

## SAMMANFATTNING

Olyckan inträffade i samband med landning efter en flygning från Tullinge söder om Stockholm till Åre Östersund flygplats.

Piloten fick tillstånd att landa på FATO<sup>1</sup> A och därefter hovra till helikopterplatta Mitt utanför företaget Storm Heliworks hangar. Efter landning dirigerades piloten av en person på marken att hovra in för sättning framför hangaren. Platsen där helikoptern skulle sättas ned lutar cirka 4 grader mot hangaren och helikoptern skulle sättas ned tvärs emot lutningen med vänster sida nedåt.

I samband med första kontakten med marken började helikoptern att studsas okontrollerat mellan medställena. Piloten avbröt sättningen, ökade stigspaks-utslaget markant och lättade snabbt från marken med lågt nosläge, varefter ett okontrollerat läge uppstod. Helikoptern lyfte och roterade två varv moturs innan den slog i marken. Nedslaget skedde först med stjärtrotorn och därefter med huvudrotorbladen. Efter att ha roterat ytterligare ett varv kom helikoptern att bli stående på medställena i upprätt läge. Brand uppstod i motorutrymmet, men släcktes av personal från ett intilliggande helikopterföretag. Piloten hjälptes ut ur helikoptern och fördes till sjukhus med ambulans. Helikoptern fick betydande skador.

Omfattande vrakundersökningar av helikoptern och motorsystemet visar att samtliga tekniska system har fungerat på avsett sätt fram till nedslaget. Utredningen visar dock att sättningen av helikoptern gjordes på ett stumt och oförlåtande underlag som sluttade åt vänster med ett hovringläge som lutade åt höger. Utredningen visar vidare att helikoptern varken sattes ned och avlastades eller hovrade fritt från marken i samband med sättningen och att manövreringen snabbt övergick till en överkompensering av styrutslagen, vilket ökade helikopterns rörelser. När beslutet att avbryta landningen togs så var kontrollen redan på väg att förloras. Det stora stigspaksutslag som gavs i detta skedde ledde i kombination med ett kompenserande styrutslag med pedaler uteblev till att situationen blev okontrollerad.

Olyckan orsakades av att den sluttande och hårda ytan på sättningsplatsen medförde att svårighetsgraden vid sättningen blev för hög i förhållande till pilotens erfarenhet av helikoptertypen och aktuell flygtrim.

När det gäller räddningsinsatsen visar utredningen att alarmeringstjänsten och samverkan mellan inblandade enheter fungerade huvudsakligen väl, men att det tog förhållandevis lång tid för flygplatsens första släckningsfordon att ta sig till olycksplatsen. Insattiden låg visserligen inom kraven för icke-kommersiell trafik. Flygplatsens räddningstjänst måste dock vara utformad för att även klara kraven för kommersiell trafik. Det konstateras att räddningsvägarna framförallt är konstruerade för att underlätta insatser vid huvudbanan. Utredningen visar att de skarpa svängarna i utryckningsvägarna innebär att förarna måste hålla mycket låg fart i svängarna. Enligt haverikommissionens mening bör därför Swedavia överväga att vidta åtgärder för att säkerställa att man klarar föreskriven insattid för kommersiell trafik på tre minuter, exempelvis genom att undersöka och ta ställning till om de befintliga räddningsvägarna bör dras om med mjukare svängar alternativt kompletteras med direkta räddningsvägar för att underlätta utryckning med tunga släckfordon till FATO A.

---

<sup>1</sup> FATO - Final Approach and Take off area – område för landning och start med helikopter.

Analysen visar vidare att det kan finnas anledning att utreda om personal samtidigt bör ha uppgiften att bistå vid motorstart av passagerarflygplan och beredskap som brandman. Om båda uppgifterna fortsatt ska hanteras samtidigt bör larmfunktionerna enligt haverikommissionen kompletteras så att de tydligt kan uppfattas från samtliga uppställningsplatser. Det kan i sådant fall också finnas ett behov av instruktioner för hur en motorstart av ett passagerarflygplan ska avbrytas vid larm.

Av utredningen framgår att Swedavia sedan olyckan inträffade har inlett ett arbete för att förkorta insatstiden och se över vilka funktioner som bör bemannas av personal som samtidigt tjänstgör som brandmän. Mot denna bakgrund avstår haverikommissionen från att lämna någon säkerhetsrekommendation till Swedavia. Det får istället ankomma på Transportstyrelsen att i sitt tillsynsarbete följa upp arbetet och säkerställa att Åre Östersund flygplats uppfyller föreskrivna krav på insatstid.

Haverikommissionen konstaterar vidare att de brister som framkommit i utredningen inte har fångats upp i Transportstyrelsens tillsynsarbete. Haverikommissionen rekommenderar därför Transportstyrelsen att utvärdera hur väl denna typ av brister fångas upp i myndighetens tillsynsprocess.

### **Säkerhetsrekommendationer**

#### **Transportstyrelsen rekommenderas att:**

- Utvärdera sin tillsynsprocess för flygplatser. *(RL 2017:07 R1)*
- I sitt tillsynsarbete säkerställa att Åre Östersund flygplats uppfyller Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:29) om beredskap för räddningsinsatser samt räddningstjänst för flygplats. *(RL 2017:07 R2)*