



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2005:25

**Olycka med helikopter SE-JAV
i Röstvålen nordväst om Ramundsberget, Z län,
den 13 juli 2005**

Dnr L-23/05

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

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport RL 2005:25

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 13 juli i Röstvålen, nordväst om Ramundsberget, Z län, med en helikopter av typen Schweizer 269 C med registreringsbeteckningen SE-JAV.

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

Göran Rosvall

Henrik Elinder

Bilaga 1

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

Rapport RL 2005:25

L-23/04

Rapporten färdigställd 2005-10-28

<i>Luftfartyg; registrering, typ</i>	SE-JAV, Schweizer 269 C
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal/gällande luftvärdighetsbevis
<i>Flygvikt</i>	Max tillåten 930 kg, aktuell 838 kg
<i>Ägare/innehavare</i>	Jämtlands Flyg AB, Lugnviksvägen 105, 831 52 Östersund
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2005-07-13, kl. 14.00 i dagsljus <i>Anm.:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Väst Skarsfjället, Z län, (pos. 6247N 01208E; ca 1050 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Bruksflygning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Vind nordväst 10–15 knop, sikt > 10 km, moln 3–6/8 med bas 1000–2000 fot, temp./daggpunkt +10/+5 °C, QNH 1016 hPa. Vindvariationer i riktning och styrka, inklusive turbulens, kan ha förekommit. Enligt föraren var vinden ungefär västlig, 25–30 knop.
<i>Antal ombord; besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Omfattande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 23 år, BH
<i>Total flygtid</i>	228 timmar, varav 132 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	40 timmar, varav 28 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	55 varav 41 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 13 juli 2005 om att en olycka med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-JAV inträffat i Röstvålen nordväst om Ramundsberget, Z län, samma dag ca kl. 14.00.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Göran Rosvall, ordförande, och Henrik Elinder utredningschef.

Operativ expert har varit Sven Holmberg.

Undersökningen har följts av Luftfartsstyrelsen genom Gun Ström.

Händelseförlopp m.m.

Föraren, som vid tillfället hade ungefär 80 timmars erfarenhet av fjällflygning, utförde flyguppdrag åt Mittådalens sameby i samband med märkning av renar. Före den aktuella flygningen hade han utfört två flygpass på sammanlagt knappt tre timmar. Efter en paus på ca 20 minuter startade han med helikoptern igen tillsammans med en renägare som bisittare för att driva ett antal renar på kalfjället. Efter ungefär 25 minuters flygning drev de en flock upp för en svag nordvästsluttning på en bergskam. Flygningen skedde på några meters höjd över marken, i sidled med låg fart och med

den nordvästliga vinden snett från vänster och med bergsluttningen på höger sida.

När helikoptern närmade sig bergskammens högsta punkt lämnade några renar flocken och började springa norrut. Föraren inledde då en 360-graders sväng åt vänster, under stigning och acceleration, i avsikt flyga ikapp och fånga upp dessa. Under denna manöver, när helikoptern befann sig i medvind och hade passerat kammens högsta punkt, upplevde föraren att motoreffekten inte räckte till för att helikoptern skulle kunna bibehålla fart och höjd. Han sänkte nosen på helikoptern för att öka farten, men lyckades inte förhindra att helikoptern då kolliderade med marken. Vid nedslaget tippade helikoptern åt vänster och lade sig på sidan. De ombordvarande skadades inte och kunde själva lämna helikoptern.

Föraren upplevde inte att något tekniskt fel uppstod på helikoptern under flygningen som skulle ha kunnat påverka händelseförloppet.

I flygföretagets Operativa Manual (OM), avsnitt 13.2 Rendrivning, anges att risknivån vid rendrivning är hög. Erfarenhetsnivån för förare som får utföra sådan flygning ska vara ”Vit eller Grön, Röd under handledning av förare som godkänts av flygchefen.”

Vid gradering av helikopterförarens erfarenhetsnivå ska, enligt Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL) D 2.3, nedanstående flygerfarenhetskrav ställas:

Röd pilot:	Intill 2 års erfarenhet i bruksflygverksamhet och 800 timmars helikopterflygtid.
Grön pilot	Intill 5 års erfarenhet i bruksflygverksamhet och 3000 timmars helikopterflygtid.
Vit pilot	Där över.

Flygföretagets flygchef har uppgivit att han före det aktuella uppdraget gjorde en särskild genomgång med föraren beträffande taktik, vindar, motoreffekt etc. i samband med rendrivning. Genomgången inkluderade ett ”skolpass” med inriktningen att svänga i med- och motvind med en tungt lastad helikopter. Dagen före olyckan besökte han området där rendrivningen pågick och anser därför att rendrivningen utfördes med handledning från flygchefen.

Utlåtande

Flygningen uppför fjällsluttningen förlöpte normalt till dess att helikoptern närmade sig krönet på bergskammen. Förarens beslut att inleda hämtningen av de lösa renarna med en vänstersväng mot vinden var relevant för att hämta höjd och fart innan svängen övergick till att ske i medvind.

Den aktuella helikoptertypen är förhållandevis effektsvag och flygningen gjordes på hög höjd över havet med flygviktsmarginal mindre än 100 kg, vilket försvårade flygningen under rådande vindförhållanden.

Händelseförloppet tyder på att vänstersvängen mot vinden gjordes för snäv och att tillräcklig flygfart och höjd inte hämtades innan helikoptern styrdes tillbaka mot bergskammen. Flygningen kom då att ske i medvind, vilket kan ha bidragit till att föraren överskattade helikopterns verkliga fart i luften. När han upptäckte detta, räckte motoreffekten inte till för att öka farten samtidigt som flyghöjden var för låg för att farten skulle kunna ökas genom dykning.

Bidragande var sannolikt den kraftiga vinden samt att helikoptern under svängen kom över krönet och hamnade i ett område på bergets läsida med en nedåtgående luftström.

Rendrivning med helikopter är alltid en krävande typ av flygning som ställer stora krav på förarens flygerfarenhet, vilket också påpekas i flygföretagets Operativa Manual. Sådan flygning får utan handledning endast utföras

ras av förare med erfarenhetsnivå "Grön" eller "Vit". Flygerfarenheten hos den aktuella föraren var vid tillfället endast 228 timmar, vilket gjorde att han klassificerades som "Röd pilot" och därmed inte fick utföra rendrivning utan handledning.

Flygchefen gjorde visserligen en särskild genomgång med föraren om uppdraget och besökte området för rendrivningen, men SHK anser inte att detta kan jämföras med att rendrivningen utfördes med handledning från flygchefen. För att sådan handledning ska vara relevant måste det finnas en godkänd förare ombord som fortlöpande kan ge instruktioner och vid behov ta över flygningen. Om så hade varit fallet hade sannolikt olyckan kunnat undvikas.

Olyckan orsakades av att föraren gavs i uppdrag att utföra ett flyguppslag som var för svårt i förhållande till hans erfarenhet.