

# Flygsäkerhetsinfo nr 2/2009

Första kvartalet 2009

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Innehållsförteckning.....	1
1 Förrord .....	2
1.1 Händelserapportering .....	2
2 Luftrumrörelser (IFR) – Periodjämförelse .....	3
3 Händelserapporter .....	4
3.1 Definition luftfartshändelse .....	4
3.2 Händelserapporter fördelat på år .....	4
4 Allvarliga tillbud .....	5
4.1 Definition allvarligt tillbud (serious incident).....	5
4.2 Allvarliga tillbud fördelat på år .....	5
5 Haverier inom svensk luftfart .....	6
5.1 Definition av haveri .....	6
5.2 Definition av svensk luftfart.....	6
5.3 Översikt.....	6
5.4 Luftfart i förvärvssyfte med flygplan .....	7
5.5 Luftfart i förvärvssyfte med helikopter.....	7
5.6 Luftfart i förvärvssyfte med ballong.....	8
5.7 Bruksflyg med flygplan.....	8
5.8 Bruksflyg med helikopter .....	9
5.9 Skolflyg med flygplan .....	10
5.10 Skolflyg med helikopter.....	10
5.11 Privatflyg med flygplan (MTOM >450 kg) .....	11
5.12 Privatflyg med helikopter .....	11
5.13 Ultralätt.....	12
5.14 Segelflyg inkl. motorsegelflygplan .....	12
5.15 Privatflyg - Ballong.....	13
5.16 Skärmflyg.....	13
5.17 Hängflyg.....	14

# 1 FÖRORD

Den svenska luftfarten präglas av en god rapporteringskultur som är en väsentlig del av det övergripande kvalitets- och säkerhetsarbetet. Transportstyrelsen arbetar med denna information som ett viktigt underlag i tillsyns- och analysverksamheten. Ett av målen är att identifiera problemområden och återföra dessa i flygsäkerhetsarbetet.

Målet med utgivningen av denna flygsäkerhetsinformation är att regelbundet presentera flygsäkerhetsläget på ett översiktligt sätt. Den kommer att innehålla en översikt av inkomna rapporter under perioden med kortfattade analyser. Utvalda händelser kommer emellanåt att penetreras djupare.

Sammanställningen riktar sig till alla som omfattas av reglerna för rapportering av händelser som rör flygsäkerheten. Distributionen sker via publicering på Transportstyrelsens hemsida.

## 1.1 Händelserapportering

Varje händelserapport som kommer in till Transportstyrelsen analyseras. Antalet rapporter uppgår till drygt 800 under första kvartalet 2009. Vid analysen rubriksätts, struktureras och sammanfattas rapporten. Lagring av alla rapporter sker via programvaran/databasen ECCAIRS. Personnamn läggs inte in i databasen. Informationen översätts till engelska för att underlätta det internationella utbytet av flygsäkerhetsinformation.

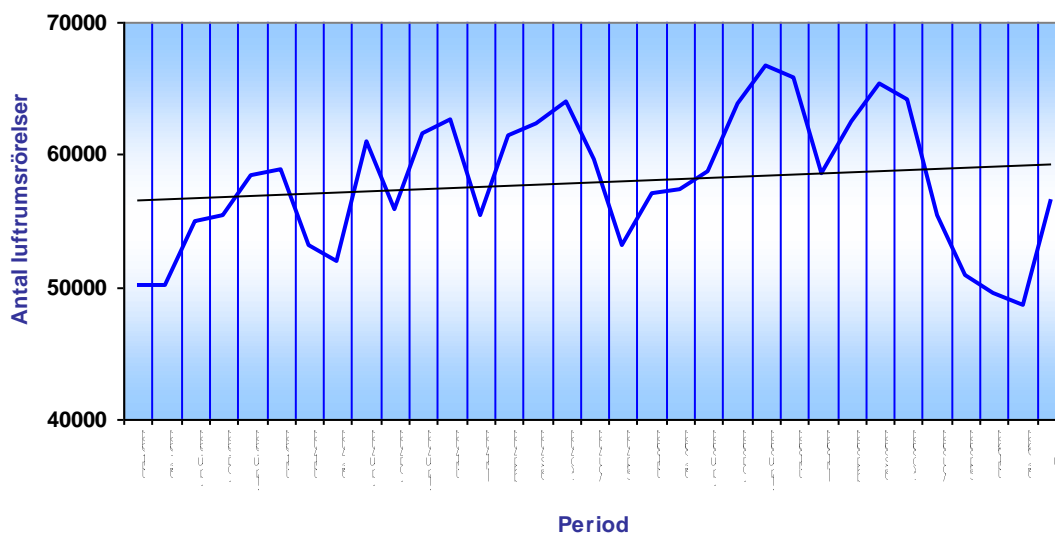
Sammanställningen grundas på delvis preliminära uppgifter. Informationen i databasen uppdateras efter hand som uppgifter kommer in.

Underlaget innehåller information från alla delar av luftfarten, vilket ger god överblick över alla typer av händelser.

Målet är att materialet skall komma till användning i såväl det interna som externa flygsäkerhetsarbetet.

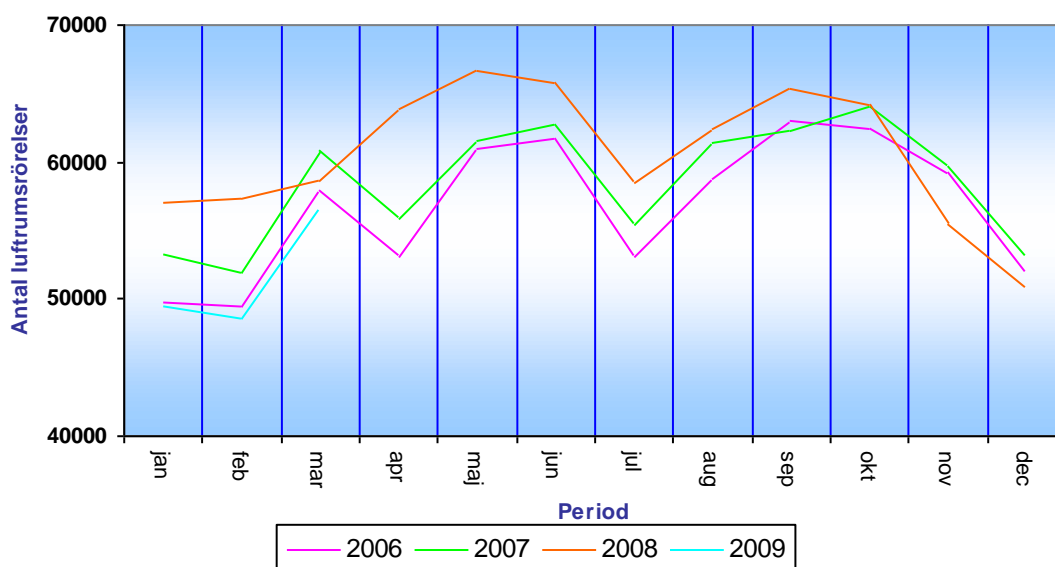
Flygsäkerhetsinformation tas fram av Luftfartsavdelningens sektion för analys. Synpunkter på utformningen eller innehållet i Flygsäkerhetsinformation mottages på [asr@transportstyrelsen.se](mailto:asr@transportstyrelsen.se)

## 2 LUFTRUMSRÖRELSER (IFR) – PERIODJÄMFÖRELSE



Antal IFR-rörelser i luftrummet minskade med ca 10 procent under kvartal 1 2009 jämfört med första kvartalet 2008. Diagrammet nedan visar en månatlig jämförelse av antalet IFR-rörelser.

	2008 Kvartal 1	2009 Kvartal 1	Förändring Antal	Förändring Procent
Antal rörelser	172 166	154 745	-17 421	10,2



Källa: Luftfartsverket, Division ANS

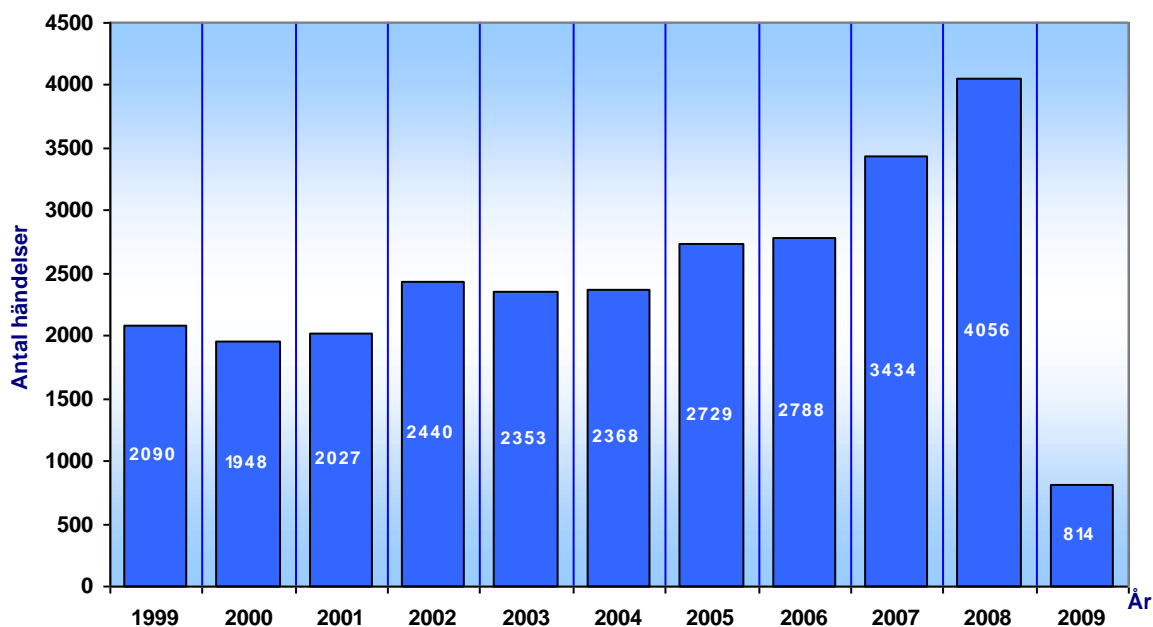
### 3 HÄNDELSERAPPORTER

#### 3.1 Definition luftfartshändelse

Med luftfartshändelse avses driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten. Dessa händelser ska rapporteras till Transportstyrelsen i enlighet med 11 kap. 8 § luftfartslagen (1957:297), 117 § luftfartsförordningen (1986:171) och Transportstyrelsens föreskrifter LFS 2007:68 (serie GEN). I nämnda föreskrifter finns en omfattande samling exempel på händelser som ska rapporteras.

#### 3.2 Händelserapporter fördelat på år

Staplarna i diagrammet visar antal rapporterade händelser mellan 1999-01-01 och 2009-03-31. Den 1 juli 2007 trädde lag- och bestämmelseändringar avseende händelserapportering i kraft. Detta har resulterat i en kontinuerlig ökning av antalet rapporter från och med 2007. Under första kvartalet 2009 mottog Luftfartsavdelningen drygt 800 rapporter.



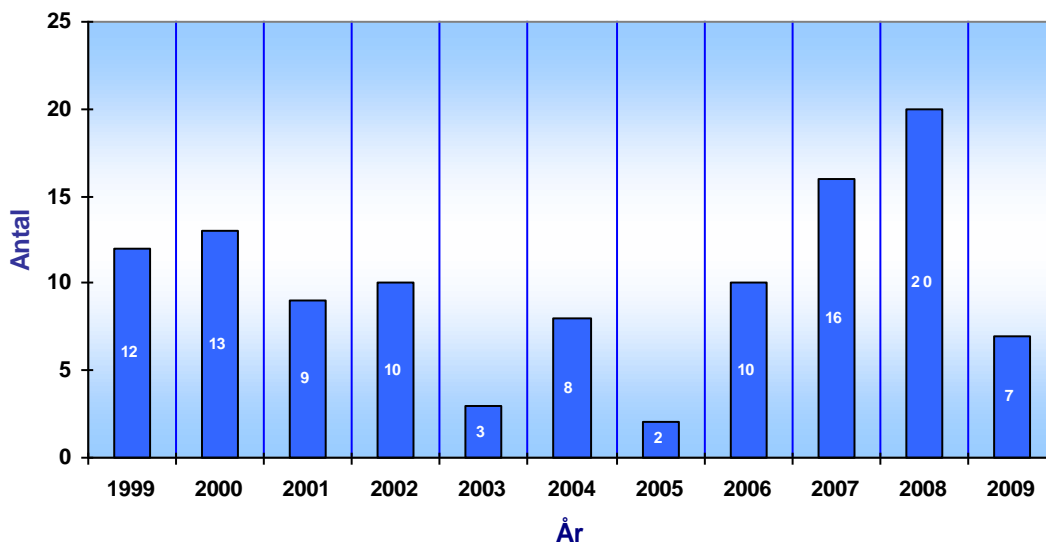
## 4 ALLVARLIGA TILLBUD

### 4.1 Definition allvarligt tillbud (serious incident)

Ett allvarligt tillbud är en händelse där omständigheterna pekar på att ett haveri har varit nära att inträffa<sup>1</sup>. Det vill säga att alla s.k. säkerhetsbarriärer hade förbrukats och att ett haveri undveks beror till stor del på tur och lyckliga omständigheter.

### 4.2 Allvarliga tillbud fördelat på år

Staplarna i diagrammet visar antal rapporterade händelser som har klassats som allvarliga tillbud. Under första kvartalet 2009 har 7 allvarliga tillbud inträffat.



<sup>1</sup> Allvarligt tillbud (serious incident) enligt bilaga 13 till Chicagokonventionen, ICAO Annex 13

## 5 HAVERIER INOM SVENSK LUFTFART

### 5.1 Definition av haveri

ICAO har i bilaga 13 till Chicagokonventionen definierat vad ett haveri är. För att en händelse ska klassas som ett haveri krävs att luftfartyget ska ha använts i avsikt att flyga och:

- ✘ att en eller flera personer omkommit eller skadats allvarligt till följd av händelsen, eller
- ✘ att luftfartyget erhållit omfattande strukturella skador eller skador som påverkar luftfartygets flygegenskaper väsentligt, eller
- ✘ att luftfartyget saknas eller är helt onåbart

### 5.2 Definition av svensk luftfart

Med svensk luftfart avses alla händelser där svenskregistrerade luftfartyg är involverade. Chicagokonventionens bilaga 13 kräver att Transportstyrelsen ska rapportera statistik gällande svensk luftfart och då uttytt alla händelser där svenskregistrerade luftfartyg är inblandade oavsett om händelsen äger rum i Sverige eller utomlands. För luftfart som bedrivs med oregistrerade luftfartyg (skärmflyg och hängflyg) redovisas haverier där utövaren varit svensk medborgare, oavsett haveriplats.

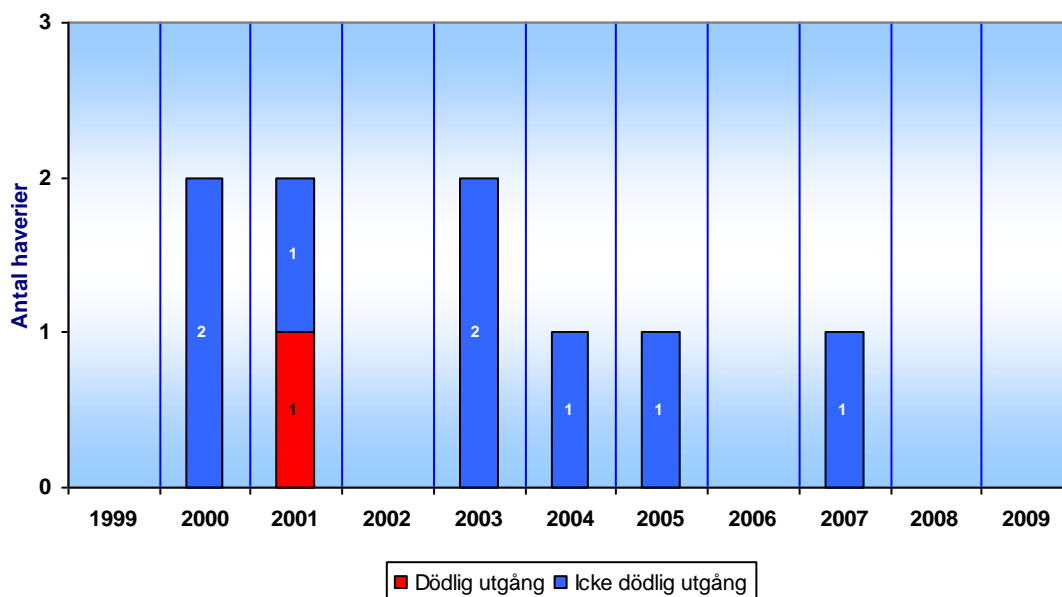
### 5.3 Översikt

Under första kvartalet 2009 har totalt 5 haverier inträffat.

Verksamhetsform	2009	
	Kvartal 1	Ackumulerat
Luftfart i förvärvssyfte med flygplan		
Luftfart i förvärvssyfte med helikopter		
Luftfart i förvärvssyfte med ballong		
Bruksflyg med flygplan		
Bruksflyg med helikopter	1	
Skolflyg med flygplan	1	
Skolflyg med helikopter		
Privatflyg med flygplan (MTOM >450 kg)	2	
Privatflyg med helikopter		
Ultralätt		
Segelflyg inkl. motorsegelflygplan		
Ballong		
Skärmflyg	1	
Hängflyg		
Totalt	5	

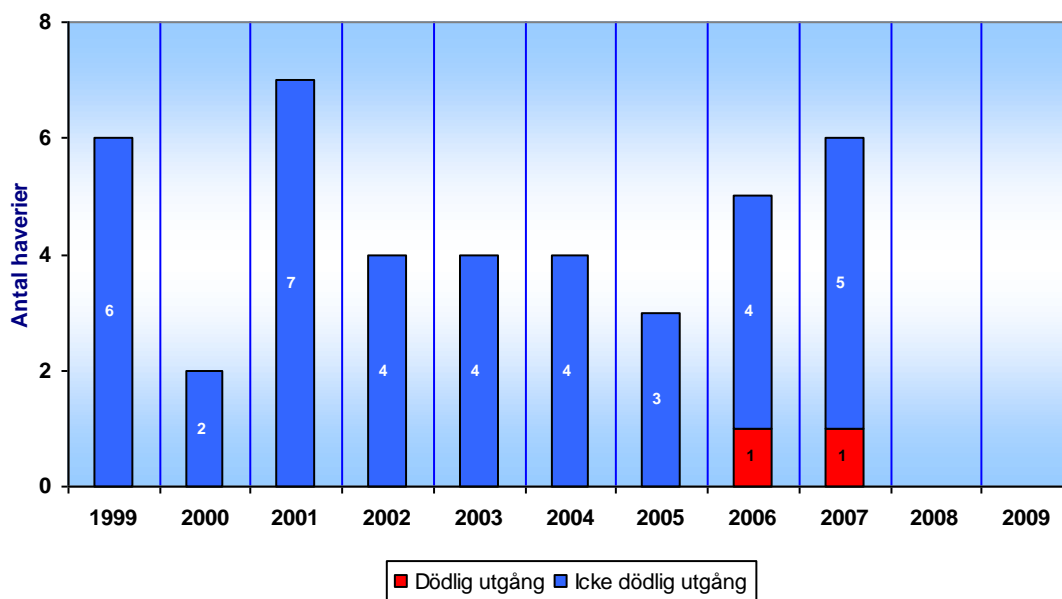
## 5.4 Luftfart i förvärvssyfte med flygplan

Senaste haveriet med dödlig utgång inträffade på Linate-flygplatsen i Italien år 2001, där totalt 118 personer omkom. Senaste haveriet inträffade 2007 på Arlanda då en MD-83 kolliderade med en cateringlastbil vid intaxning till gate.



## 5.5 Luftfart i förvärvssyfte med helikopter

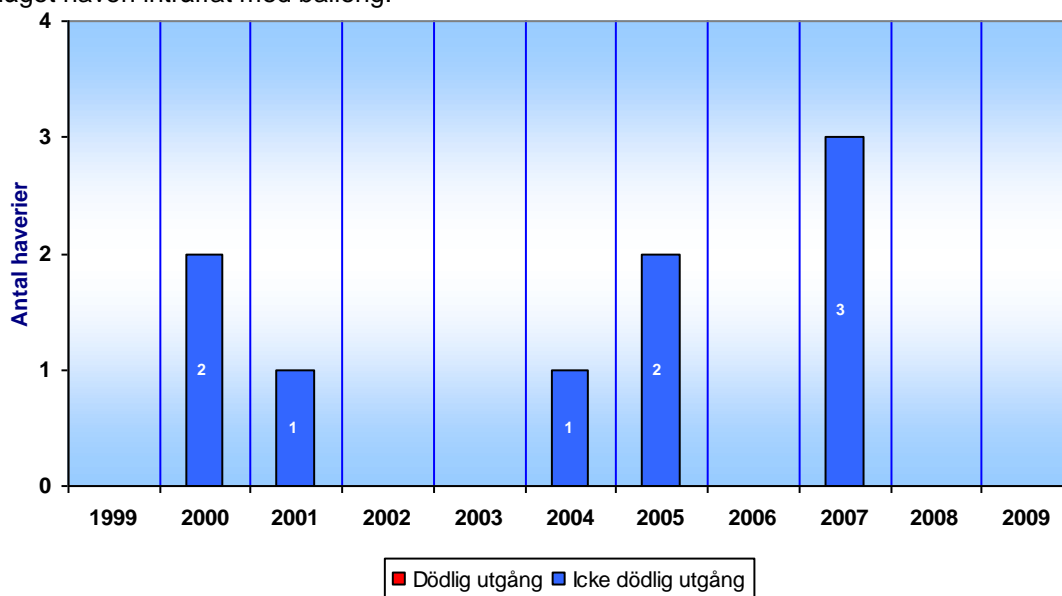
Med luftfart i förvärvssyfte med helikopter menas kommersiell befordran av passagerare och/eller gods. Till detta räknas bl.a. s.k. air taxi och ambulansflygsverksamhet. Verksamheten bedrivs med *JAR-OPS 3-tillstånd*. Tidigare har denna verksamhet redovisats tillsammans med bruksflyg (helikopter), varvid data redovisad för perioden 1999-2007 avser både bruksflyg och luftfart i förvärvssyfte. Under 2008 inträffade inget haveri med helikopter i förvärvssyfte inte heller under första kvartalet 2009.





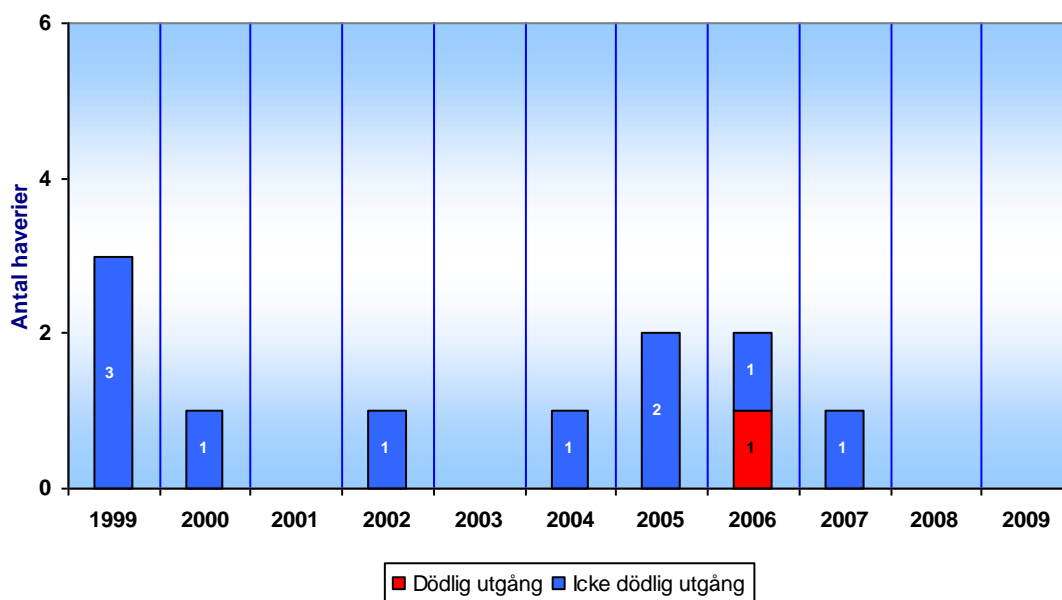
## 5.6 Luftfart i förvärvssyfte med ballong

Staplarna i diagrammet visar antal rapporterade haverier. Under första kvartalet 2009 har inte något haveri inträffat med ballong.



## 5.7 Bruksflyg med flygplan

Senaste haveriet med dödlig utgång inom kategorin bruksflyg – flygplan<sup>2</sup> inträffade den 26 oktober 2006 i Falsterbo kanal med Kustbevakningens CASA 212, fyra personer omkom. Under 2008 inträffade inget haveri med bruksflyg, flygplan. Inget haveri har inträffat under första kvartalet 2009 med bruksflyg, flygplan.



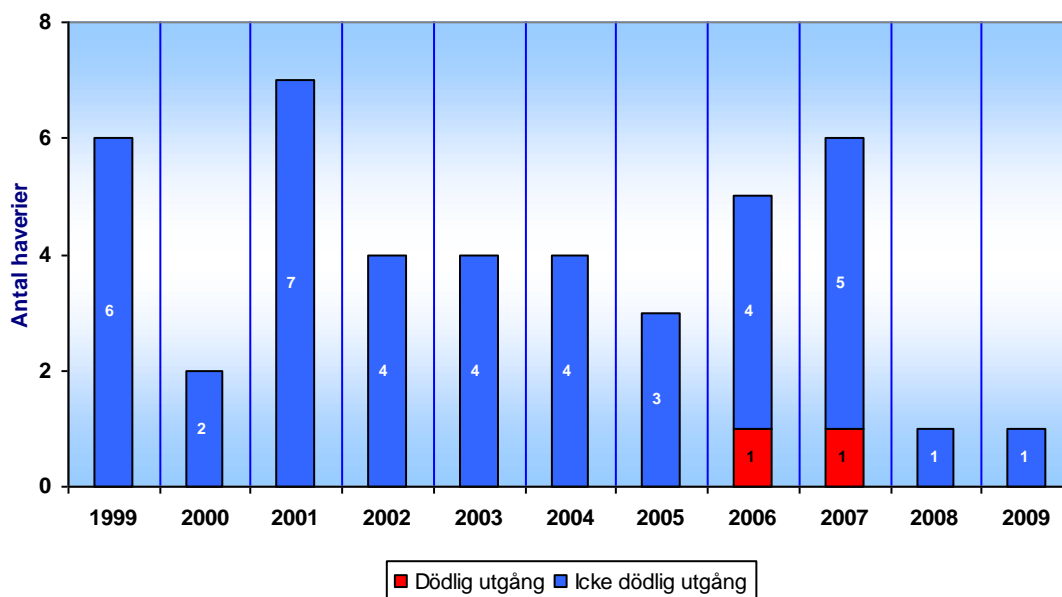
<sup>2</sup> Verksamheten bedrivs med tillstånd enligt LFS 2007:47

## 5.8 Bruksflyg med helikopter

Med bruksflyg med helikopter menas nyttoflygsverksamhet, exempelvis kraftledningsinspektion, rendrivning, flygning med hängande last, kalkning, flygräddning och skogsbrandbekämpning. Verksamheten bedrivs med *bruksflygstillstånd* enligt LFS 2007:49 Här redovisas också polisflygets verksamhet som bedrivs med tillstånd för *Luffartsverksamhet av särskild art*. Tidigare har dessa verksamheter redovisats tillsammans med Luftfart i förvärvssyfte (helikopter), varvid data redovisad för perioden 1999-2007 avser både bruksflyg och luftfart i förvärvssyfte.

Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade den 24 april 2007 söder om Göteborg vid Sisjön med Polisens Eurocopter<sup>3</sup>.

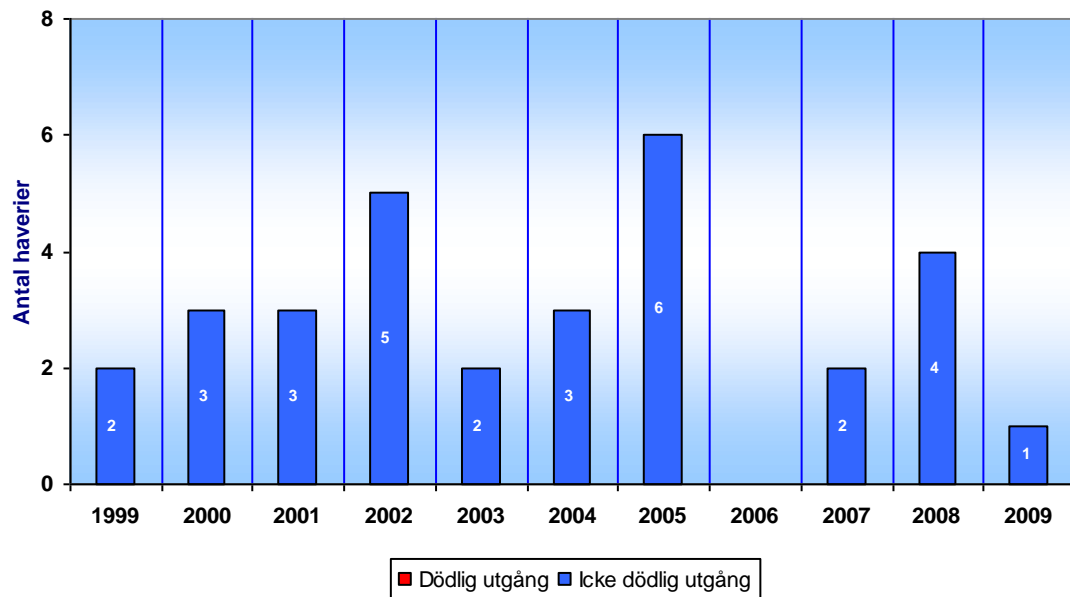
Under första kvartalet 2009 har ett haveri inträffat under bruksflygning med helikopter.



<sup>3</sup> Se vidare i Statens haverikommissions rapport RL 2008:07

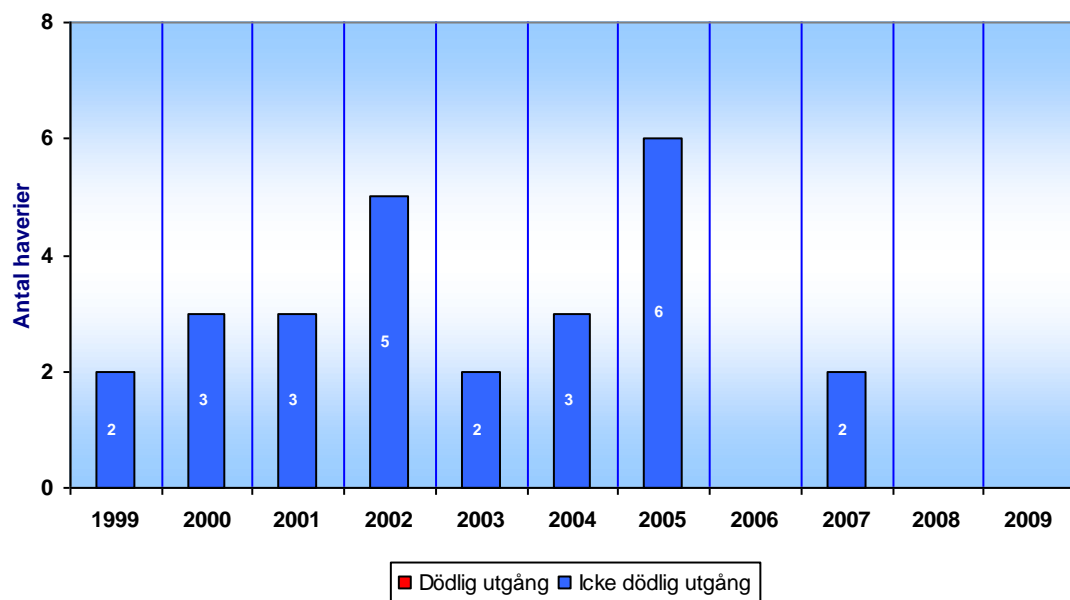
## 5.9 Skolflyg med flygplan

I skolflyg ingår kommersiell skolning och skolning på klubbnivå med normalklassade luftfartyg. Skolflyg inom sportflyget särredovisas inte utan ingår under respektive sportflygverksamhet. Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade 1996 under landning vid Mellansels flygplats. Under första kvartalet 2009 har ett haveri inträffat under skolflygning med flygplan.



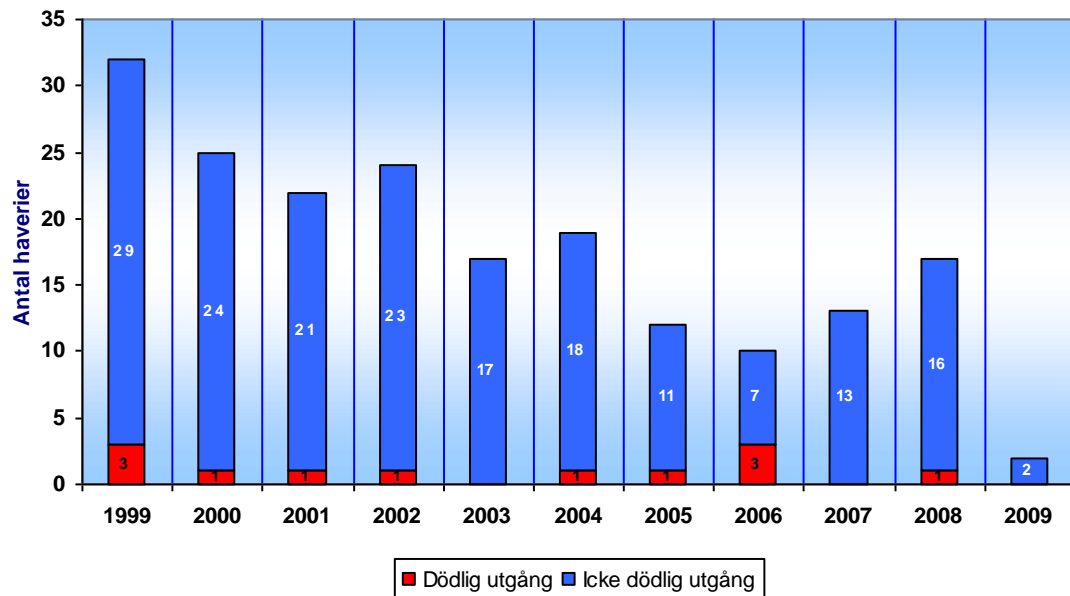
## 5.10 Skolflyg med helikopter

Under första kvartalet 2009 har inget haveri inträffat med helikopter under skolflygning.



## 5.11 Privatflyg med flygplan (MTOM >450 kg)

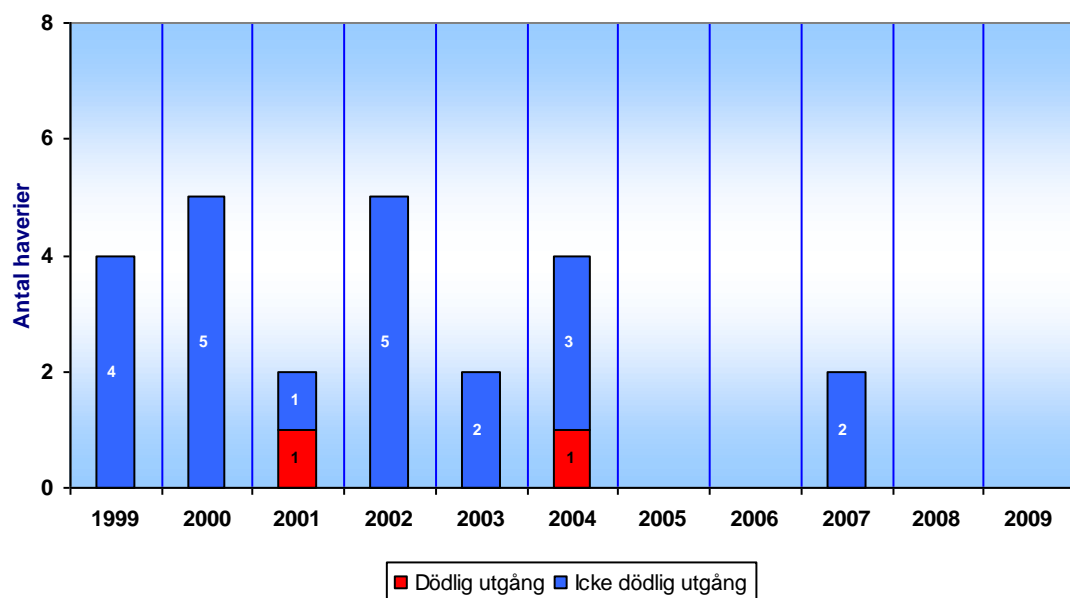
Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade den 7 juli 2008 med Piper PA28 i Estland. Piloten omkom och haveriet utreds av den estniska haverikommissionen. Under det första kvartalet 2009 har två haverier inträffat inom privatflyget med flygplan.



## 5.12 Privatflyg med helikopter

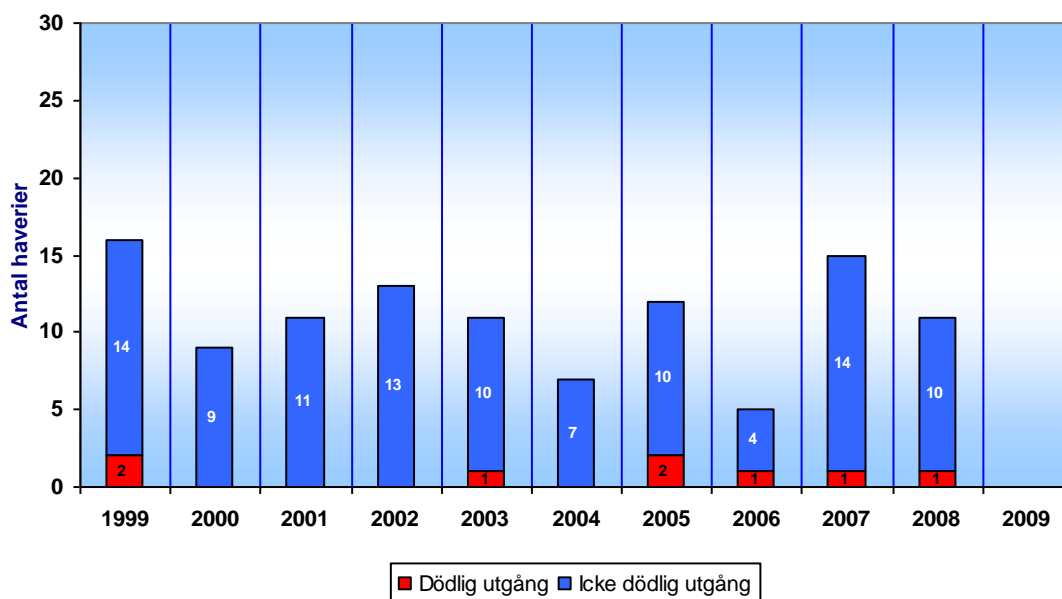
Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade 2004 med en Robinson R44 utanför Göteborg. Alla tre ombordvarande omkom.

Första kvartalet 2009 har inget haveri inom privatflyg med helikopter inträffat.



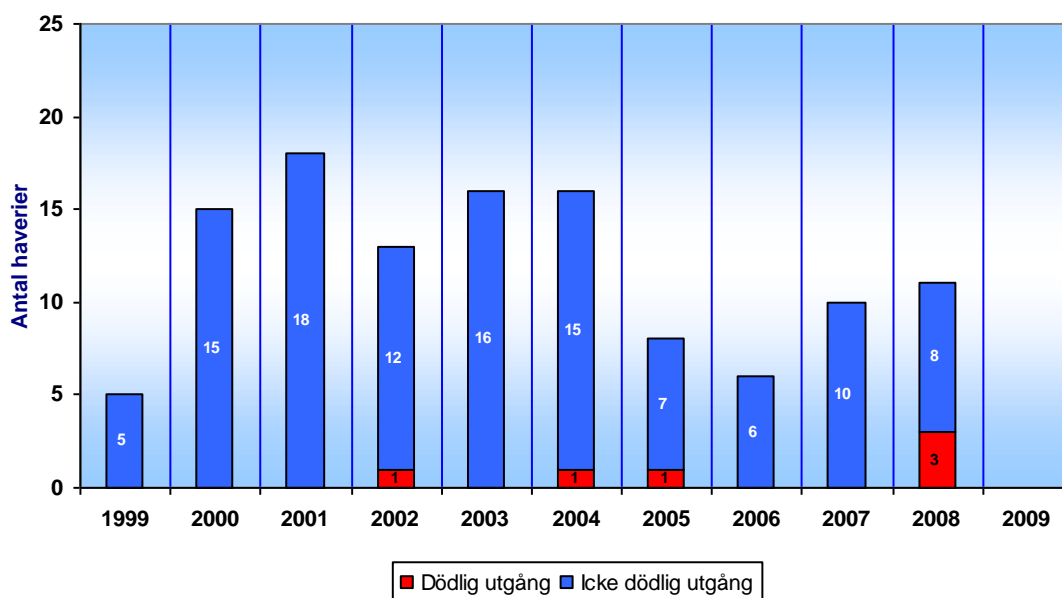
### 5.13 Ultralätt

Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade den 3 april 2008 med en Ikarus C42 som slog ned i havet utanför Onsala. Piloten som var ensam ombord omkom. Statens haverikommission har utrett haveriet<sup>4</sup>. Under första kvartalet 2009 har inget haveri inträffat med något ultralätt flygplan.



### 5.14 Segelflyg inkl. motorsegelflygplan

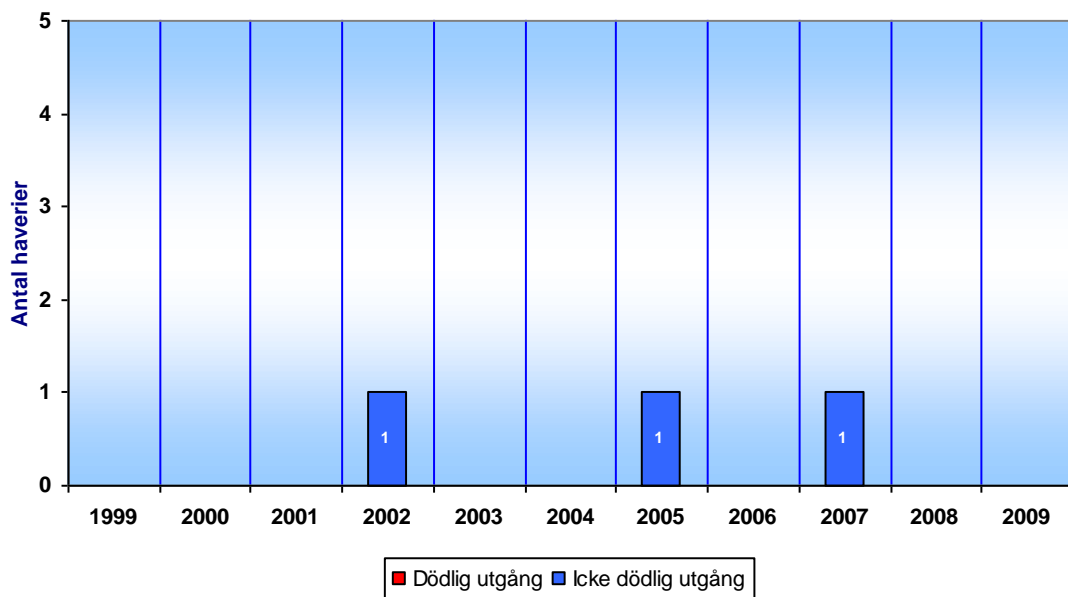
Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade den 25 juli 2008 med en motorseglare av modell Scheibe SF25. Planet gick ner i Umeälven vid inflygning till Lycksele flygplats. Piloten som var ensam ombord omkom. Statens haverikommission utreder haveriet. Under första kvartalet 2009 har inget haveri med segelflygplan inträffat.



<sup>4</sup> Utredning från Statens haverikommission, RL 2009:06

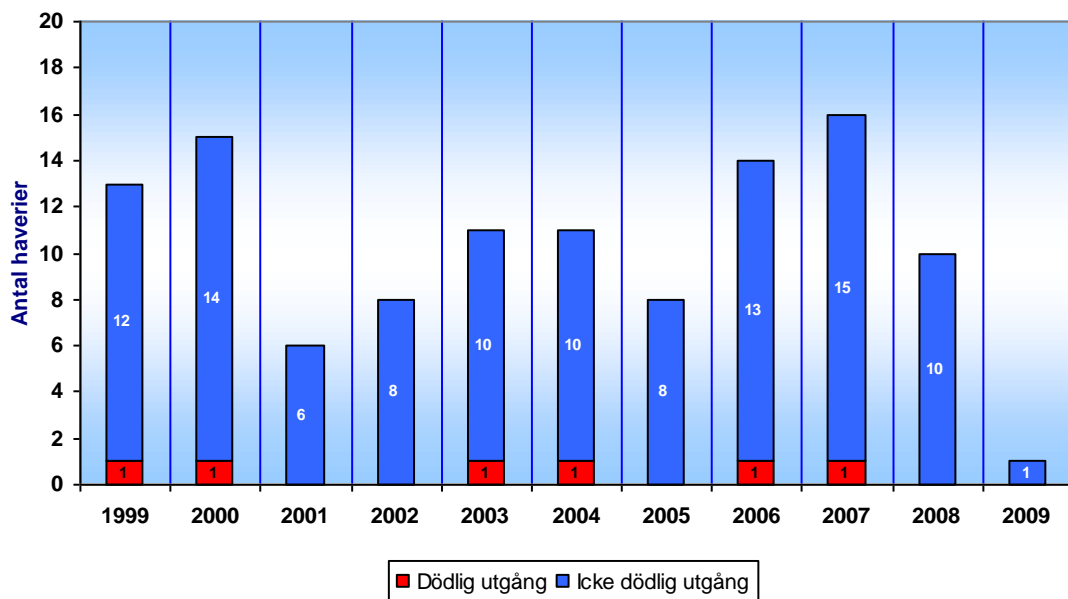
## 5.15 Privatflyg - Ballong

Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade 1996 och det senaste haveriet år 2007.



## 5.16 Skärmflyg

Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade den 4 maj 2007. Under första kvartalet 2009 har ett haveri inträffat med skärmflyg.



## 5.17 Hängflyg

Haveriet med dödlig utgång 2005 inträffade under utbildning direkt efter start. Inom hängflyget har inget haveri inträffat under första kvartalet 2009.

