

## Rapport C 1998:48

## L-70/98

Rapporten färdigställd 1998-11-18

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-HGD</b> , Augusta-Bell 206B
<i>Ägare/Innehavare</i>	Jämtlandsflyg AB, Lugnviksvägen 105, 831 52 Östersund
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-07-26, kl. 16.20 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Tronntjärnarna, Z län, (pos ca 6330N 1303E; 1 156 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Bruksflyg
<i>Väder</i>	Enligt föraren: vind 300°/4-5 knop, sikt 1,5 km, moln 8/8 stratus med bas 500 fot, temp. +9°C
<i>Antal ombord:</i>	<i>besättning</i> 1
	<i>passagerare</i> 4
<i>Personskador</i>	En passagerare lindrigt skadad.
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	38 år, BH
<i>Förarens totala flygtid</i>	848 timmar, varav 101 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	148 timmar, varav 94 timmar på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	207, varav 200 på typen

---

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av S-E Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Lars Jonsson.

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.

Föraren har berättat. Han hade landat vid Tronntjärnarna för att hämta fyra passagerare för att flyga dem till Tossåsen. Han startade västerut mot vinden och tog upp fart till ca 35 knop. Under stigning påbörjade han en högersväng. Efter 10-15 sekunder ökade vinden markant. Helikoptern fick en vindstöt från höger snett bakifrån varpå den tappade lyftkraft och sjönk mot marken. Föraren försökte styra upp mot vinden men helikoptern fortsatte i en högervridning och fortsatte att sjunka. Han gjorde en upptagning för att minska sjunkhastigheten men lyckades inte förhindra att den tog i marken. Vid sättningen, som blev relativt mjuk, tog vänster bakskida i först, varefter helikoptern välte åt vänster och lade sig på sidan. Utrymningen kunde ske snabbt.

Skador uppstod på rotorerna, kabinfönstrena på vänster sida och skrovet.

## **Utlåtande**

Prestandamässigt förelåg inget hinder för den aktuella starten.

Enligt SMHI:s analys av vädret i området befanns ett lågtryck över södra Lappland. Vinden på höjder av 1 500 meter torde ha varit väst till nordvästlig på 10-15 knop. Nere i dalgångarna var det troligen svaga växlande vindar. Kraftiga vindbyar (mer än 30 knop) kan ha uppträtt i samband med kombinationer av vindförändring med höjden, cumulonimbus aktivitet och orografiska effekter.

Olyckan orsakades av att föraren inte lyckades att parera för den lyftkraftsminskning som uppstod när helikoptern i samband med en medvindssväng fick en kraftig vindby bakifrån.