

1999-11-11

L-59/99

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1999:44

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 6 juli 1999, på Vättersö, AB län, med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-JCI.

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

Ann-Louise Eksborg

Rune Lundin

Henrik Elinder

Rapport C 1999:44**L-59/99**Rapporten färdigställd 1999-11-11

| | |
|---|---|
| <i>Luftfartyg: registrering och typ</i> | SE-JCI, Hughes 269C |
| <i>Ägare/Innehavare</i> | <i>Ej namn i internetutgåva / Webmaster</i> |
| <i>Tidpunkt för händelsen</i> | 1999-07-06, kl. 18.55 i dagsljus <i>Ann: All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar</i> |
| <i>Plats</i> | Vättersö, AB län, (pos 5934N 1842E; 10 m över havet) |
| <i>Typ av flygning</i> | Privat |
| <i>Väder</i> | Enligt SMHI:s analys: Vind 270°/10 knop, god sikt, enstaka moln med bas ca 5 000 fot, temp./daggpunkt +24/+13 °C, QNH 1007 hPa. |
| <i>Antal ombord: besättning</i> | 1 |
| <i>passagerare</i> | 1 |
| <i>Personskador</i> | Inga |
| <i>Skador på luftfartyget</i> | Totalhavari |
| <i>Andra skador</i> | Två högspänningslinor avslagna |
| <i>Föraren: ålder, certifikat</i> | 39 år, AH |
| <i>total flygtid</i> | 69 timmar, varav 11 timmar på typen |
| <i>flygtid senaste 90 dagarna</i> | 3,3 timmar, varav 2,2 timmar på typen |
| <i>antal landningar</i> | 9, varav 3 på typen |
| <i>senaste 90 dagarna</i> | |

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företräts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, Rune Lundin, 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 startade den 6 juli 1999 kl. 17.30 från Bromma flygplats för att med en passagerare göra en övningsflygning först till Sigtuna och därefter mot skärgården där man avsåg att besöka en person på Vättersö, en mindre ö norr om Ljusterö i Roslagen.

Efter en överflygning av ön på 1 000 fots höjd gjorde föraren en lågrekognosering av en tilltänkt landningsplats i form av en inäga som han bedömde var den största öppna ytan på ön. Inägan sträckte sig i NV-SO-riktning och mätte ca 100 x 30 m. Han flög över landningsplatsen ytterligare en gång och fastställde vindriktningen med hjälp av flaggstångsvimplar. Vinden uppskattades därvid till nordlig och svag. Han lade också märke till att en kraftledning löpte längs fältets sydvästra sida och att fältets undervegetation i södra delen var tillräckligt hög för att kunna slå i stjärtrotorn vid en landning.

Han ansatte därefter ett landningsvarv mot vinden som låg väl i fältets längdriktning (NV) och siktade på att landa i fältets bortre del. Efter vad föraren bedömde som en normal landningsplané hovrade han ut på ca 1,5 m höjd och upptäckte då en korsande högspänningsledning som gick snett över inägan. Han kunde inte undvika att rotorn slog i ledningen som brast och tvinnades runt rotoraxeln, varefter helikoptern välte åt höger och slog i marken.

De ombordvarande undkom oskadda och föraren stängde av motor, bränslekran och strömförsörjning, varefter de tog sig ur den totalhavererade helikoptern genom en trasig plexiglasruta.

Helikopterns ELT aktiverades vid olyckan men föraren stängde själv av den efter att ha underrättat Brommatornet om olyckan via egen mobiltelefon.

Utlåtande

Enligt BCL-C 2.6 krävs att en förare har utfört minst fem starter och landningar under de senaste 90 dagarna på aktuell typ för att få medföra passagerare. Föraren hade endast utfört tre starter och landningar under denna tidsperiod på typen och var därför inte behörig att utföra flygningen med passagerare.

Undersökningen visar att i den glänta som föraren valde fanns dels en längsgående luftledning, dels en tvärgående där linjestolparna var placerade i vegetationen på gläntans ömse sidor.

Normalt upptäcker man en ledning genom att man ser stolparna. Föraren upptäckte dock inte dessa och därmed kom helikoptern att kollidera med högspänningsledningen. En viss inverkan av motljus från kvällssol kan ha medverkat till att ledningen inte upptäcktes.

Det inträffade visar på betydelsen av att rekognosera noggrant. Föraren hade i sina förberedelser studerat KSAK:s flygkarta men inte efterforskat var helikoptrar normalt brukar landa på ön. Om han tillfrågat någon rutinerad förare, hade han sannolikt blivit rådd att använda öns andra glänta, där normalt alla helikoptrar landar.

Olyckan orsakades av att föraren gjorde en otillräcklig rekognosering av den tilltänkta landningsplatsen. Bidragande kan ha varit förarens ringa flygerfarenhet.

SHK har inga rekommendationer.