

SAMMANFATTNING

En helikopter av typen MD 600N startade från Frösön, Östersund, för en VFR-flygning till Bromma, Stockholm. Ungefär vid Kungsängen på en höjd av 1 500 fot stannade motorn och piloten övergick i en autorotation för att söka efter lämplig nödlandningsplats. I samband med nödlandningen välte helikoptern och omfattande skador uppstod. Piloten som var ensam ombord klarade sig oskadd.

Det fanns ungefär 30 liter bränsle kvar vilket är mer än minsta utnyttjbar mängd. Trots detta stannade motorn av bränslebrist. Motorns bränslebrist orsakades av ett icke fungerande bränsletransfereringssystem. Att transfereringssystemet inte fungerade som avsett berodde på en igensatt backventil.

Backventilen i bränslets transfereringssystem hade en nedsatt funktion på grund av föroreningar vilket medförde att återstående bränsle inte kunde utnyttjas och motorn stannade därför på grund av bränslebrist.

Bidragande till händelsen har varit att en av typcertifikatinnehavaren utökad underhållsinstruktion om årliga kontroller av bränsletransfereringssystemet inte efterföljts och att sådana kontroller därmed inte genomförts.

Haverikommissionen har även konstaterat att helikoptern varit folierad i sådan omfattning att den måste anses vara modifierad och att denna åtgärd utförts av ett företag som inte var en del av luftfartssystemet. Detta utgör en riskfaktor som dock inte påverkat det aktuella händelseförloppet.

Säkerhetsrekommendationer

EASA rekommenderas att:

- På lämpligt sätt informera branschen om i vilka former foliering av luftfartyget är tillåtet. *(RL 2015:11 R1)*

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Utveckla tillsynsmetoderna så att EASA Part M, Subpart G tillståndsinnehavare säkerställer att underhållprogram (AMP) baseras på senaste underlag från typcertifikatinnehavarna. *(RL 2015:11 R2)*
- På lämpligt sätt informera branschen om i vilka former foliering av luftfartyget är tillåtet. *(RL 2015:11 R3)*