

Sammanfattning RL 2012:09

Olyckan inträffade efter att föraren tillsammans med en bisittare hade genomfört en rendrivning med helikopter, ca 30 km norr om Åre.

Föraren beslutade sig därefter att flyga till Åre för övernattning och han var då ensam ombord. Under dagen hade flygvädret i området försämrats och väderförutsättningarna tvingade föraren att välja en annan flygväg mot Åre än den som hade planerats. De låga värdena på sikt och molnbas bidrog tillsammans med ett allt svagare skymningsljus till svårigheter att kunna genomföra flygningen på ett säkert sätt. Vädret var så begränsande för flygningen att föraren tvingades hovra sig fram på låg höjd och med låg fart för att inte förlora de visuella referenserna. Han upptäckte inte kraftledningen som korsade hans flygväg och helikoptern kom att kollidera med denna underifrån. Någon brand utbröt inte.

Föraren blev allvarligt skadad men kunde trots detta krypa till ett intilliggande buskage. Han lyckades inte få med sig sina förstärkningskläder och inte heller sin nödpacke, vilka förvarades i helikoptern. Detta medförde att han inte var adekvat klädd och ådrog sig därför en låg kroppstemperatur på grund av den låga utomhustemperaturen.

Direkt efter händelsen larmade föraren SOS-centralen med sin mobiltelefon och 19 minuter senare hade flygräddningsledaren vid JRCC tillgång till den rätta geografiska positionen för haveriet. Trots detta fick den första räddningsenheten på plats den exakta positionen för haveriet efter 1 tim och 53 min och föraren kunde lokaliseras efter 2 tim och 8 min. Efter 4 tim och 19 min anlände den skadade föraren med ambulans till Östersund sjukhus.

Undersökningen har visat att principerna för ledning av flygräddningstjänst behöver utvecklas och att det bör införas hjälpmedel för informationsdelning som bl.a. ger möjlighet till en gemensam lägesbild i realtid vid berörda larm- och ledningscentraler. Avseende Transportstyrelsens tillsyn av flygföretag visar undersökningen att tidigare haverier vid flygföretaget inte var beaktade i tillräcklig omfattning och att det hade varit motiverat med mera fullständiga kontroller av gällande krav på säkerhet.

Olyckan orsakades av att helikoptern under nedsatt sikt och skymning, framfördes med för hög fart med hänsyn till den aktuella flyghöjden för att kunna undvika kollision med hinder i flygriktningen.

Rekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- då flygföretag uppvisar brister i säkerheten tillämpa en skärpt tillsynsmetod som innebär en mer fullständig kontroll av att säkerhetskraven är uppfyllda (*RL 2012:09 R1*).
- i samverkan med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, tillse att det införs hjälpmedel som innebär att berörda larm- och ledningscentraler och insatta enheter vid flygräddning ges möjlighet till informationsdelning som minst medger en gemensam aktuell lägesbild inklusive kartbild i realtid (jämför SHK:s slutrapport RL 2011:17 R1) (*RL 2012:09 R2*).
- tillse att Sjöfartsverket utvecklar metoderna för ledning vid flygräddningscentralen i avsikt att förbättra och säkra kvaliteten för ledning av flygräddningstjänst (jämför SHK:s slutrapport RL 2011:17 R2) (*RL 2012:09 R3*).

Sjöfartsverket rekommenderas:

- tillse att flygräddningscentralen har uppgifter tillgängliga och inlagda på kartunderlag med den gränsdragning som gäller mellan statlig fjällräddningstjänst och kommunal räddningstjänst i enlighet med det ansvar som framgår av förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor och gällande överenskommelser (*RL 2012:09 R4*).
- tillse att flygräddningscentralen har aktuell status avseende den beredskap som gäller för helikopterresurser med uppdrag för räddningstjänst och att detta dokumenteras (*RL 2012:09 R5*).

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap rekommenderas att:

- tillse att berörda kommunala räddningstjänster och SOS Alarm AB har uppgifter tillgängliga och inlagda på kartunderlag med den gränsdragning som gäller mellan statlig fjällräddningstjänst och kommunal räddningstjänst i enlighet med det ansvar som framgår av förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor och därmed gällande överenskommelser (*RL 2012:09 R6*).

Rikspolisstyrelsen rekommenderas att:

- tillse att polisens helikopterbesättningar har förmågan till lokalisering av nödsändare med polishelikoptrarnas pejlutrustning (*RL 2012:09 R7*).