



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

---

## ***Rapport RL 2004:31***

### **Olycka med helikoptern SE-JAH på Piteå flygplats, BD län, den 28 oktober 2003**

Dnr L-05/04

---

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](http://www.havkom.se)

2004-11-22

L-05/04

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

**Rapport RL 2004:31**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 28 oktober 2003, på Piteå flygplats, BD län, med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-JAH.

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

Statens haverikommission emotser tacksamt besked senast den 23 maj 2005 om hur de i rapporten intagna rekommendationerna följs upp.

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

**Bilaga 1**

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

## Rapport RL 2004:31

L-05/04

Rapporten färdigställd 2004-11-22

---

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-JAH, Schweizer 269C
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Stenwalls trä AB, Sikfors
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-10-28, kl. 09.50 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Piteå/Långnäs, BD län, (pos 6524N 02115E; 165 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Proficiency check (PC)
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: sydvästlig vind 15 knop, lätt byighet, god sikt, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +6/-1 °C, QNH 979 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 65 år, BH-certifikat
<i>Total flygtid</i>	7 000 timmar, varav 350 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	30 timmar, varav 20 timmar på typen
<i>Kontrollanten:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 60 år, BH-certifikat
<i>Total flygtid</i>	7 000 timmar

---

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 28 oktober 2003 om att en händelse med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-JAH inträffat på Piteå flygplats, BD län, samma dag kl. 09.50. Vid det tillfället beslöt SHK att inte utreda händelsen. Efter önskemål från Luftfartsverket tog SHK ett förnyat beslut att utreda händelsen den 4 mars 2004.

Händelsen har undersökts av SHK som företrätts av Göran Rosvall, ordförande och Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Magnus Axelsson.

### Händelseförlopp m.m.

Avsikten med flygningen var att genomföra en PC för flyglärobehörighet. Föraren, som var utsatt för kontrollen, var befälhavare.

Kontrollanten agerade elev och hade genomfört några autorotationer utan problem.

Innan autorotationsövningarna inleddes meddelade sökanden att han under övningarna skulle reglera gasen.

Gasreglaget på den aktuella helikoptertypen har en automatik som ökar gaspådraget när stigspaken förs uppåt. För att kunna genomföra autorotationer fullt ut måste denna funktion kopplas ur. Detta görs genom att man vrider gasreglaget ytterligare någon centimeter förbi en fjäderbelastad spärr från normal tomgång till det urkopplade läget.

När den aktuella autorotationen påbörjades vred kontrollanten/eleven gasreglaget förbi spärren. Sökanden hade för avsikt att i autorotationens

slutskede besluta om han skulle låta autorotationen fullföljas eller om han skulle avbryta övningen, dvs. antingen dra reglaget förbi spärren eller dra på full gas.

Kontrollanten/eleven kom att lyfta stigspaken för tidigt. När så skedde var sökanden dock oförberedd på att gasreglaget var fört förbi spärren. Detta ledde till att han inte hann dra på gas och förhindra att landningen blev hård.

Sökanden har uppgett att en situation som den aktuella inte skulle kunna inträffa med en riktig elev, då sådana elever från början är instruerade att aldrig röra gasreglaget under en autorotationsövning.

Kontrollanten/eleven har uppgett att han tyckte att inflygningen blev lite låg. Han avbröt dock inte övningen då han förväntade sig att den sökande skulle ansvara för flygningens säkerhet.

De två ombordvarande var oskadda men helikoptern fick en spricka i den bakre krosstuben.

SHK har i rapport RL 2003:16 behandlat problematiken med nödövningar under flygprov när kontrollanten inte är befälhavare.

### Utlåtande

För en erfaren pilot är det svårt att spela nybörjare. I det rollspel som är för handen i en situation som den förevarande blir agerandet inte verklighetstroget. Det ligger nära tillhands att sökanden/läraren i stället för att bedöma flygningen använder en del av sin kapacitet till att fundera över vad "eleven" är ute efter och vilken korrektion som förväntas. Vid normal skoling kan lärarens hela kapacitet användas till att övervaka flygningens säkerhet.

I det aktuella fallet hade kontrollanten ställt gasreglaget i ett läge som någon av den sökandes normala elever inte skulle ha gjort. Det är visserligen en liten detalj, men den visar att det faktum att rollspelet kan skilja sig från verkligheten och få betydelse för flygningens säkra genomförande.

SHK ifrågasätter det lämpliga i att genomföra kritiska nödövningar i samband med kontroller och flygprov, där den som är utsatt för kontrollen är befälhavare, med tanke på att dennes beslut att avbryta en nödövning som börjar gå fel kan försenas eller helt utebli p.g.a. rädsla för att underkännas under kontrollen. Mot bakgrund av att det under nödövningar och liknande ofta är fråga om mycket snabba förlopp som kräver omedelbara ingripanden kan sådan tveksamhet att avbryta övningen lätt leda till olyckor.

SHK ser det mot denna bakgrund som angeläget att det vid kritiska nödövningar finns en oberoende befälhavare, som varken utför eller är utsatt för kontrollen, med ansvar för säkerheten – eller om det saknas sådana möjligheter – att det är kontrollanten som är befälhavare och som har det yttersta ansvaret för att reda upp de situationer vilka han eller hon i rollen som elev ställer till med.

Olyckan orsakades av att ett inte helt lyckat rollspel under kritiska nödövningar genomfördes med sökanden som ansvarig för flygningens säkerhet.

### Rekommendationer

SHK rekommenderar Luftfartsverket att verka för att kritiska nödövningar eller andra onormala flygmoment, i samband med flygprov och kontroller, inte genomförs när den som är utsatt för provet är befälhavare.

(RL 2004:31 R1).