

1998-10-05

L-54/98

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1998:36

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 12 maj 1998, i Yxnäs, K län, med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-HSC.

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

Sven-Erik Sigfridsson

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Rapport C 1998:36

L-54/98

Rapporten färdigställd 1998-10-05

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-HSC , McDonnell Douglas 269C (Hughes)
<i>Ägare/Innehavare</i>	Rehnström Aero AB, Box 34, 260 42 Mölle
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-05-12, kl. 09.50 i dagsljus <i>Ann:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Yxnäs, K län, (pos 5631N 1519E; ca 130 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Kraftlinjeinspektion
<i>Väder</i>	Vind nordostlig ca 5 knop, sikt >10 km, moln möjligen SCT med bas 1 000 fot, annars inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +10/+7 °C, QNH 1026 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Avklippt kraftledning
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	33 år, A och BH
<i>Förarens totala flygtid</i>	1 087 timmar, varav 735 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	164 timmar, varav 139 timmar på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	Ca 300, samtliga 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 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.

Föraren och en besiktningsman utförde kraftlinjebesiktning av ett högspänningsnät från luften. När de startade flygpasset var det mulet men efter en halvtimmes flygning hade molntäcket lättat så mycket att föraren tyckte att solljuset blev besvärande. Han bestämde sig därför för att landa momentant för att sätta på sig solglasögon och valde ut en mindre inäga i färdriktningen att landa på. Inägan låg direkt norr om en transformator i slutet på den linjeavgrening som de höll på att besiktiga. Föraren informerade besiktningsmannen om sin avsikt att landa direkt. De hade båda noggrann uppsikt över den tilltänkta landningsplatsen under inflygningen för landning.

Kort före sättningen, när de var på ca fem meters höjd över marken, upptäckte föraren en korsande lågspänningsledning på ca tre meters avstånd från

helikoptern. Trots försök till undanmanöver lyckades han inte hindra att helikoptern kolliderade med ledningen. Efter kollisionen, där samtliga linor i ledningen klipptes av, landades helikoptern utan större problem. Skador uppstod bl.a. på huvud- och stjärtrotorbladen.

Two lågspänningsledningar var dragna över inägan via tre gråa trästolpar placerade i skogsridån runt inägan. Ledningarna var inte utsatta på den linjenätskarta, i skala 1:50 000, som medfördes ombord. Linorna i kraftledningen var svartoxiderade.

I flygföretagets Drifthandbok (DHB) föreskrivs att en okänd landningsplats skall rekognoseras från luften före landning.

Utlåande

Den aktuella olyckan visar åter hur ytterst svårt det kan vara att upptäcka en okänd kraftledning från luften. Det var därför en brist i förarens planering av landningen och ett avsteg från företagets DHB att inte rekognosera den tilltänkta landningsplatsen från luften före landningen. Besättningen borde dessutom i detta fall ha kunnat misstänka att det fanns en lågspänningsledning i närheten av transformatorn i högspänningsnätet. Det får tillskrivas tursamma omständigheter att utgången av olyckan inte blev allvarligare.

Olyckan orsakades av att besättningen alltför sent under landningen upptäckte en korsande kraftledning. Bidragande var att föraren inte hade rekognoserat fältet från luften före landningen.