

1999-10-11

L-53/99

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1999:41

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 21 juni 1999, i Rådanäs, Mölnlycke, Ö län, med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-JGT.

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

Olle Lundström

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Jan Mansfeld

Rapport C 1999:41**L-53/99**

Rapporten färdigställd 1999-10-11

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-JGT , Aerospatiale AS 355 F1
<i>Ägare/Innehavare</i>	Swede-Copter KB, Rådanäs, 435 33 Mölnlycke
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-06-21, kl. 16.40 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Rådanäs, Mölnlycke, O län, (pos. 5740N 1209E; 60 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Hovring
<i>Väder</i>	Aktuellt väder på Göteborg/Landvetters flygplats kl. 16.20: vind 250°/14 knop, sikt > 10 km, molnmängd 3-4/8 med bas 3 500 fot, temp./daggpunkt +14/+4 °C, QNH 1005 hPa
<i>Antal ombord:</i>	<i>besättning</i> 1
	<i>passagerare</i> -
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	53 år, AH
<i>Förarens totala flygtid</i>	343 timmar, varav 52 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste</i>	3 timmar, samtliga på typen
<i>90 dagarna</i>	
<i>Antal landningar de senaste</i>	9
<i>90 dagarna</i>	

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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.

Händelseförlopp m.m.

Efter en kort flygning i Rådanästrakten tillsammans med två passagerare landade föraren helikoptern på en åker som ligger i anslutning till den hangarbyggnad där helikoptern normalt var stationerad. Han lämnade av passagerarna på åkern och hovrade därefter till en helikopterplatta utanför hangaren. Inför sättningen på plattan girade han först runt helikoptern ett halvt varv och backade sedan in över helikopterplattan. När helikoptern befann sig över plattan, och med kursriktningen ungefär 240 grader, upplevde föraren att den fick ett kraftigt vindkast framifrån så att stjärtbommen sänktes.

Föraren lyfte stigspaken, men innan helikoptern hunnit stiga slog stjärtrotorn i marken. Helikoptern girade därefter åt höger. När föraren märkte att hans sidoroderkommandon inte hade någon effekt förde han snabbt ned stigspaken helt varpå helikoptern slog hårt ned på marken. Föraren klarade sig oskadd men skador uppstod på helikopterns rotorblad, stjärtparti och landställ.

När föraren rapporterade om händelsen för flygledningen på Göteborg/Landvetters flygplats begärde han samtidigt att räddningstjänsten skulle sanera haveriplatsen eftersom helikoptern läckte bränsle. Larmet kom till räddningstjänsten i Härryda Partille kl. 17.09 som anlände till platsen nio minuter senare och skumbelade helikoptern. På grund av att räddningstjänsten saknade lämplig pumputrustning kunde urpumpningen av bränslet i helikoptern inte påbörjas förrän kl. 18.40.

Hangarbyggnaden, som är sammanbyggd med andra byggnader, är totalt 8 meter hög i riktning mot helikopterplattan och åkern. Ovanför hangarporten, ungefär 5 meter över marken, skjuter en ca 1,5 meter djup balkong fram. Helikopterplattan, som har måtten 5 x 5 meter, har sin mittpunkt 17,5 meter från hangarporten. Drygt 10 meter söder om plattan finns en låg stenmur och ett ca 4 meter högt pumphus.



Vid anläggning av en permanent helikopterlandningsplats gäller Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL-F 2.3). I bestämmelserna anges bl.a. att säkerhetsområdet vid hovring skall vara fritt från fasta föremål högre än 25 cm inom ett område på 1,5 x rotordiskens diameter mätt från centrumlinjen. Den aktuella helikoptertypen är 10,93 meter lång och har en rotordiskdiameter på 10,69 meter.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att föraren inte lyckades att parera för ett vindkast och/eller en av helikoptern inducerad rotor som kan ha uppstått mellan helikoptern och hangaren i samband med sättningen.

Den anlagda helikopterplattan uppfyllde inte gällande krav enligt BCL-F 2.3 vad gäller säkerhetsområde.

På grund av brist på lämplig utrustning tog det i detta fall så lång tid som 1,5 timme från larmet till dess att bränslet i helikoptern kunde omhändertagas. Med tanke på att sanering av bränsle och kemikalier i rimliga volymer ingår i räddningstjänstens ansvarsområde borde lämplig utrustning för sådant arbete ha

varit tillgänglig snabbare än så. Efter händelsen har berörd station fått tillgång till sådan utrustning.