



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2003:23

***Olycka med helikopter SE-JAI
på Piteå/Långnäs flygplats, BD län,
den 30 januari 2003***

Dnr L-02/03

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

Statens haverikommission (SHK) Board of Accident Investigation

Postadress/Postal address
P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm Sweden

Besöksadress/Visitors
Wennerbergsgatan 10
Stockholm

Telefon/Phone
Nat 08-441 38 20
Int +46 8 441 38 20

Fax/Facsimile
Nat 08 441 38 21
Int +46 8 441 38 21

E-mail Internet
info@havkom.se
www.havkom.se

2003-06-19

L-02/03

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2003:23

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 30 januari 2003, på Piteå/Långnäs flygplats, BD län, med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-JAI.

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

Carin Hellner

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Bilaga 1

Utdrag ur cert.reg. beträffande föraren (endast till Luftfartsverket)

Rapport RL 2003:23

L-02/03

Rapporten färdigställd 2003-06-19

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-JAI, Schweizer 269C
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Stenvalls Trä AB/ Kallax Flyg AB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-01-30, kl. 14.45 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (UTC + 1 timme)
<i>Plats</i>	Piteå/Långnäs flygplats, BD län, (pos 6523N 02115E; 13 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind nordvästlig < 5 knop, sikt mycket god, inga moln, temp./daggpunkt -20/-22 °C, QNH 1007 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Instruktören:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 32 år, BH-certifikat med instrument- behörighet
<i>Total flygtid</i>	1 130 timmar, varav 270 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	171 timmar, samtliga timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	286
<i>Eleven:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 39 år, A och AH-certifikat
<i>Total flygtid</i>	361 timmar, varav 101 timmar på helikopter samtliga på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	14 timmar, samtliga på helikopter
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	62

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 30 januari 2003 om att en olycka med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-JAI inträffat på Piteå/Långnäs flygplats, BD län, samma dag kl. 14.45.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Carin Hellner, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

Händelseförlopp m.m.

Instruktören och eleven hade under förmiddagen genomfört ett träningspass med helikoptern i området i närheten av Piteå flygplats. På eftermiddagen skulle de utföra ytterligare ett träningspass. Helikoptern var utrustad med s.k. snowpads (en typ av skidor på landställsrören).

Flygplatsen har en asfalterad bana, 16/36, som vid tillfället var till hälften snöbelagd och till hälften plogad. Tröskeln till bana 16 var inflyttad ca 1 000 meter. Snödjupet på den oplogade delen var ca en halv meter. Starten skedde på bana 34 och efter en kortare flygning landade de på samma bana. Därefter tränade eleven precisionshovring längs banan på den plogade delen fram till banslutet. Där tog instruktören över för att demonstrera landning i lös snö på den oplogade delen av banan. Eleven följde med i rodren.

Som visuell referens för landningen använde de ett skoterspår till vänster om helikoptern. När de satte ner helikoptern i snön sjönk det vänstra landstället ner mer än det högra och helikoptern började att luta och därefter glida något åt vänster. När de försökte rätta upp helikoptern genom att föra styrspaken åt höger och lyfta stigspaken tippade helikoptern åt vänster och välte varpå huvudrotorn slog i marken och motorn stannade. Händelseförloppet gick mycket snabbt. De båda ombord fick inga skador och kunde själva lämna helikoptern.

Skador uppstod på bl.a. huvudrotor, stjärtbom, stjärtrotor och landställ. Skidan på vänster landställsrör hade vridits motsols, sett bakifrån.

Förarna uppfattade inte att det var något tekniskt fel på helikoptern under flygningen. Skoterspåret utgjordes av ett ca 10 cm djupt spår med packad snö i botten. Den omgivande snöytan var täckt av ett tunt lager med skare.

Utlåtande

Händelseförloppet tyder på att den tunna skaren råkade brista först under den vänstra skidan när helikoptern sattes ner i snön. Detta resulterade i att helikoptern först började att luta åt vänster och sedan hasade något åt samma håll.

Det faktum att skidan på vänster landställsrör hade vridits motsols talar för att den vänstra delen på skidan hade hasat in under den packade snöytan i botten på skoterspåret och hakade fast där när föraren försökte att rätta upp och lyfta helikoptern. Den ökade lyftkraften i huvudrotorn kom därigenom att skapa ett rollmoment åt vänster som föraren inte hann att parera varvid helikoptern välte.

Olyckan orsakades av att vänster landställ hakade fast i en snökant varvid helikoptern välte när föraren försökte att hovra upp från snön.

