

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2000:08

***Olycka med helikoptern SE-HMK
vid Borgafjäll, AC län, den 21 november 1999***

Dnr L-103/99

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se

2000-02-25

L-103/99

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2000:08

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 21 november 1999 vid Borgafjäll ca 8 mil NV Vilhelmina, AC län, med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-HMK.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Olle Lundström

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Rapport RL 2000:08**L-103/99**

Rapporten färdigställd 2000-02-25

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-HMK , Hughes 269C
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	Flygtjänst FJ Viklund AB Sagadal 7, 912 90 Vilhelmina
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-11-21, kl. 13.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Valle vid Borgafjäll, AC län, (pos. 6452N 1513E; ca 880 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Bruksflygning
<i>Väder</i>	Vind sydvästlig 10 knop, sikt > 10 km, molnbas 5 000 fot, temp. -2 °C , QNH 1005 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	49 år, BH
<i>total flygtid</i>	1 269 timmar, varav 321 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	85 timmar, samtliga på typen
<i>antal landningar</i>	
<i>senaste 90 dagarna</i>	173

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 21 november 1999 om att en olycka med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-HMK inträffat vid Borgafjäll, AC län, samma dag kl. 13.30.

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olle Lundström, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp m.m.

Föraren och en passagerare utförde rendrivning med helikopter. När de efter ett kort uppehåll för tankning flög tillbaka till hjorden såg de några renar som kommit på efterkälken. Föraren minskade då fart och höjd för att komma i läge att driva på renarna. I samband med uppbromsningen och hovringen av helikoptern på 10 - 20 meters höjd över marken och med sidvind från vänster sjönk rotorvarvet. Föraren försökte att komma ur situationen genom att svänga åt höger. Under högersvängen minskade rotorvarvet ytterligare och helikoptern sjönk igenom. Föraren kunde därefter inte förhindra att helikoptern slog i marken och tippade över på vänster sida. De ombordvarande skadades inte och kunde själva ta sig ur helikoptern och tillkalla hjälp via en mobiltelefon.

Föraren upplevde inte att olyckan orsakades av något tekniskt fel på helikoptern.

Utlåtande

Efter tankningen var helikoptern tungt lastad och den tillgängliga motoreffekten på den aktuella flyghöjden -ca. 900 möh.- var begränsad. Det faktum att rotorvarvtalet inte kunde bibehållas under uppbromsningen och hovringen utan markeffekt tyder på att föraren inte var tillräckligt uppmärksam på detta förhållande.

På den aktuella helikoptertypen roterar huvudrotorn motsols. Den högergir som föraren gjorde när rotorvarvet sjönk skulle därför normalt temporärt ha minskat motorns belastning och ökat rotorvarvet. Men genom att helikoptern då hade sidvind från vänster kom giren att innebära att helikoptern hamnade i medvind med minskad lyftkraft som följd. I det läget räckte den tillgängliga motoreffekten inte till för att föraren skulle kunna förhindra att helikoptern sjönk igenom och slog i marken. Om han i stället hade valt att svänga helikoptern åt vänster mot vinden hade ett lyftkrafttillskott skapats som sannolikt gjort det möjligt för honom att komma ur situationen.

Olyckan orsakades av att föraren överbelastade motorn i samband med uppbromsning och hovring utan hjälp av markeffekt. Bidragande till olyckan var att föraren därefter girade helikoptern åt höger som därmed hamnade i medvind.

Rekommendationer

Inga.