deklarerade nöd till flygtrafikledningen. Besättningen beslutade sig då för att avbryta flygningen och återvända till flygplatsen. Farten reducerades varvid vibrationerna upphörde. Därefter ökades farten igen varpå vibrationerna återkom tills dess att farten åter reducerades. Flygbolagets tekniker¹ inspekterade flygplanet efter landning och upptäckte omfattande isbeläggning på flera roderytor.

Enligt vad som framkommit i utredningen förefaller flygplanstypen vara känslig för massobalanser i styrsystemet. Detta innebär att även mycket tunna lager av is räcker för att få ett roder att bli obalanserat utanför de toleranser som anges i flygplanets godkända underhållsinstruktioner. I detta fall var isbeläggningarna på flygplanet förhållandevis omfattande. Mot denna bakgrund har haverikommissionen dragit slutsatsen att vibrationerna berodde på den obalans i rodersystemet som uppstod på grund av isbeläggningen.

Av utredningen framgår dels att den personal som skulle inspektera flygplanet inför flygningen inte upptäckte all isbeläggning och att all isbeläggning därför inte kom att omfattas av avisningsbeställningen, dels att det fanns brister i den avisning som faktiskt blev utförd.

Tillbudet orsakades dels av att operatören saknade tillräckligt detaljerade rutiner för att utföra en komplett beläggningsinspektion och att de rutiner som fanns inte tillämpades fullt ut, dels av att operatören inte i tillräcklig utsträckning hade kontrollerat, värderat och styrt underleverantörens arbetsmetoder.

En bidragande orsak till tillbudet har varit att det inom avisningsverksamheten saknades tillräckligt organisatoriskt stöd till hjälp för personalen att stå emot önskemål om avgång i tid och för att säkerställa att avisningen blir ordentligt utförd trots verklig eller upplevd tidsbrist.

¹ Tekniker – benämning som i rapporten avser certifierande personal.

Säkerhetsrekommendationer

ICAO rekommenderas att:

- Undersöka och värdera riskerna med de metoder för avisning och kontroll efter avisning som det hänvisas till i ICAO Annex 6, del I, Doc 9640, särskilt med avseende på den s.k. inkorporerade metoden, och ta ställning till om hänvisningen bör ändras. *(RL 2017:10 R1)*

EASA rekommenderas att:

- Undersöka och värdera riskerna med de metoder för avisning och kontroll efter avisning som det hänvisas till i GM3 CAT.OP.MPA.250 till (EU) 965/2012, Doc 9640, särskilt med avseende på den s.k. inkorporerade metoden, och ta ställning till om hänvisningen bör ändras. *(RL 2017:10 R2)*

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Utvärdera och ta ställning till om tillsynsprocessen bör förändras för att bättre säkerställa att AOC-innehavare har föreskrivna procedurer och ändamålsenliga rutiner för beläggningsinspektionen och avisningsverksamheten. *(RL 2017:10 R3)*