



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2007:21

**Olycka med helikoptern SE-JDS
20 km nordnordväst Pulsjärvi, BD län,
den 16 september 2006**

Dnr L-24/06

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



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

2007-12-13

L-24/06

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport RL 2007:21

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 16 september 2006, 20 km nordnordväst Pulsjärvi, BD län, med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-JDS.

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

Åsa Kastman Heuman

Sakari Havbrandt

Rapport RL 2007:21

L-24/06

Rapporten färdigställd 2007-12-13

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-JDS, EUROCOPTER EC120 B
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare</i>	Westhelicopter AB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2006-09-16, kl. 1740 i dagsljus <i>Anm: svensk sommartid (UTC + 2 timmar)</i>
<i>Plats</i>	20 km nordnordväst Pulsujärvi, BD län, (pos 6828N 02058E; 550 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Kommersiell flygtransport
<i>Väder</i>	Enligt lokal observation: nordvästligvind 10 knop, god sikt, inga moln under 5000 fot
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga, ingen miljöpåverkan
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 41 år, CPL (H)
<i>Total flygtid</i>	340 timmar, varav 16 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	94 timmar, varav 6 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	341, varav 28 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 17 september 2006 om att en olycka med en helikopter med registreringsbeteckningen SE-JDS inträffat 20 km nordnordväst Pulsujärvi, BD län, den 16 september 2006 kl.1740.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Åsa Kastman-Heuman, ordförande, Agne Widholm, utredningschef till den 22 oktober 2007, därefter Sakari Havbrandt.

SHK har biträtts av Anders Ahlqvist som operativ expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsstyrelsen genom Max Danielsson.

Händelseförlopp m.m.

Avsikten med flygningen var att hämta två personer vid två stugor vid Bassevare och flyga dem samt den passagerare som redan var ombord på helikoptern till Järäma som ligger ungefär 30 km söder om Bassevare.

Föraren hade inte tidigare landat på platsen, men han såg en plats i stugornas närhet som han bedömde som lämplig. Marken lutade något åt vänster, vilket medförde att höger med fick markkontakt först vid sättningen. I samband med försöket att landa hakade höger med fast i en sten varvid helikoptern tippade åt höger så att rotorspetsarna snuddade marken. Föraren lyckades trots detta få kontroll över helikoptern och stiga. I samband med stigningen fick rotorspetsarna kontakt med en vindskiva på ett av husen.

Föraren genomförde därefter en forcerad landning några tiotal meter längre bort från husen. I samband med den landningen, som blev hård och under sidrörelse, gränslade han en sten med medarna varvid skador uppstod på landstället.

De bägge ombordvarande kunde själva lämna helikoptern efter det att föraren stängt av motorn och inväntat att rotorn stannat.

Föraren var en s.k. extraförare åt flygföretaget och hade en begränsad flygerfarenhet särskilt med avseende på den aktuella helikoptertypen.

Den i företagets manual föreskrivna kontrollen ”kontroll under produktionsflygning” som ska göras med flygchefen hade inte genomförts. Vidare var flygchefens beslut om flygningens genomförande inte detaljerad, exempelvis framgick inte vilka landningsplatser som skulle användas eller vilka övriga operativa minima som gällde för den aktuella föraren. Flygchefen befann sig på uppdrag utomlands vid tidpunkten för olyckan.

Utlåtande

Landning på platser som inte är ordinarie landningsplatser medför alltid en ökad risk. Detta gäller särskilt platser som föraren inte rekognoserat från marken. En bedömning av hinderfrihet, lutningar, markbeskaffenhet mm måste göras korrekt för att en säker landning ska vara möjlig. Vidare kan en förare påverkas av att man vill ge bra service och landa nära de personer som ska hämtas.

Den aktuella landningsplatsen kan inte anses vara omöjlig eller direkt olämplig även om marken lutade något och var ojämn. En förare med större erfarenhet hade haft större möjligheter att både bedöma platsen och genomföra landningen. En mer erfaren förare blir också mer trovärdig om denne bedömer att landningen inte kan genomföras på den aktuella platsen eftersom en erfaren förares kompetens att bedöma detta inte kan ifrågasättas på samma sätt som en oerfaren förares. Detta kan driva en mindre erfaren förare att försöka fullfölja ett uppdrag även om det inte känns helt komfortabelt.

En viktig roll för flygchefen i företaget är att göra bedömningarna om vilken förare som är lämplig för respektive uppdrag. För att kunna göra detta måste flygchefen ha god kännedom om förarna. Företagets manual har tagit hänsyn till detta bl. a. genom att flygchefen ska genomföra ”kontroll under produktionsflygning” innan en förare sätts in i produktionen. Vidare förskriver manualen att flygchefen ska ta beslut om flygning för förare med liten erfarenhet.

I det aktuella fallet har inte företaget nått upp till den säkerhetsstandard man föreskriver i sin manual genom att föraren inte genomgått ”kontroll under produktionsflygning” och genom att flygchefens beslut om flygning inte var tillräckligt detaljerat.

Olyckan orsakades av att uppdragets svårighetsgrad var för hög i förhållande till förarens erfarenhet.