

# Flygsäkerhetsinfo nr 4/2008

Tredje kvartalet 2008

# 1 INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Innehållsförteckning.....	1
2	Förord .....	2
2.1	Händelserapportering .....	2
3	Luftrumsrörelser (IFR) – Periodjämförelse .....	3
4	Händelserapporter .....	4
4.1	Definition luftfartshändelse .....	4
4.2	Händelserapporter fördelat på år.....	4
4.3	Händelserapporter fördelade på verksamhetsform .....	5
4.4	Händelser fördelade på händelsetyp (event).....	5
5	Allvarliga tillbud .....	6
5.1	Definition allvarligt tillbud (serious incident).....	6
5.2	Allvarliga tillbud fördelat på år .....	6
6	Haverier inom svensk luftfart .....	7
6.1	Definition av haveri .....	7
6.2	Definition av Svensk Luftfart .....	7
6.3	Översikt.....	7
6.4	Luftfart i förvärvssyfte med flygplan .....	8
6.5	Luftfart i förvärvssyfte med helikopter.....	9
6.6	Luftfart i förvärvssyfte med ballong.....	9
6.7	Bruksflyg med flygplan.....	9
6.8	Bruksflyg med helikopter .....	10
6.9	Skolflyg med flygplan.....	11
6.10	Skolflyg med helikopter.....	11
6.11	Privatflyg med flygplan (MTOM >450 kg) .....	12
6.12	Privatflyg med helikopter .....	12
6.13	Ultralätt (MTOM ≤ 450 kg) .....	13
6.14	Segelflyg inkl. motorsegelflygplan .....	13
6.15	Privatflyg - Ballong.....	14
6.16	Skärmflyg .....	14
6.17	Hängflyg.....	15

## 2 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.

### 2.1 Händelserapportering

Varje händelserapport som kommer in till Transportstyrelsen analyseras. Antalet rapporter uppgår för närvarande till ca 4400 per år. 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.

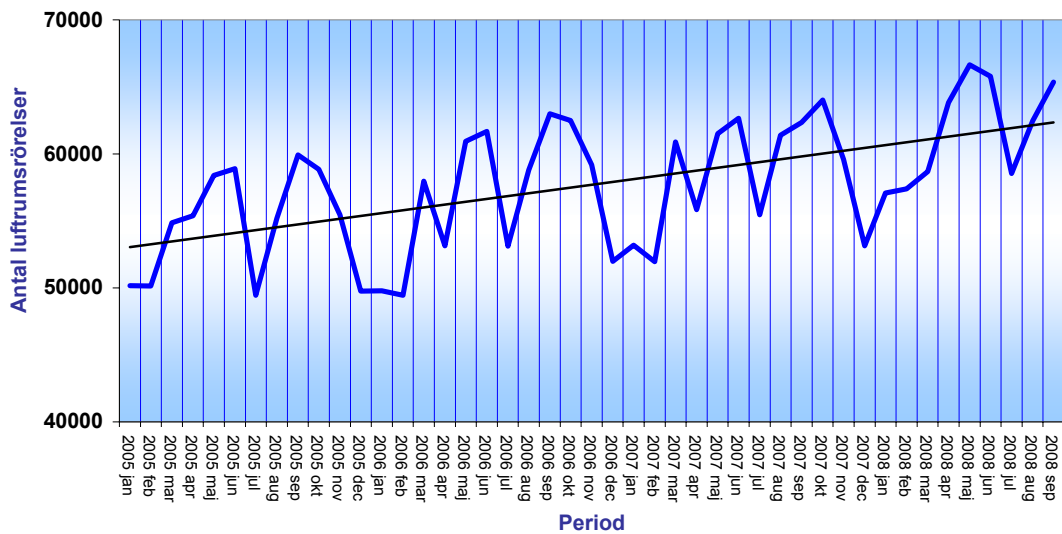
Sammanställningen grundas på delvis preliminära uppgifter. Informationen i databasen uppdateras efter hand som uppgifter kommer in.

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.

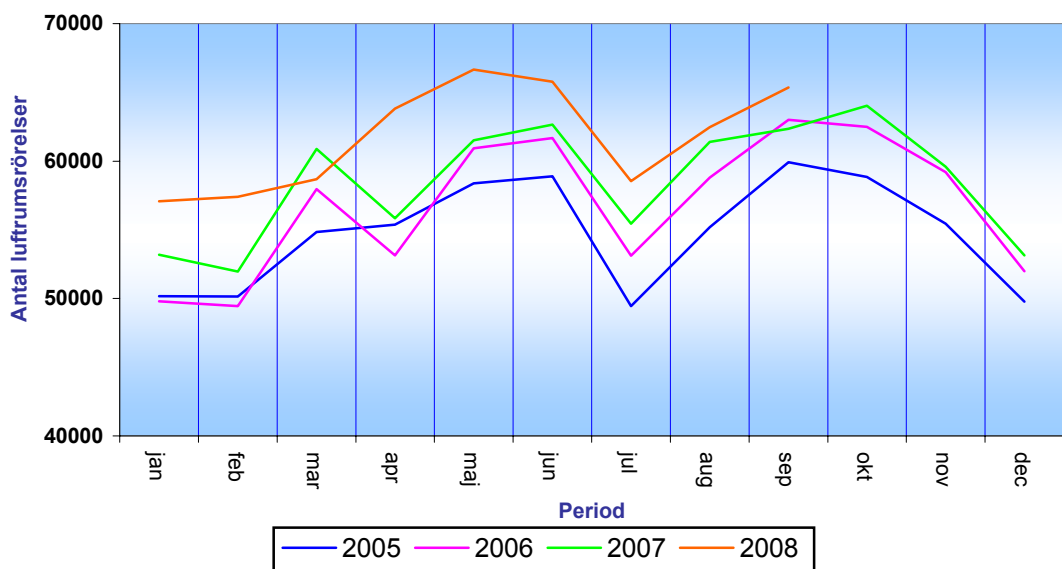
Flygsäkerhetsinformation tas fram av Luftfartsavdelningens sektion för analys. Synpunkter rörande utformningen eller innehållet i Flygsäkerhetsinformation mottages tacksamt på [asr@transportstyrelsen.se](mailto:asr@transportstyrelsen.se)

### 3 LUFTRUMSRÖRELSE (IFR) – PERIODJÄMFÖRELSE



Antal IFR-rörelser i luftrummet ökade med 4,01% under kvartal 3 jämfört med samma period 2007. Diagrammet nedan visar en månatlig jämförelse av antalet IFR-rörelser.

	2007 Kvartal 3	2008 Kvartal 3	Förändring Antal	Förändring Procent
Antal rörelser	179 197	186 386	7 189	4,01



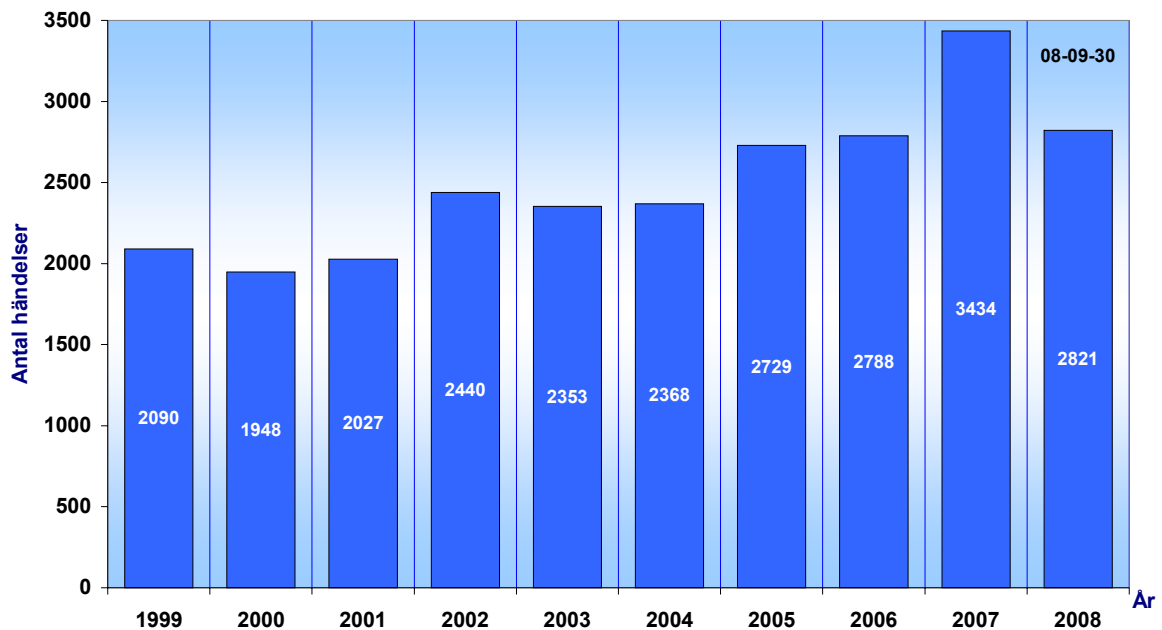
## 4 HÄNDELSERAPPORTER

### 4.1 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 föreskrift finns en omfattande samling exempel på händelser som ska rapporteras.

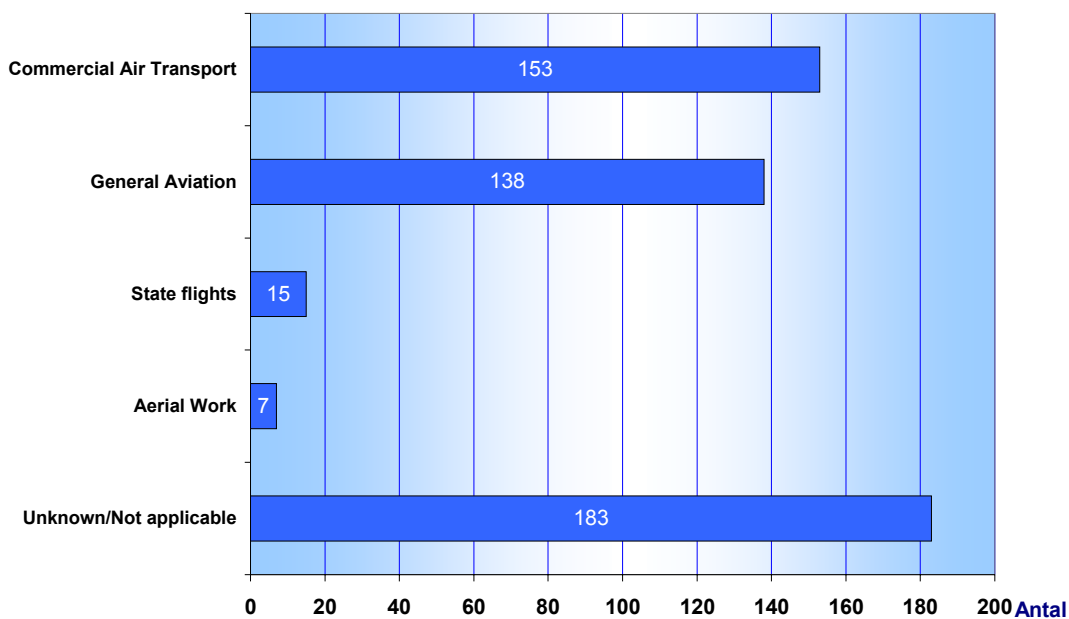
### 4.2 Händelserapporter fördelat på år

Staplarna i diagrammet visar antal rapporterade händelser mellan 1999-01-01 och 2008-09-30. Den markanta ökningen av antalet rapporter under 2007 beror på de lag- och bestämmelseändringar gällande händelserapportering som trädde i kraft 1 juli 2007.



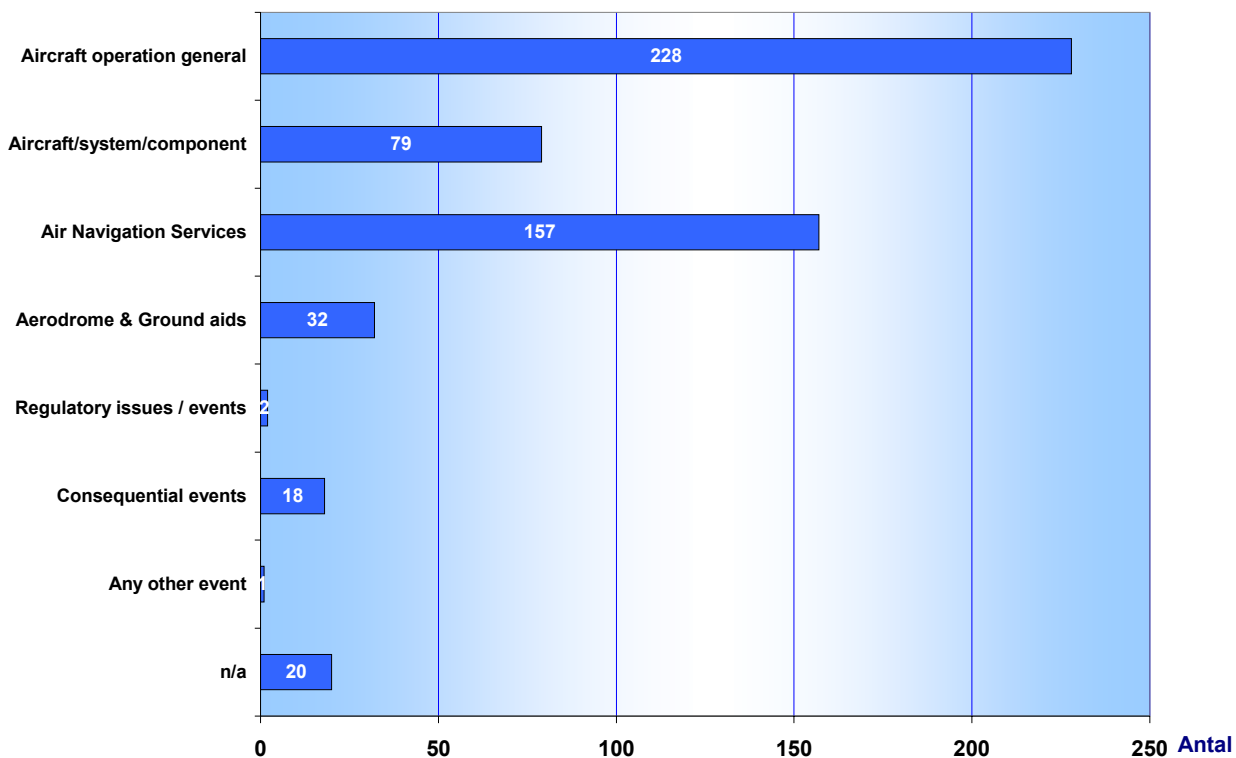
### 4.3 Händelserapporter fördelade på verksamhetsform

Diagrammet visar händelsernas fördelning på verksamhetsform under kvartal 3 2008. Diagrammet belyser vilka verksamheter som berörs i händelserna, inte vilka som har rapporterat.



### 4.4 Händelser fördelade på händelsetyp (event)

Diagrammet visar händelsernas fördelning på händelsetypsnivå (eventnivå) 1 under kvartal 3 2008. En händelse kan bestå av flera events.



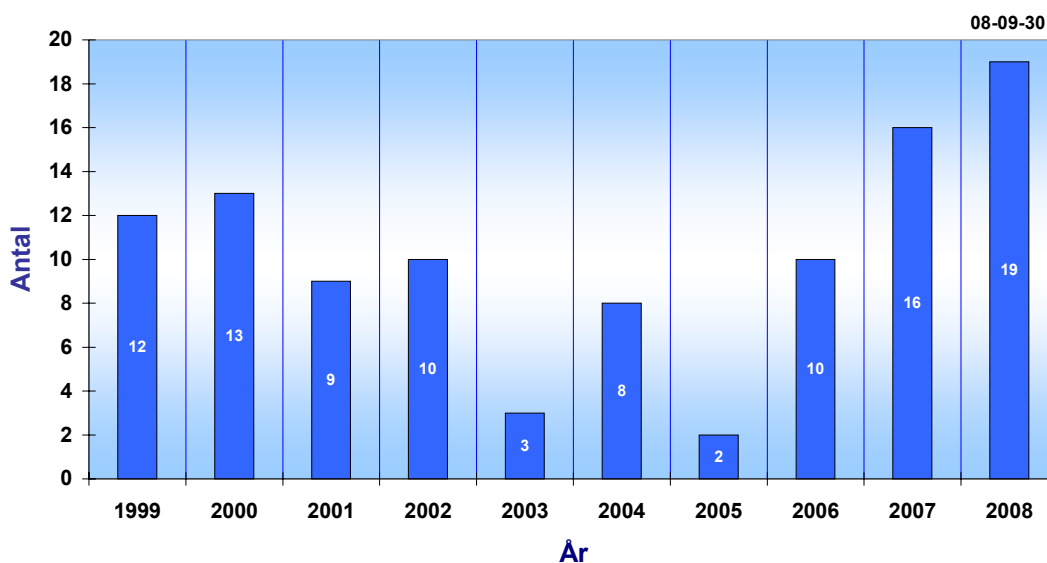
## 5 ALLVARLIGA TILLBUD

### 5.1 Definition allvarligt tillbud (serious incident)

För att en händelse ska vara ett allvarligt tillbud (serious incident, ICAO Annex 13 till Chicagokonventionen) ska det ha varit nära att ett haveri inträffat. Det vill säga att alla s.k. säkerhetsbarriärer förbrukats och att haveri undveks till stor del beroende på tur och lyckliga omständigheter. Se även definitionen på haveri i avsnitt 6.1 på sid 7.

### 5.2 Allvarliga tillbud fördelat på år

Staplarna i diagrammet visar antal rapporterade händelser som har klassats som allvarliga tillbud.



## 6 HAVERIER INOM SVENSK LUFTFART

### 6.1 Definition av haveri

ICAO har i Annex 13 till Chicagokonventionen definierat vad ett haveri är. För att en händelse ska klassas som ett haveri krävs antingen:

- a) att en eller flera personer omkommit eller skadats allvarligt till följd av händelsen, eller
- b) att luftfartyget erhållit omfattande strukturella skador eller skador som påverkar luftfartygets flygegenskaper väsentligt.

### 6.2 Definition av Svensk Luftfart

Alla incidenter/haverier där svenskregistrerade luftfartyg är involverade. Annex 13 kräver att Luftfartsstyrelsen ska rapportera statistik gällande svensk luftfart och då uttytt alla händelser där svenskregistrerade luftfartyg är inblandade oavsett om incidenter händer i Sverige eller utomlands. För luftfart som bedrivs med oregistrerade luftfartyg (skärmflyg och hängflyg) redovisas haverier där utövaren varit svensk medborgare, oavsett haveriplats.

### 6.3 Översikt

Under tredje kvartalet 2008 har 22 haverier inträffat.

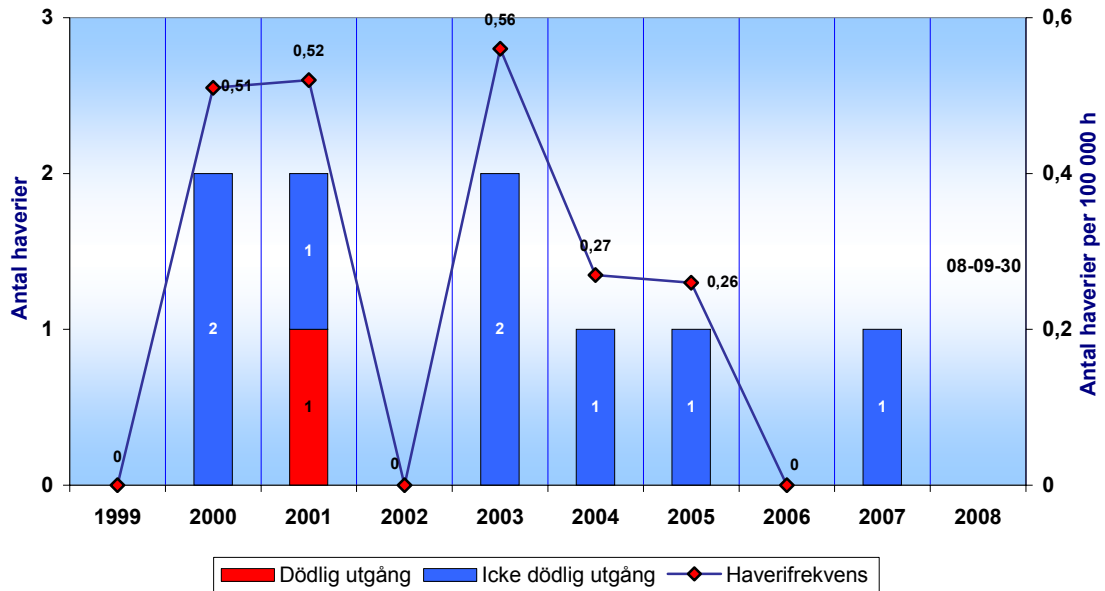
Verksamhetsform	2008	
	Kvartal 3	Ackumulerat
Luftfart i förvärvssyfte med flygplan		
Luftfart i förvärvssyfte med helikopter		
Luftfart i förvärvssyfte med ballong		
Bruksflyg med flygplan		
Bruksflyg med helikopter		
Skolflyg med flygplan	1	4
Skolflyg med helikopter		
Privatflyg med flygplan (MTOM >450 kg)	6	15
Privatflyg med helikopter		
Ultralätt	6	10
Segelflyg inkl. motorsegelflygplan	5	11
Ballong		
Skärmflyg	4	8
Hängflyg		1
<b>Totalt</b>	<b>22</b>	<b>49</b>



## 6.4 Luftfart i förvärvssyfte med flygplan

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

Haverifrekvensens medelvärde för luftfart i förvärvssyfte över 10-årsperioden 1997–2006 är 0,29 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 10-årsperioden uppvisar en förbättring vad beträffar den totala haverifrekvensen. Sammanställningen av producerad flygtid under 2007 är inte klar varför haverifrekvensen för 2007 inte kan beräknas.

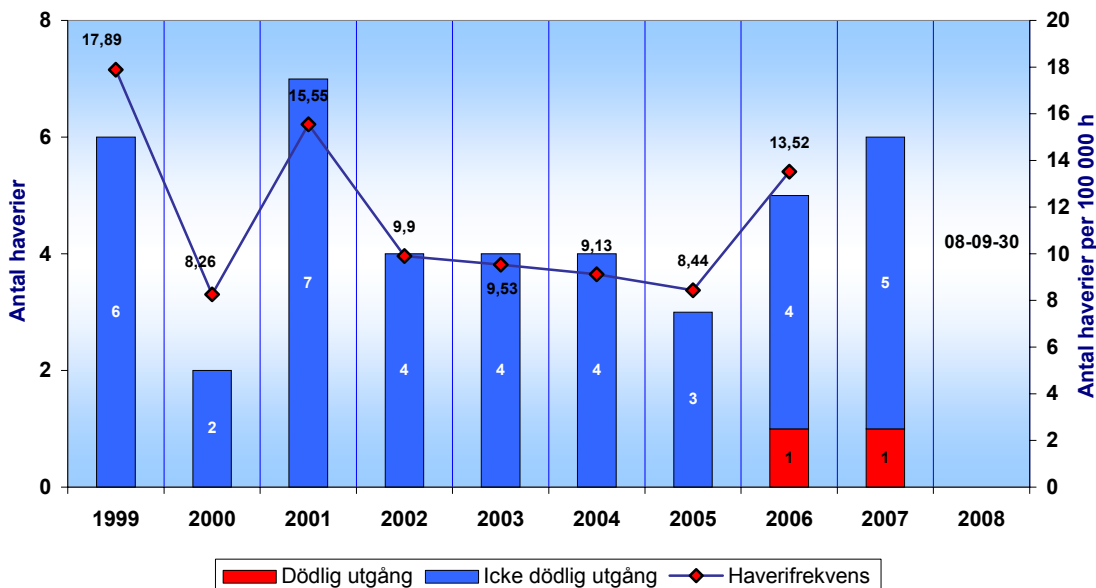


Haverier 2003 – 2007:

År	Land	Plats	Modell
2003	UK	Londonderry	McDonnell-Douglas MD-83
2003	Sverige	Luleå/Kallax	Jetstream 3200-3201
2004	Sverige	Stockholm/Arlanda	Cessna 560 Citation V
2005	Egypten	Sharm el Sheikh	Airbus A321
2007	Sverige	Stockholm/Arlanda	McDonnell-Douglas MD-83

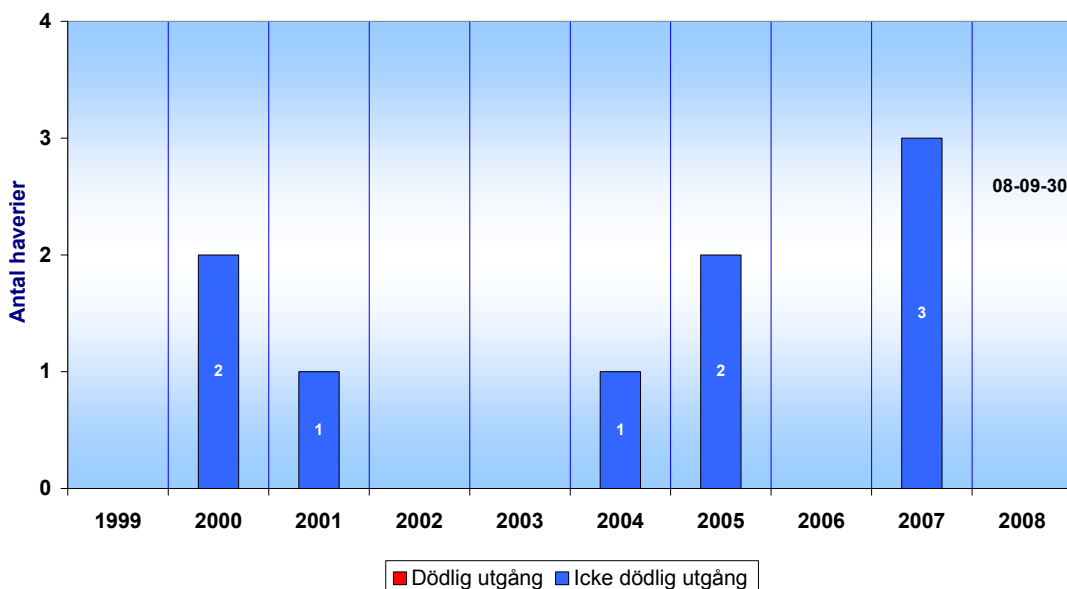
## 6.5 Luftfart i förvärvssyfte med helikopter

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.



## 6.6 Luftfart i förvärvssyfte med ballong

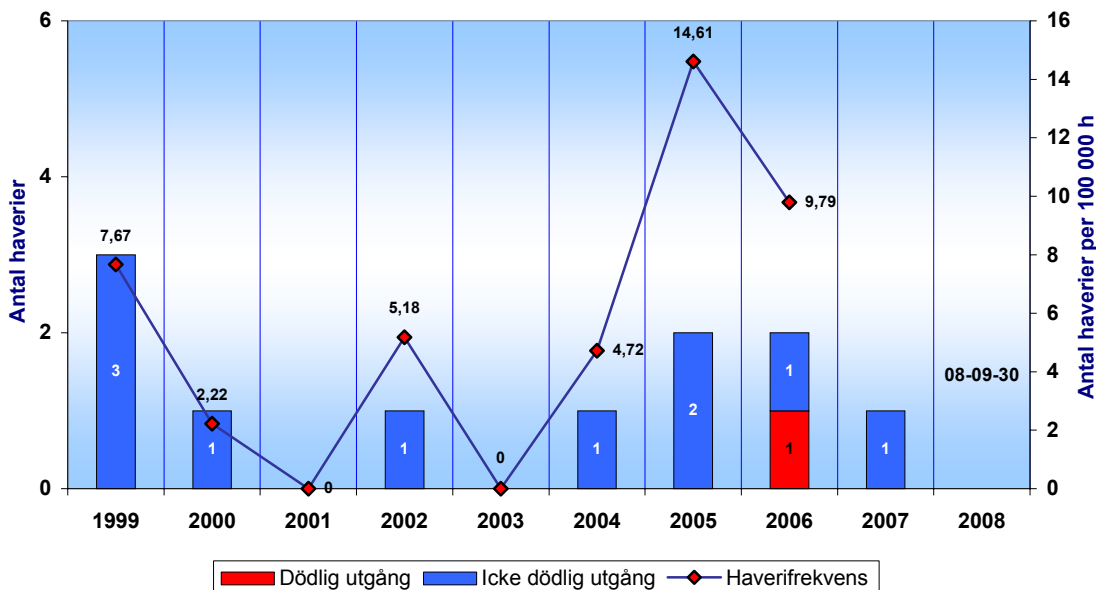
Staplarna i diagrammet visar antal rapporterade haverier. Eftersom produktionsdata saknas visas ej haverifrekvensen.



## 6.7 Bruksflyg med flygplan

Senaste haveriet med dödlig utgång skedde den 26 oktober 2006 i Falsterbo kanal med Kustbevakningens CASA 212, fyra personer omkom.

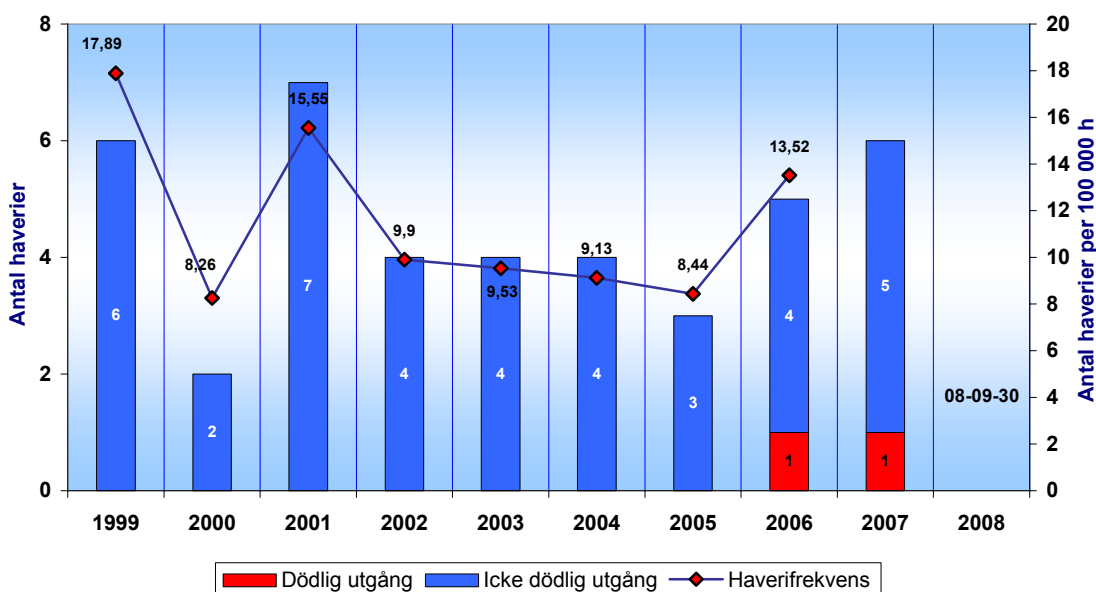
Haverifrekvensens medelvärde för bruksflyg med flygplan över 10-årsperioden 1997–2006 är 4,44 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 10-årsperioden för bruksflyg med flygplan uppvisar en negativ utveckling. Till stor del beror detta på en minskad flygtidsproduktion.



## 6.8 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 BCL-D 2.3. Här redovisas också polisflygets verksamhet som bedrivs med tillstånd för *Luftfartsverksamhet 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.

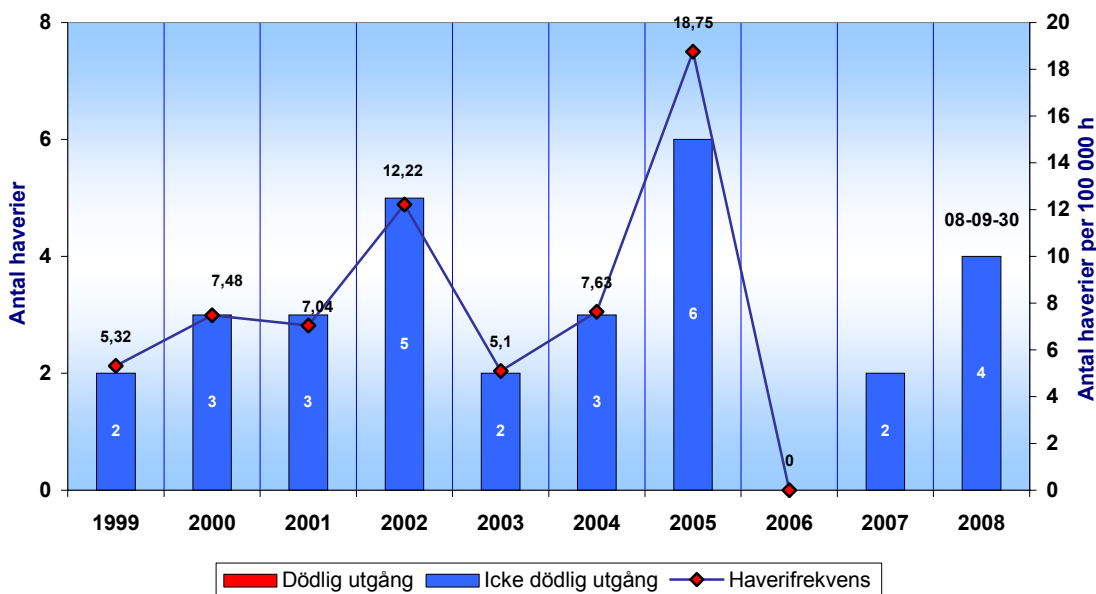
Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade den 24 april 2007 söder om Göteborg vid Sisjön med Polisens Eurocopter. Haverifrekvensens medelvärde för bruksflyg med helikopter över 10-årsperioden 1997–2006 är 10,24 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 10-årsperioden för bruksflyg med helikopter uppvisar en negativ trend.



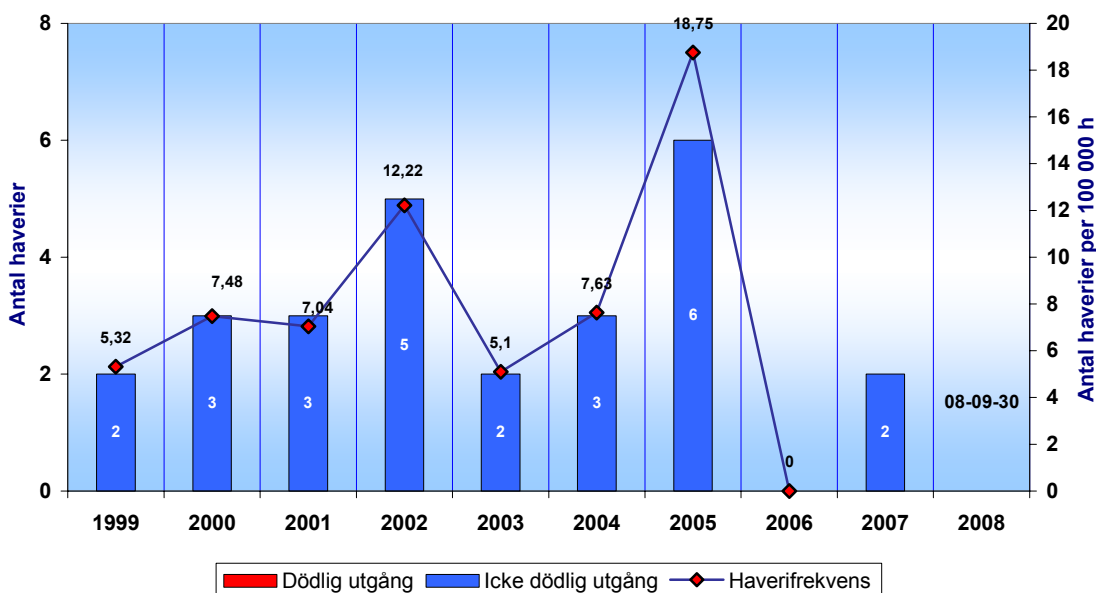
## 6.9 Skolflyg med flygplan

I skolflyg ingår kommersiell skolning och skolning på klubbnivå med normalklassade luffartyg. Skolflyg inom sportflyget redovisas inom respektive sportflygverksamhet. Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade 1996 under landning vid Mellansels flygplats.

Haverifrekvensens medelvärde för skolflyg över 10-årsperioden 1997–2006 är 7,33 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 10-årsperioden uppvisar en negativ trend.



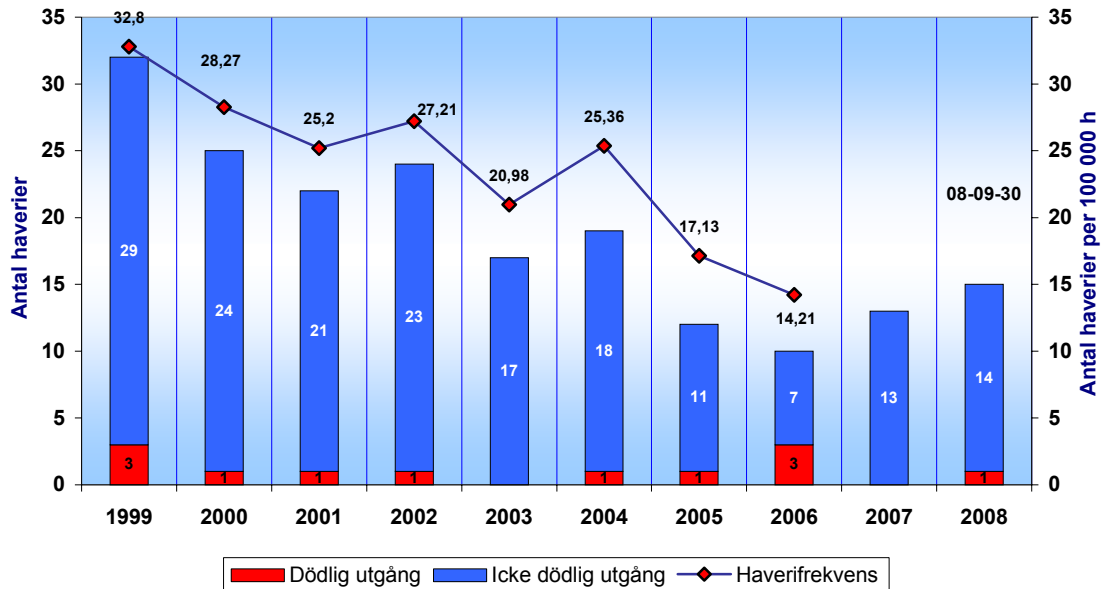
## 6.10 Skolflyg med helikopter



## 6.11 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.

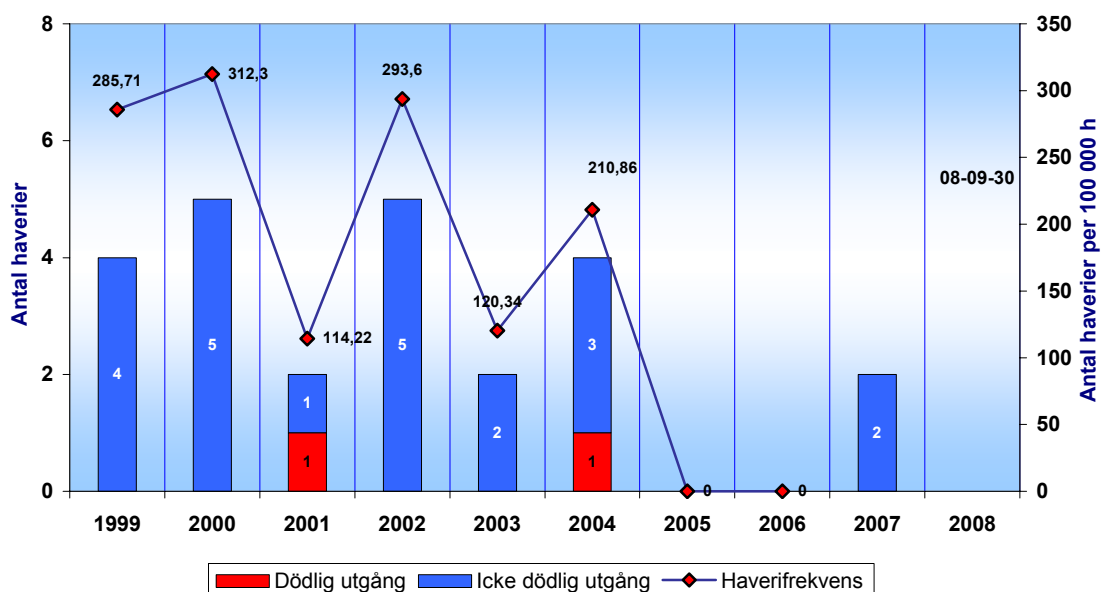
Haverifrekvensens medelvärde för privatflyg med flygplan över 10-årsperioden 1997–2006 är 24,20 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 10-årsperioden uppvisar en gynnsam utveckling.



## 6.12 Privatflyg med helikopter

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

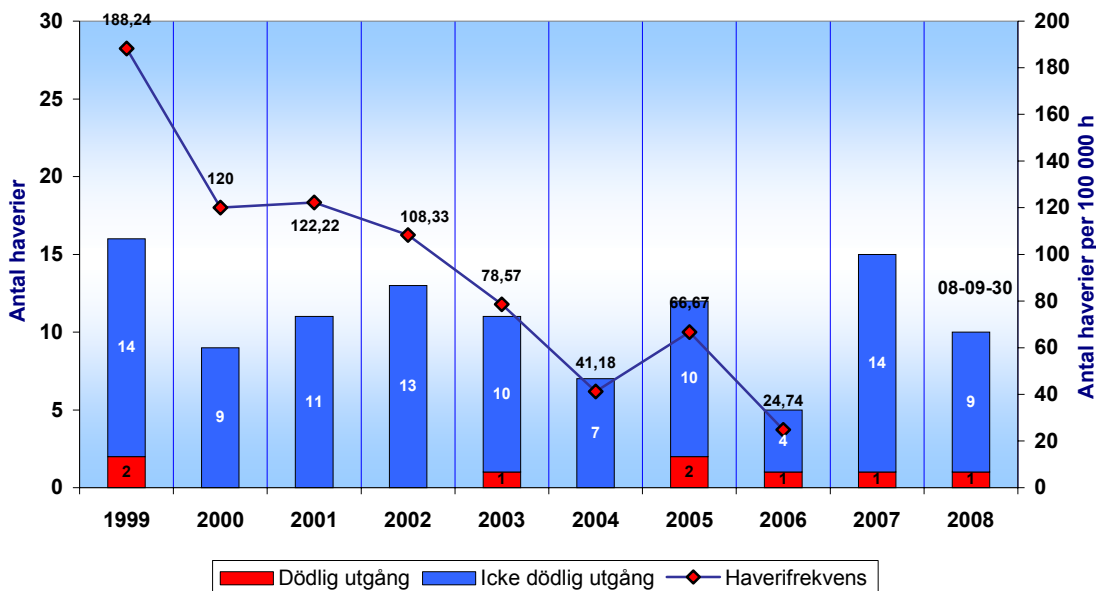
Haverifrekvensens medelvärde för privatflyg med helikopter över 10-årsperioden 1997–2006 är 97,81 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 10-årsperioden uppvisar en gynnsam utveckling.



### 6.13 Ultralätt (MTOM ≤ 450 kg)

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 utreder haveriet.

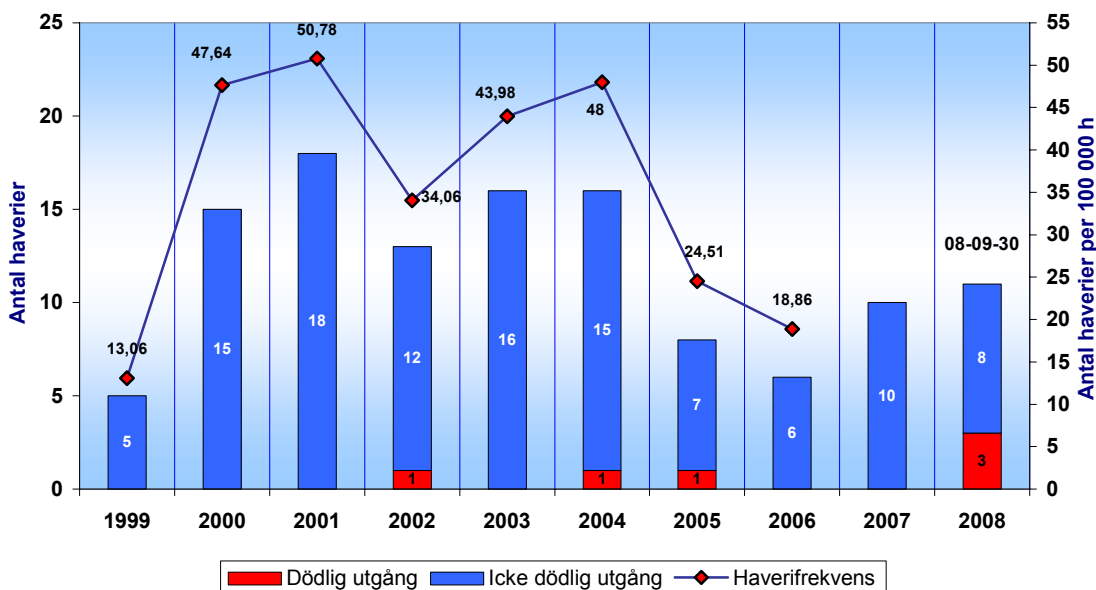
Produktionsdata saknas för 1997 vilket medför att ett 10-års medelvärde ej kan beräknas. Haverifrekvensens medelvärde för ultralätta flygplan över 9-årsperioden 1998–2006 är 91,86 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 9-årsperioden uppvisar en mycket gynnsam utveckling eftersom flygtidsuttaget ökat markant.



### 6.14 Segelflyg inkl. motorsegelflygplan

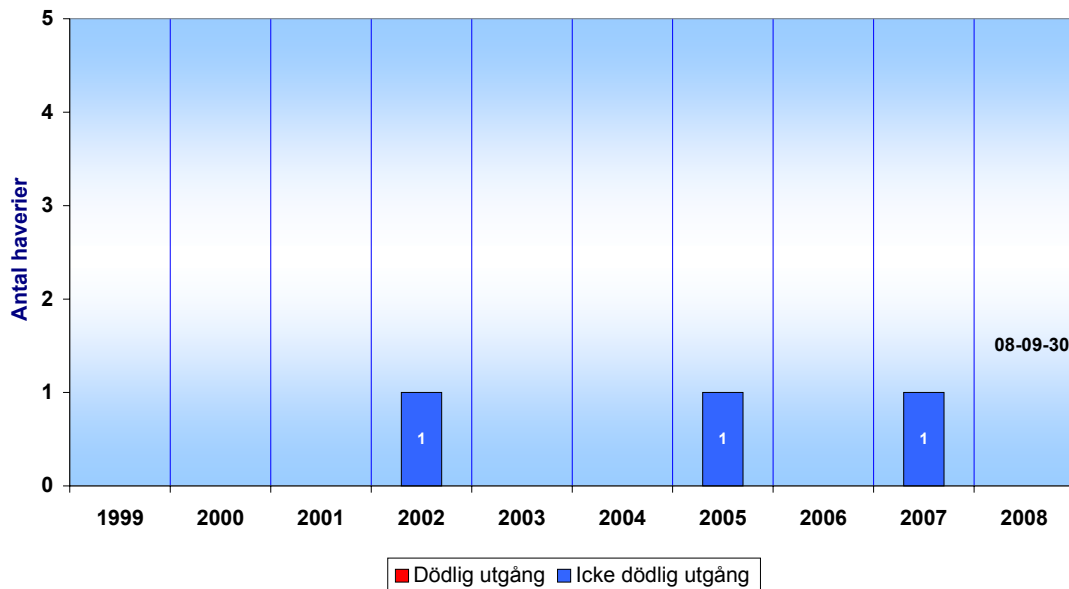
Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade den 25 juli 2008 med en motorseglare av modell Scheibe SF25. Planet gick ner i Umeälven vid inflygning till Lycksele flygplats. Piloten som var ensam ombord omkom. Statens Haverikommission utreder haveriet.

Haverifrekvensens medelvärde för segelflyg över 10-årsperioden 1997–2006 är 33,49 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 10-årsperioden uppvisar en negativ trend.



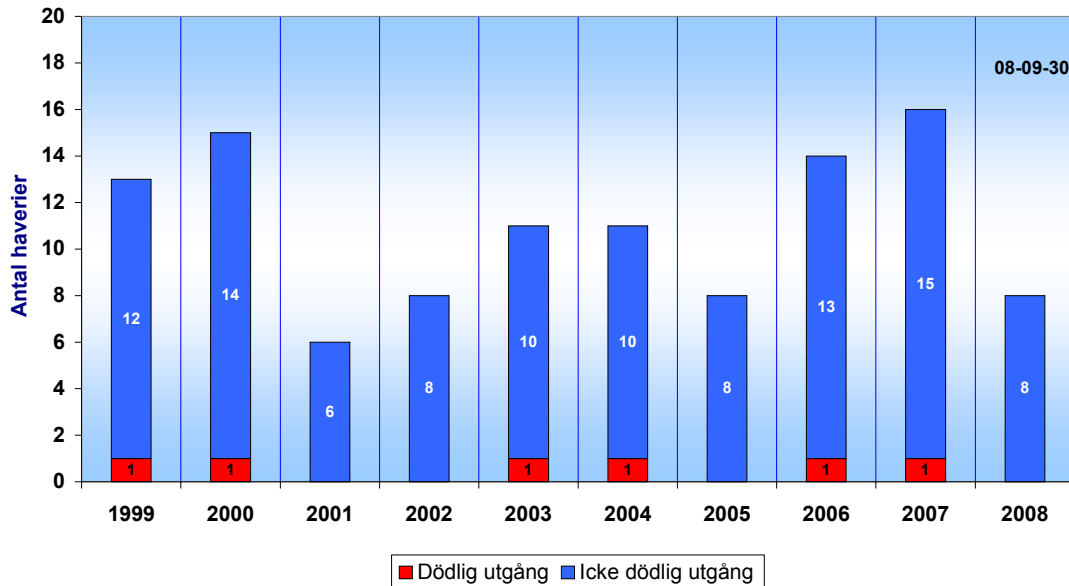
## 6.15 Privatflyg - Ballong

Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade 1996. Eftersom produktionsdata inte rapporteras visas ej haverifrekvensen.



## 6.16 Skärmflyg

Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade den 4 maj 2007. Eftersom produktionsdata inte rapporteras visas ej haverifrekvensen.



## 6.17 Hängflyg

Haveriet med dödlig utgång 2005 skedde direkt efter start under utbildning.

Eftersom produktionsdata inte rapporteras visas ej haverifrekvensen.

