



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2011:05

**Olycka med helikoptern SE-JBP
Vid Jönköpings flygplats, F län, den 29 juni 2010**

Dnr L-79/10

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



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

2011-06-21

L-79/10

Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen
601 73 NORRKÖPING

Rapport RL 2011:05

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 29 juni 2010, vid Jönköpings flygplats, F län, med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-JBP.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt förordningen (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart en rapport över undersökningen.

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

Allmänna utgångspunkter och avgränsningar

SHK är en statlig myndighet som har till uppgift att undersöka olyckor och tillbud till olyckor i syfte att förbättra säkerheten. SHK:s olycksundersökningar syftar till att så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförlopp och orsak till händelsen som skador och effekter i övrigt. En undersökning ska ge underlag för beslut som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar igen eller att begränsa effekten av en sådan händelse. Samtidigt ska undersökningen ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl för det, för förbättringar av räddningstjänsten.

SHK:s olycksundersökningar ska utmynna i svaret på tre frågor: *Vad hände? Varför hände det? Hur undviks att en liknande händelse inträffar?*

SHK har inga tillsynsuppgifter och har heller inte någon uppgift när det gäller att fördela skuld eller ansvar eller rörande frågor om skadestånd. Det medför att ansvars- och skuldfrågorna varken undersöks eller beskrivs i samband med en undersökning. Frågor om skuld, ansvar och skadestånd handläggs inom rättsväsendet eller av t.ex. försäkringsbolag.

I SHK:s uppdrag ingår inte heller att vid sidan av den del av undersökningen som behandlar räddningsinsatsen undersöka hur personer förda till sjukhus blivit behandlade där. Inte heller utreds samhällets aktiviteter i form av socialt omhändertagande eller krishantering efter händelsen.

Utredning av luftfartshändelser styrs av förordningen (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart. Tillämpning och processer avseende utredningens genomförande sker även i enlighet med Chicagokonventionens Annex 13.

Utredningen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 29 juni 2010 om att en olycka med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-JBP inträffat vid Jönköpings flygplats, F län, samma dag kl.14.00.

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

Undersökningen har följts av Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen genom Seth Olofsson.

Rapport RL 2011:05

L-79/10, 2011-06-21

<i>Luftfartyg: registrering, typ Klass, luftvärdighet</i>	SE-JBP, Schweizer 269C-1 Normal, luftvärdighetsbevis med gällande ARC
<i>Ägare/Innehavare/Operatör</i>	C.S.L. Industrial Ltd/Northern Helicopters AB/ Northern Helicopters AB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2010-06-29, kl. 14.00 i dagsljus Anm: All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Jönköpings flygplats, F län, (pos 5 745 N 1404 E; 226 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind syd-sydväst, 4-10 knop, sikt >10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt + 25 /+ 9 °C, QNH 1 017 hPa
<i>ombord: besättning</i>	2
<i>Personskador</i>	Lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Instruktören:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	68 år, ATPL-H
<i>Total flygtid</i>	11 000 timmar, varav 2500 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	90 timmar, varav 19 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	420, varav 95 på typen
<i>Eleven:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	38 år, CPL-H
<i>Total flygtid</i>	5 000 timmar, varav 70 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	30 timmar, varav 6 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	45, varav 10 på typen

Händelseförlopp m.m.

Avsikten med flygningen var att träna autorotation med anledning av att eleven senare skulle genomgå en lärarkurs.

Autorotation är en metod för att glidflyga och landa med en helikopter utan motoreffekt. Under glidflykt vinklas rotorbladen så att luften strömmar nerifrån och upp genom rotorn som då ger lyftkraft. Vid sättningen används rotorns rörelseenergi för att bromsa upp helikoptern.

Vid autorotation ställs höga krav på att förarens åtgärder sker med stor precision för att helikoptern inte ska hamna i ett okontrollerbart läge, vilket medför att marginalerna för felmanövrering är små.

Övningen påbörjades på 1 000 fot då eleven etablerade autorotation och påbörjade ett högervarv till stråket¹ 19.

¹ Stråk: Flygplatsyta vid sidan av banan

Strax innan det var dags för utflytning uppmärksammade läraren att sjunkhastigheten var för hög och övertog flygningen. Läraren gjorde en kraftfull upptagning varvid stjärtbommen slog i marken och gick av. Därefter slog helikoptern hårt i marken på medarna och stannade i upprätt läge.

De båda ombordvarande kunde själva lämna helikoptern och var i stort sett oskadda.

Helikoptern fick omfattande skador.

Utlåtande

Enligt artikel 5 i förordningen (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart ska omfattningen av en utredning bestämmas med hänsyn till den flygsäkerhetsvinst som kan göras.

Olyckor i samband med autorotationsövningar är ett känt problem.

SHK har i ett antal utredningar rörande autorotationsövningar efter simulerade motorbortfall, vilka genomförts ”fullt ut”, dvs. ända fram till landning, kunnat konstatera att även små missbedömningar resp. störningar snabbt kan leda till ett läge där en olycka inte kan undvikas. Allvarliga personskador är dock relativt ovanliga.

SHK ser inte att en djupare utredning av den aktuella olyckan kan tillföra något nytt i flygsäkerhetskänseende.