

SAMMANFATTNING

I rapporten behandlas ett allvarligt tillbud med en svensk militär helikopter vid sjön Gilten söder om Namsos, Norge, den 27 februari 2016. Helikoptern kolliderade med marken i samband med en passage över en frusen sjö i nedsatt sikt. Tillbudet inträffade under förberedelserna inför en internationell militärövning i Norge.

Helikoptern flög som nummer två i en rote bestående av två helikoptrar av typen HKP 14D. Inga personskador eller skador på helikoptern uppstod till följd av händelsen, men helikoptern lämnade ett ungefär 20 meter långt och 50 centimeter djupt spår i snön och isen.

På grund av att besättningarna inte hade kunnat flyga i den utsträckning de skulle ha behövt och också hade planerat att göra inför övningen så var deras flygtrim på en låg nivå. De hade inte heller hunnit utbilda sig fullt ut på den aktuella helikoptertypen.

Den riskanalys som gjordes inför övningen visar att de inblandade var medvetna om bristerna i utbildning och flygtrim. Analysen omhändertog också ett flertal risker och innehöll beslut om flera åtgärder och begränsningar. De åtgärder som hade beslutats vidtogs dock inte fullt ut. Åtgärderna hade vidare enligt haverikommissionen endast varit tillräckliga för att få ner riskerna till en acceptabel nivå om besättningarna hade varit i god flygtrim. Det är dock möjligt att det aktuella tillbudet hade kunnat undvikas om åtgärdsplanen hade följts.

Utredningen visar att besättningarna kollektivt befann sig inom det erfarenhetsområde som innebär en ökad risk för olyckor. Att ingen reagerat på detta förhållande och mer aktivt följt upp förberedelser och utbildningsstatus på den deltagande helikopterenheten i förhållande till den krävande miljö de förväntades uppträda i, tyder enligt haverikommissionen på att det finns brister i rutinerna på central nivå avseende övervakning och uppföljning av verksamheten med HKP 14.

Det är också haverikommissionens uppfattning att en besättning ska behärska instrumentflygning vid flygning under sådana förhållanden där instrumentväderförhållanden kan uppstå.

Haverikommissionens sammantagna bedömning är att besättningarna inte hade haft förutsättningar att få den utbildning och bygga upp den flygtrim inför övningen som hade behövts för att på ett säkert sätt flyga i den aktuella miljön under rådande väderförhållanden.

Tillbudet orsakades enligt haverikommissionen av en för hög ambitionsnivå för uppdraget i förhållande till besättningarnas utbildningsnivå, erfarenhet av helikoptertypen och aktuell flygtrim.

Säkerhetsrekommendationer

Försvarmakten rekommenderas att:

- Utvärdera och utveckla ledningen, uppföljningen och övervakningen av verksamheten med HKP 14. *(RM 2017:02 R1)*
- Utforma organisationen så att lokal flygchef för HKP 14 får en reell möjlighet att agera i sin ansvarsroll. *(RM 2017:02 R2)*
- Utforma organisationen och bemanningskraven så att flygsäkerhetssektionen (FlygSäk) kan stödja verksamhetsledaren och ansvarshavarna med kompetens som motsvarar ansvarsområdet helikopter. *(RM 2017:02 R3)*
- Ta fram procedurer för ett utvecklat besättningssamarbete för en optimerad användning av HKP 14 i syfte att bl.a. öka säkerheten vid lågflygning. *(RM 2017:02 R4)*
- Utveckla anvisningarna för inställningar av Emergency Height. *(RM 2017:02 R5)*
- Utveckla processen inför utgivning av flygoperativa manualer så att kvalitetsbrister inte uppstår. *(RM 2017:02 R6)*
- Ta fram utvecklade anvisningar avseende kriterier och begränsningar för användande av AFCS-systemets olika moder på HKP 14. *(RM 2017:02 R7)*
- Fastställa rutiner som medför en ökad standardisering av användandet av checklistor. *(RM 2017:02 R8)*
- Införa krav på instrumentflygkompetens på aktuell helikoptertyp. *(RM 2017:02 R9)*