

Sammanfattning RL 2012:13

Den aktuella händelsen observerades av de två tyska medborgare som var förare respektive passagerare i helikopter D-HALP. En av dessa tog två bilder som används i den här rapporten för att skildra det aktuella händelseförloppet. SHK har intervjuat dessa två vittnen, liksom passageraren och föraren i helikopter D-HPHP. Beskrivningen av händelseförloppet baseras på dessa intervjuer, spår på marken och de skador som helikoptrarna och byggnaderna på platsen visat. Några andra vittnen till händelsen har SHK inte kännedom om.

Fyra tyska förare med två tyskregistrerade helikoptrar, D-HPHP och D-HALP, skulle genomföra en privatflygning mellan Leksand och Östersund. Helikoptrarna startade kl. 9.22 från Leksand och flög i en utdragen gruppering med en förare och en passagerare i respektive helikopter.

Efter ungefär 45 minuter behövde passageraren i D-HALP ta en kort paus och därför sökte de ombordvarande efter en lämplig landningsplats. Valet föll på Salixbyn där D-HALP landade kl. 10.12, parkerade och stängde av motorn. D-HPHP intog ett väntläge i luften. Föraren och passageraren i D-HALP gick ut ur helikoptern.

Några minuter efter landningen med D-HALP kommunicerade passageraren från D-HALP genom en bärbar radio med föraren i D-HPHP som därefter påbörjade en inflygning mot platsen i avsikt att landa. Från marken och med hjälp av dirigerings tecken samt radiokommunikation visade passageraren från D-HALP föraren i D-HPHP var det var lämpligt för helikoptern att landa. Föraren i D-HPHP hovrade över sjön mot den tänkta sättningsplatsen. När vänster landställsmed hade tagit mark och den högra kom i kontakt med marken, avlastade föraren genom att sänka stigspaken. Helikoptern kom då att tippa bakåt, vilket föraren korrigerade genom att snabbt höja stigspaken och föra fram styrspaken, varefter helikoptern kom att både tippa och förflytta sig framåt. Spetsen på en av medarna tog i marken samtidigt som helikoptern girade åt höger vilket fick effekten att helikoptern roterade åt höger.

Passageraren från D-HALP som stod framför och vänd mot D-HPHP när föraren tappade kontrollen över helikoptern, kastade sig åt vänster och lade sig så nära marken som möjligt. När helikoptern hade svängt runt cirka ett halvt varv slog stjärtrotorn på D-HPHP in i ett av bladen på huvudrotorn på D-HALP. Huvudrotorbladen på D-HPHP slog i marken och även i ett vedskjul.

D-HPHP kom därefter att skada stjärtbommen, fenan samt stjärtrotorn på D-HALP under sin fortsatta rotation medurs. Ett av stjärtrotorbladen slog hål i taket på det närliggande huset. När medstället slutligen tog i marken roterade D-HPHP till ett stillastående läge med stjärtbommen vilandes mot takrännan på huset. Stjärtrotorbladen på D-HPHP separerade och hamnade på andra sidan av huset. Huvudrotorns båda blad som hade slagit i marken blev deformerade och det ena fick en knäckning så att bladet under sin rotation kom att skada kabinen där föraren och passageraren i D-HPHP befann sig.

Helikoptern stod upprätt på medarna efter haveriet, men med betydande skador. Föraren upplevde inga tekniska fel på helikoptern. Brand utbröt inte.

Rekommendationer

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap rekommenderas att:

- inom ramen för sin tillsynsvägledande verksamhet uppmärksamma länsstyrelserna på behovet av att i den regionala tillsynen över räddningstjänsten säkerställa att kommunala räddningstjänstorgan, i samverkan med SOS Alarm och andra relevanta aktörer, har behövlig utrustning och fastställda rutiner som innebär att, där gatunamn saknas, geografiska positioner ändå kan anges på ett enkelt, tydligt och säkert sätt även för enheter som saknar digitala kartsystem för att ta emot och visa ett geografiskt läge. *(RL 2012:13 R1)*.
- vidta åtgärder för att säkerställa att sådana rutiner som anges i rekommendation RL 2012:13 R1 blir nationella och samordnade med andra relevanta räddningsorgan, liksom med Sveriges grannländer inom ramen för redan etablerad samverkan. *(RL 2012:13 R2)*.

Länsstyrelsen i Jämtlands län rekommenderas att:

- inom ramen för sin tillsyn över kommunal räddningstjänst vidta åtgärder för att säkerställa att kommunala räddningstjänstorgan, i samverkan med SOS Alarm och andra relevanta aktörer, har behövlig utrustning och fastställda rutiner som innebär att, där gatunamn saknas, geografiska positioner ändå kan anges på ett enkelt, tydligt och säkert sätt även för enheter som saknar digitala kartsystem för att ta emot och visa ett geografiskt läge. *(RL 2012:13 R3)*