

*Arvidson*

SHK  
BIBLIOTEKET

H A V E R I

SE-HKB typ Hughes 269 C

på fjället Östra Tjåkkålis, Arjeplog

1983-07-06

UTREDNINGSRAPPORT SE-HKB 33/83

Mars 1985



STATENS HAVERIKOMMISSION

UTREDNINGSRAPPORT

angående haveri

på Östra Tjåkkålis, Arjeplog, BD län

FLYGPLANTYP	Helikopter Hughes 269 C
REGISTRERING	SE-HKB
ÄGARE	Turistflyg i Arjeplog AB Hamnplan 1, 930 90 Arjeplog
BESÄTTNING, antal	1
PASSAGERARE, antal	2
PLATSEN FÖR HAVERIET	Lat 66° 10' N Long 18° 28' E
TIDPUNKT FÖR HAVERIET	1983-07-06 k1 2000

All tidsangivelse i rapporten avser  
Svensk sommartid (SST) = GMT + 2 timmar

i

Datum för rapportens undertecknande: 1985-03-18

INNEHÅLL		sid
	SAMMANFATTNING	
	INLEDNING	1
1	FAKTAREDOVISNING	2
1.1	Händelseförlopp	2
1.2	Personskador	2
1.3	Skador på helikoptern	2
1.4	Andra skador	2
1.5	Besättningen	2
1.6	Luftfartyget	3
1.7	Meteorologisk information	3
1.8	Navigationshjälpmedel	3
1.9	Radiokommunikationer	3
1.10	Flygplatsdata	3
1.11	Färd- och ljudregistratorer	3
1.12	Haveriplats och flygplanvrak	3
1.13	Medicinsk information	3
1.14	Brand	4
1.15	Överlevnadsmöjligheter	4
2	ANALYS	4
3	SLUTSATSER	4
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultat	4
3.2	Sannolik haveriorsak	5
4	REKOMMENDATIONER	5

## BILAGA

Cert utdrag betr föraren (endast till luftfartsverket)

Anmärkning: Haverianmälan med uppgifter för databehandling har ingivits direkt till luftfartsverket.

## SAMMANFATTNING

Luftfartyg typ:	Helikopter Hughes 269 C
Haveriplats, datum:	Fjället Östra Tjåkkålis, BD län, 1983-07-06
Typ av flygning:	Renspaning
Antal ombord:	3
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat, totala flygtid:	29 år, BH-cert, 323 timmar

---

Helikoptern fick ej höjd och flygfart efter ett avbrutet landningsförsök på en fjälltopp. Den totalhavererade därför på fjällsidan.

Haveriet berodde sannolikt på otillräcklig motoreffekt för stigning efter avbruten landning.

Ärendet understryker behovet av speciella PFT för helikopterförare som skall utföra svåra flyguppdrag som t ex fjällflygning.

## INLEDNING

Den 6 juli 1983 kl 20.00 havererade helikoptern SE-HKB typ Hughes 269 C på fjället Östra Tjåkkålis i samband med renspaning.

Händelsen har utretts av statens haverikommission, som företräts av hovrättsrådet Hans Gullberg, ordförande, och civilingenjör Åge Röed, utredningschef. Som expert har medverkat Sven-Erik Johansson, Svenska pilotföreningen.

Kommissionen har sammanträtt                      Närvarande

1985-02-21

Gullberg, Röed, Johansson,  
från luftfartsverket  
P-Å Insulander

## 1 FAKTAREDOVISNING

### 1.1 Händelseförlopp

Den 6 juli 1983 förekom renspaning med helikoptern SE-HKB, typ Hughes 269 C, i trakten av fjället Östra Tjåkkålis ca 30 km nordost Arjeplog. Efter ett flertal flygningar under dagen landade helikoptern vid 20-tiden på en rengärda nära Östra Tjåkkåli. Där togs ombord två passagerare och en hund, som skulle transporteras till toppen på Östra Tjåkkålis belägen 786 m över havet. Vid framkomsten dit skedde inflygning från öster med landning på toppen. Då stigspaken sänktes upplevde föraren alltför kraftig lutning i sidled, varför han lättade. För att återfå flygfart och undvika varvtalsförlust flög han ned för den norra sidan av fjället där fjällsidan lutar cirka 20°. Han kunde emellertid inte undvika att helikoptern kolliderade med fjällsidan efter ca 50 m. Farten var då låg.

### 1.2 Personskador

Inga.

### 1.3 Skador på helikoptern

Totalhaveri.

### 1.4 Andra skador

Inga.

### 1.5 Besättningen

Föraren var 29 år och hade giltigt BH-certifikat för flygning med enrotorshelikopter. Hans totala flygtid var 323 timmar samtliga avseende helikopter. Flygtid aktuell typ 112 timmar. Flygtid senaste 90 dagar alla typer = aktuell typ 82 timmar.

### 1.6 Luftfartyget

Helikoptern typ Hughes 269 C var tillverkad år 1970. Max tillåten flygvikt 862 kg, aktuell ca 850 kg. Giltigt luftvärdighetsbevis.

### 1.7 Meteorologisk information

Vindriktning ca 270°. Svag vindstyrka.

### 1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

### 1.9 Radiokommunikationer

Dubbelriktad radioförbindelse ej upprättad.

### 1.10 Flygplatsdata

Ej aktuellt.

### 1.11 Färd- och ljudregistratorer

Fanns ej. Ej erforderligt.

### 1.12 Haveriplats och flygplanvrak

Fjällhed, ca 780 m ö h.

Teknisk vrakanalys har ej utförts.

### 1.13 Medicinsk information

Inget har framkommit som tyder på att förarens hälsotillstånd kan ha inverkat på haveriet.

#### 1.14 Brand

Brand utbröt ej.

#### 1.15 Överlevnadsmöjligheter

ELT aktiverades automatiskt men stängdes av efter haveriet eftersom inga personskador uppstod och personer med god lokalkännedom fanns i närheten.

### 2 ANALYS

Föraren försökte sätta helikoptern på ojäm mark på en fjälltopp. När han upplevde att sidlutningen blev för stor avbröt han landningsförsöket och försökte återfå flygfart. Helikoptern har med den vikt den hade på aktuell flyghöjd låg överskottseffekt. När föraren avbröt landningen och försökte stiga överskreds sannolikt max tillgänglig motoreffekt och helikoptern började förlora varv. Problemet accentueras när helikoptern flög ut ur markeffekten. Nedsvep kan ytterligare ha försämrat möjligheterna att återfå rotorvarv och flygfart innan kollision skedde med marken.

Förarens försök till landning tyder på bristande rekognosering av landningsplatsen före sättnings. Han har därigenom försatt helikoptern i en situation där haveri var oundvikligt. Hans begränsade erfarenhet av fjällflygning har säkerligen bidragit till detta.

### 3 SLUTSATSER

#### 3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- a. Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b. Helikoptern var luftvärdig.



- c. Inga tecken till motorstörningar förekom under haveriförloppet.
- d. Helikoptern fick ej höjd och flygfart efter ett avbrutet landningsförsök på en fjälltopp. Den totalhavererade därför på fjällsidan.

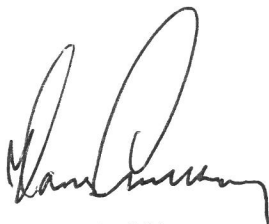
### 3.2 Sannolik haveriorsak

Föraren har då han försökte stiga efter det misslyckade landningsförsöket förlorat rotorvarv pga otillräcklig motoreffekt vilket resulterat i höjdförlust och kollision med marken. Bidragande faktorer har varit dålig rekognosering av landningsplatsen och begränsad erfarenhet av fjällflygning.

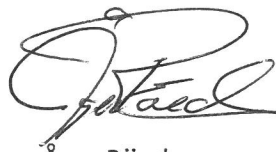
## 4 REKOMMENDATIONER

Haveriet påminner om helikopterhaverier med SE-HMX 1983-07-08 och med SE-HFP 1983-10-19.

Det aktuella ärendet understryker behovet av speciella PFT för helikopterförare som skall utföra svåra flyguppdrag som t ex fjällflygning, jfr SHK rekommendationer i ärende SE-HFP 73/83. Luftfartsverket bör undersöka behovet av utökad utbildning för helikopterförare som skall utföra kvalificerade flyguppdrag.



Hans Gullberg



Åge Röed