

Flygsäkerhetsinfo nr 1 / 2008

Fjärde kvartalet 2007

1 INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Innehållsförteckning.....	1
2	Förord	2
3	Störningsrapportering	2
4	Störningsrapporter (occurrence reports)	3
4.1	Luftrumrörelser (IFR) – Periodjämförelse 3 år.....	3
5	Haverier (accidents) inom svensk luftfart	4
5.1	Översikt.....	4
5.2	Luftfart i förvärvssyfte med tunga flygplan (≥ 5700 kg) (commercial air transport)	4
5.3	Bruksflyg (aerial work) – flygplan.....	5
5.4	Bruksflyg (aerial work) – helikopter	5
5.5	Bruksflyg (aerial work) – ballong	6
5.6	Skolflyg (training).....	6
5.7	Privatflyg (General Aviation) – flygplan	7
5.8	Privatflyg (General Aviation) – helikopter	7
5.9	Sportflyg.....	8
5.9.1	Ultralätt.....	8
5.9.2	Segelflyg (inklusive motorseglare).....	8
5.9.3	Ballong	9
5.9.4	Skärmflyg	9
5.9.5	Hängflyg.....	10
5.10	Information om haverier under kvartal 4 2007.....	11
6	Allvarliga tillbud (serious incidents) ICAO Annex 13	12
6.1	Information om allvarliga tillbud under kvartal 4 2007	12
7	Störningsrapporter (occurrence reports)	13
7.1	Störningsrapporter fördelade på typ av rapport.....	13
7.2	Störningsrapporter fördelade på verksamhetsform	13
8	Turbulens från ändvirvlar (wake vortex)	14

2 FÖRORD

Den svenska luftfarten präglas av en god rapporteringskultur som är en väsentlig del av det övergripande kvalitets- och säkerhetsarbetet. Luftfartsstyrelsen 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 e-post.

3 STÖRNINGSRAPPORTERING

Varje rapport som kommer in till Luftfartsstyrelsen analyseras. Antalet rapporter uppgår för närvarande till ca 3000 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.

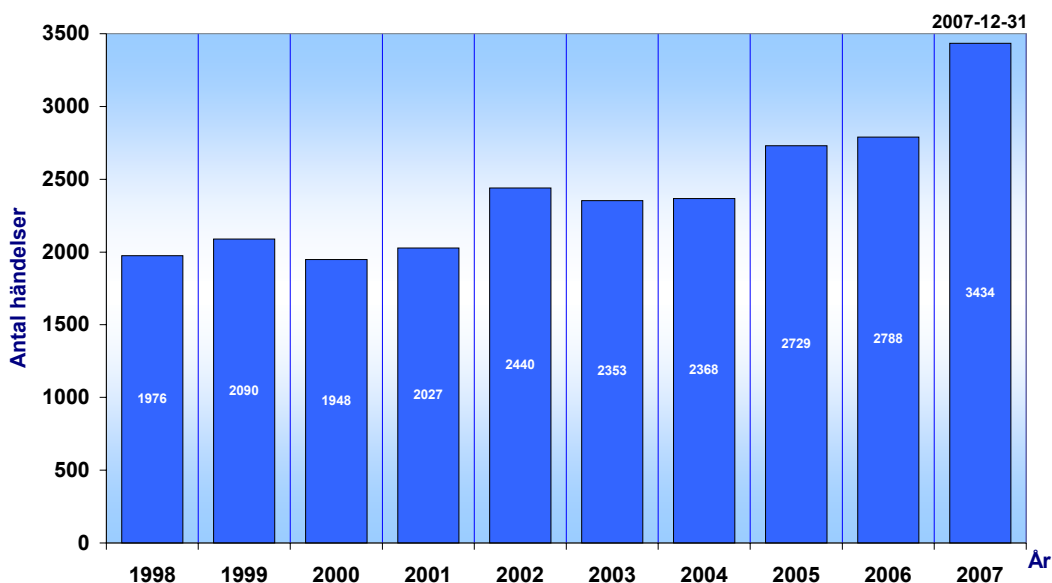
Underlaget innehåller information från alla delar av luftfarten, vilket ger god överblick över alla typer av händelser.

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

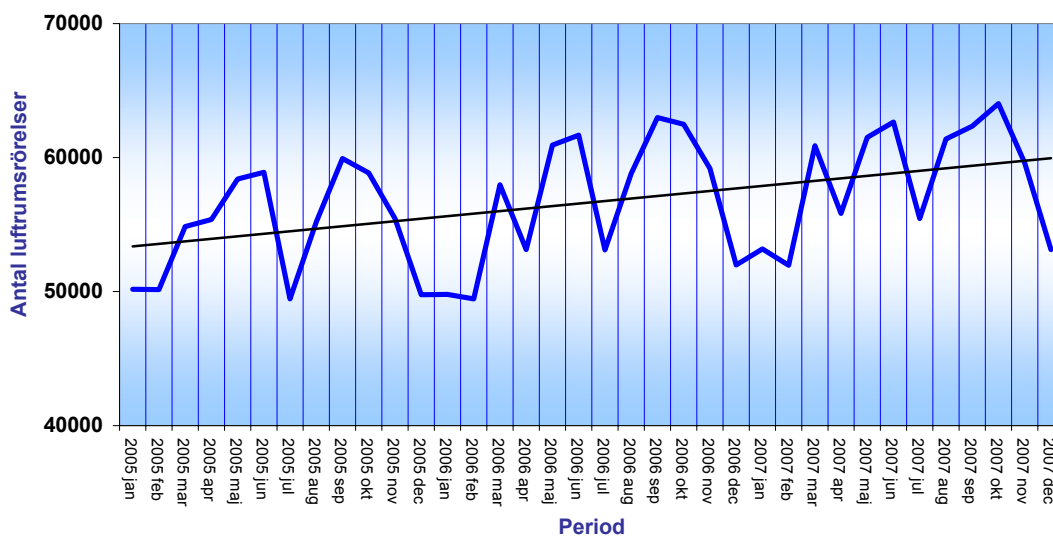
Synpunkter rörande utformningen eller innehållet i Flygsäkerhetsinformation mottages tacksamt på asr@luftfartsstyrelsen.se

4 STÖRNINGSRAPPORTER (OCCURRENCE REPORTS)

Staplarna i diagrammet visar antal rapporterade händelser mellan 1998-01-01 och 2007-12-31. Den markanta ökningen av antalet rapporter beror på de lag- och bestämmelseändringar gällande händelserapportering som trädde i kraft 1 juli 2007.



4.1 Luftrumsrörelser (IFR) – Periodjämförelse 3 år



Antal IFR-rörelser i luftrummet ökade med 1,76 % under kvartal 4 jämfört med samma period 2006.

	2006	2007	Förändring	
	Kvartal 4	Kvartal 4	Antal	Procent
Antal rörelser	173 691	176 742	3 051	1,76

5 HAVERIER (ACCIDENTS) INOM SVENSK LUFTFART

5.1 Översikt

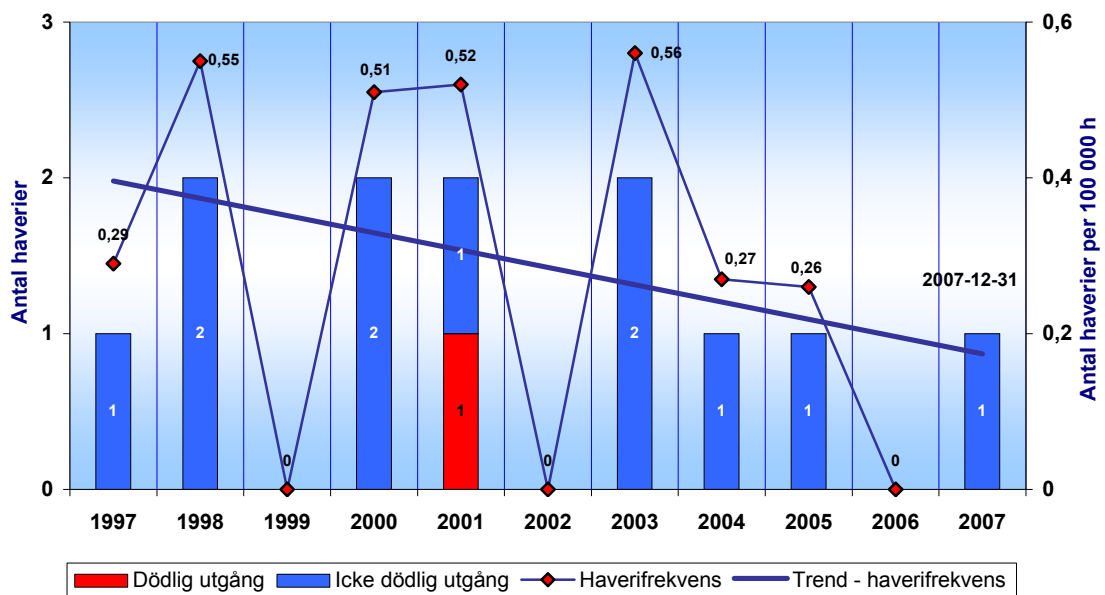
Under fjärde kvartalet 2007 har 9 haverier inträffat.

Verksamhetsform	2007	
	Kvartal 4	Ackumulerat
Linjefart/Charter		1
Bruksflyg – flygplan		1
Bruksflyg – helikopter	2	6
Bruksflyg – ballong		3
Skolflyg	1	2
Privatflyg – flygplan	2	13
Privatflyg - helikopter		2
Sport	4	43
Totalt	9	71

5.2 Luftfart i förvärvssyfte med tunga flygplan (≥ 5700 kg) (commercial air transport)

Haveriet 2001 med dödlig utgång skedde på Linate-flygplatsen i Italien. Totalt omkom 118 personer ombord i haveriet. 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.



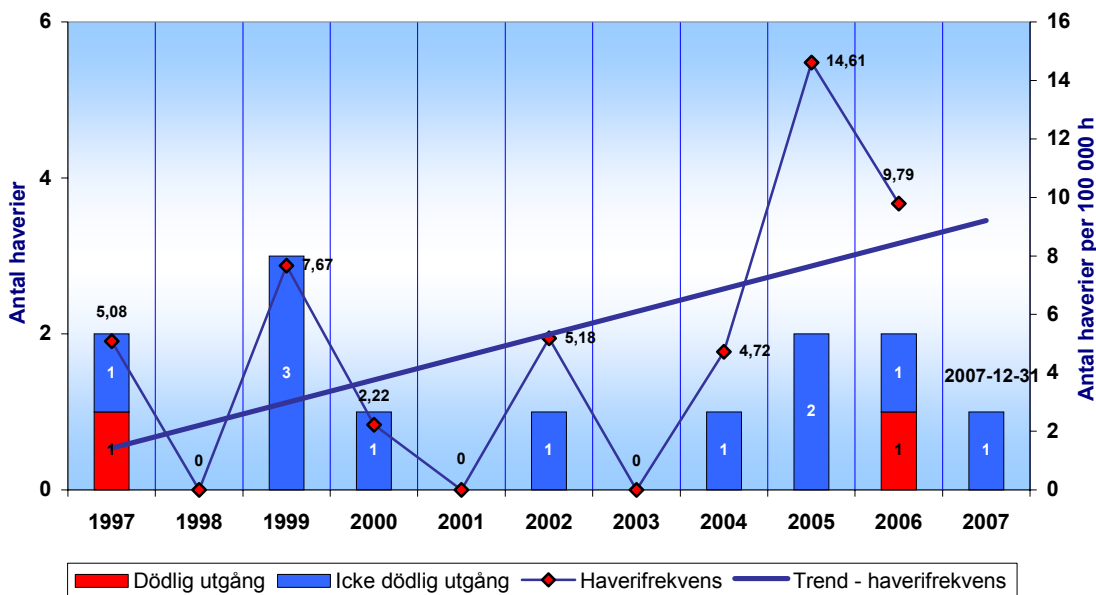
Haverier 2003 – 2007:

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

5.3 Bruksflyg (aerial work) – flygplan

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

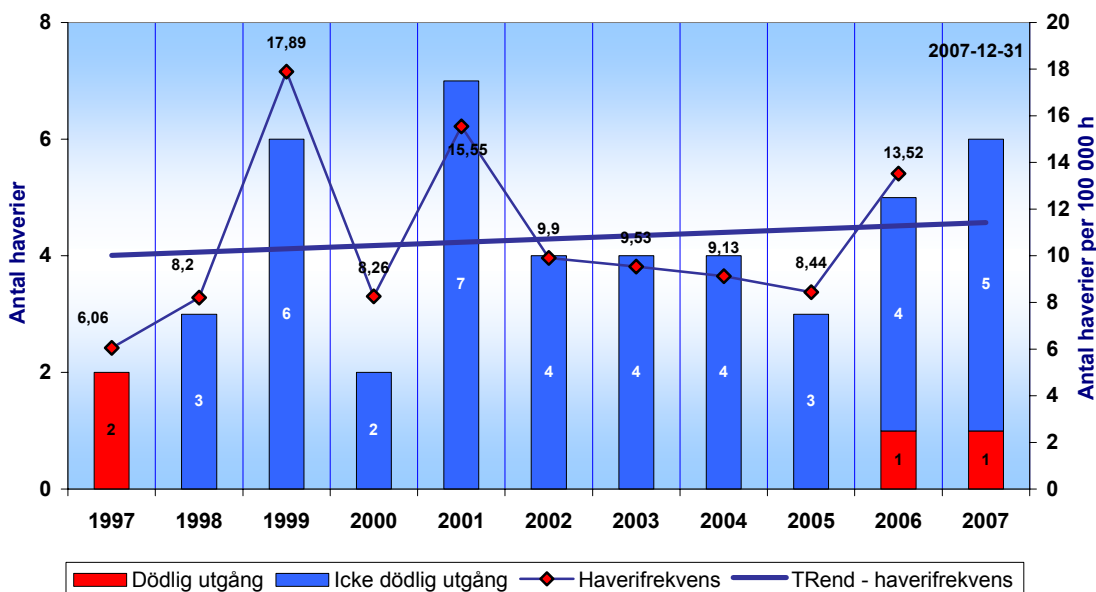
Haverifrekvensens medelvärde för bruksflyg med flygplan över 10-årsperioden 1997–2006 är 4,44 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 10-årsperioden för bruksflyg med flygplan uppvisar en negativ trend. Till stor del beror detta på en minskad flygtidsproduktion.



5.4 Bruksflyg (aerial work) – helikopter

Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade den 24 april 2007 söder om Göteborg vid Sisjön med Polisens Eurocopter. Tendensen med ett minskat antal haverier sedan 2001 vände uppåt 2006 då det totalt inträffade 5 haverier inom bruksflyget med helikopter.

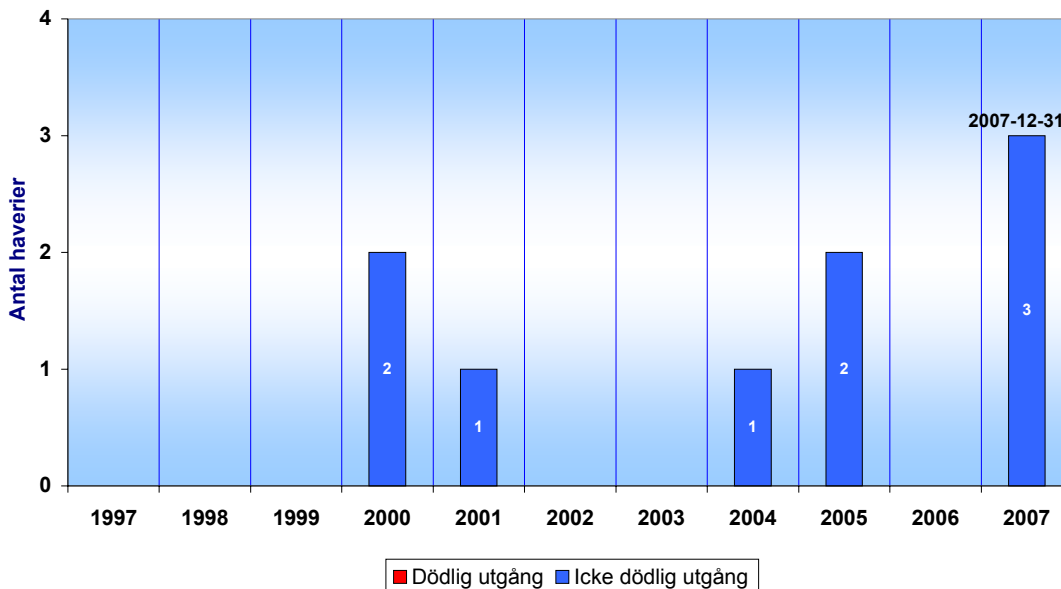
Haverifrekvensens medelvärde för bruksflyg med helikopter över 10-årsperioden 1997–2006 är 10,24 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 10-årsperioden för bruksflyg med helikopter uppvisar en negativ trend.



5.5 Bruksflyg (aerial work) – ballong

Staplarna i diagrammet visar antal rapporterade haverier.

Eftersom produktionsdata saknas visas ej haverifrekvensen.

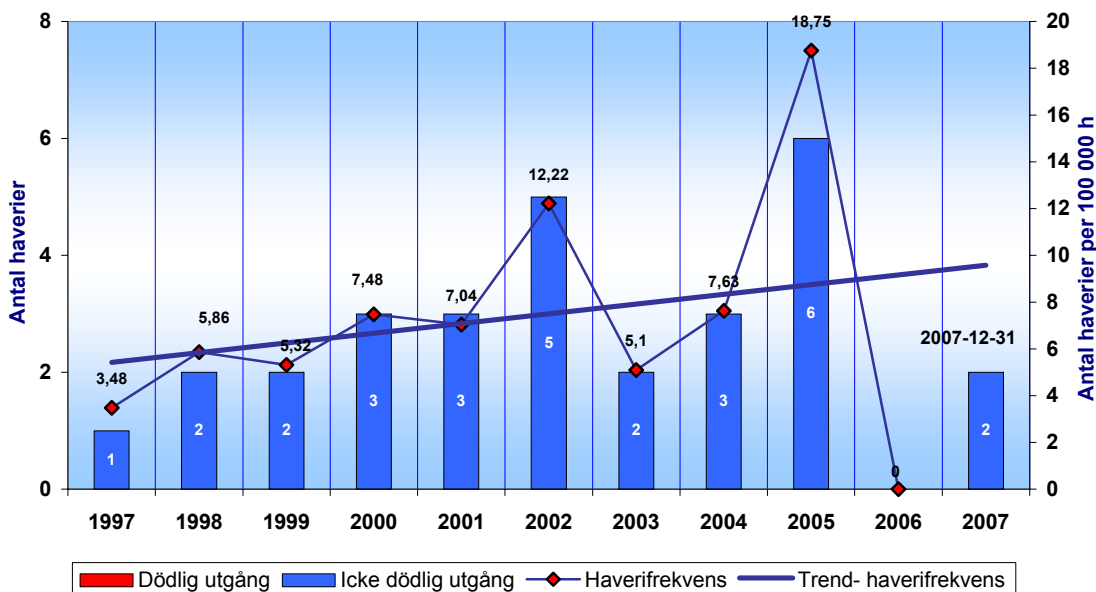


5.6 Skolflyg (training)

Inom skolflyg ingår kommersiell skolning och skolning på klubbnivå med normalklassade luftfartyg. Skolflyg inom sportflyget redovisas inom respektive sportflygverksamhet.

Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade 1996 under landning vid Mellansels flygplats.

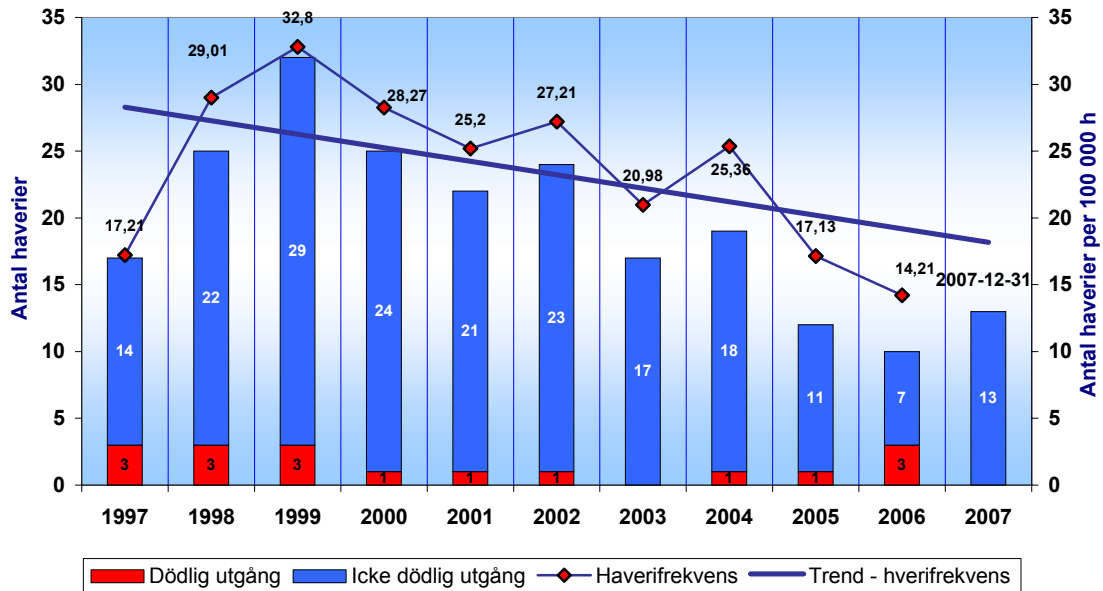
Haverifrekvensens medelvärde för skolflyg över 10-årsperioden 1997–2006 är 7,33 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 10-årsperioden uppvisar en negativ trend.



5.7 Privatflyg (General Aviation) – flygplan

Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade den 16 oktober 2006 med en Diamond DA 40. Händelsen inträffade under en leveransflygning från Österrike till Sverige. Piloten och två passagerare omkom vid haveriet.

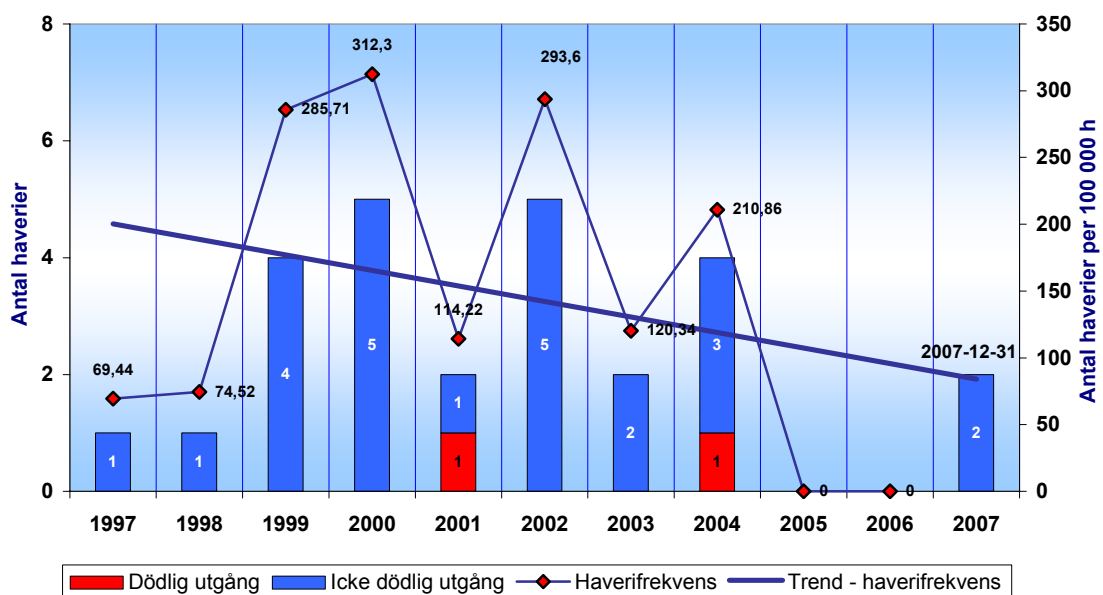
Haverifrekvensens medelvärde för privatflyg med flygplan över 10-årsperioden 1997–2006 är 24,20 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 10-årsperioden uppvisar en gynnsam utveckling.



5.8 Privatflyg (General Aviation) – 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.

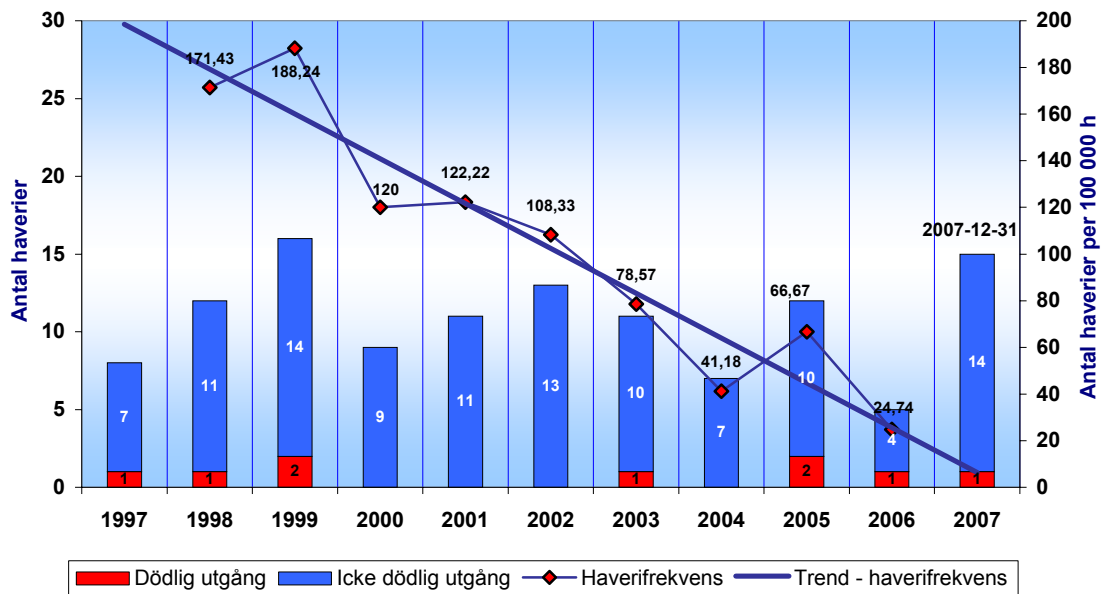


5.9 Sportflyg

5.9.1 Ultralätt

Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade den 23 oktober 2007 med en Ikarus C42 norr om Tidaholms flygplats. Flygplanet fattade eld vid haveriet och de två ombordvarande omkom.

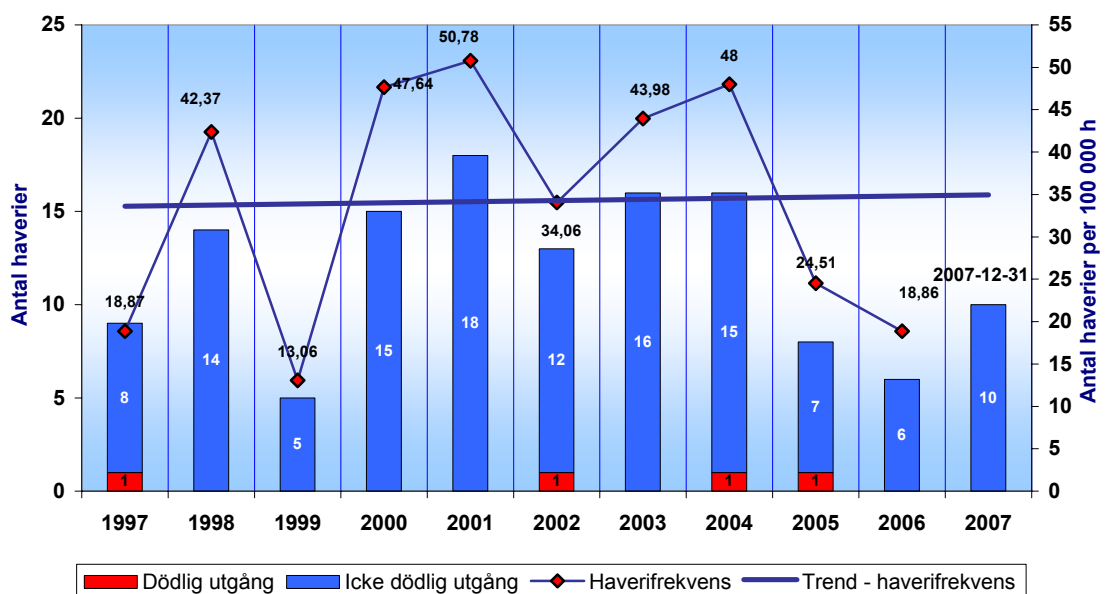
Produktionsdata saknas för 1997 vilket medför att ett 10-års medelvärde ej kan beräknas. Haverifrekvensens medelvärde för ultralätta flygplan över 9-årsperioden 1998–2006 är 91,86 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 9-årsperioden uppvisar en mycket gynnsam utveckling eftersom flygtidsuttaget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



5.9.2 Segelflyg (inklusive motorseglare)

Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade 2005. Haveriet inträffade med en motorseglare av modell Scheibe SF25C.

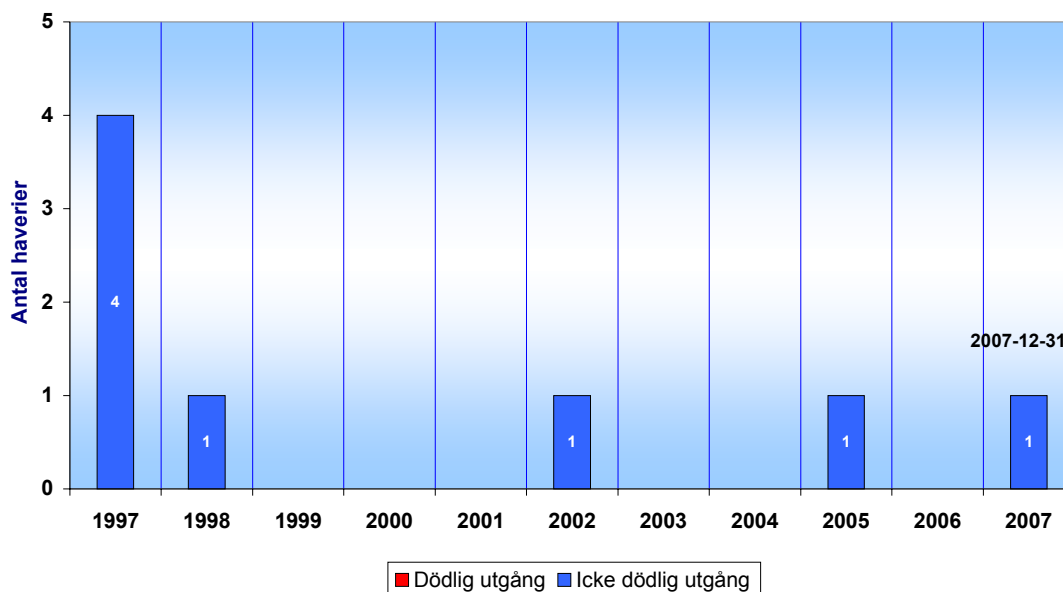
Haverifrekvensens medelvärde för segelflyg över 10-årsperioden 1997–2006 är 33,49 haverier per 100 000 timmar. Säkerhetsutvecklingen över 10-årsperioden uppvisar en negativ trend.



5.9.3 Ballong

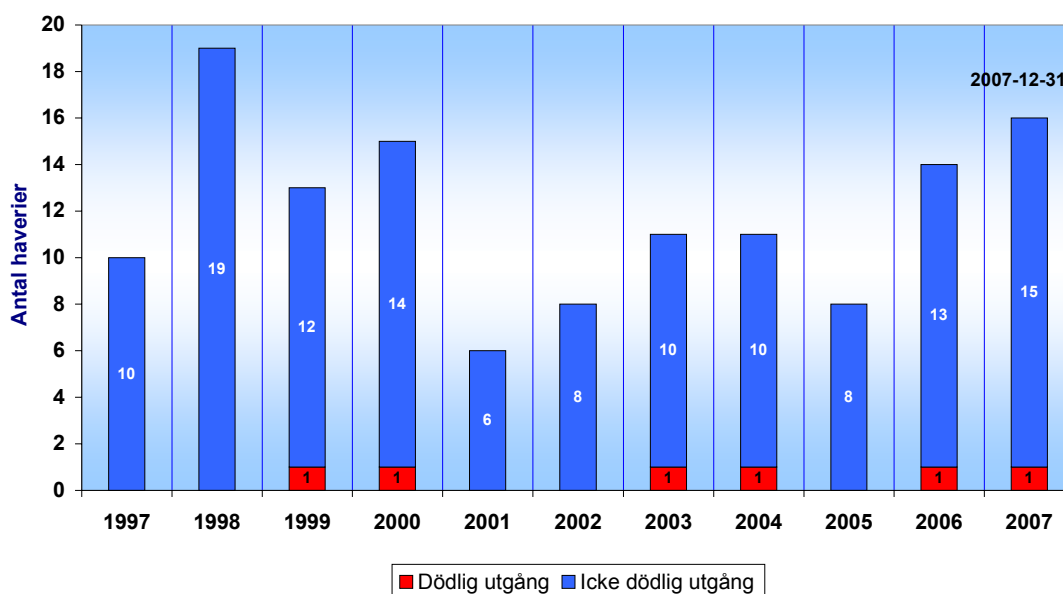
Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade 1996.

Eftersom produktionsdata saknas visas ej haverifrekvensen.



5.9.4 Skärmflyg

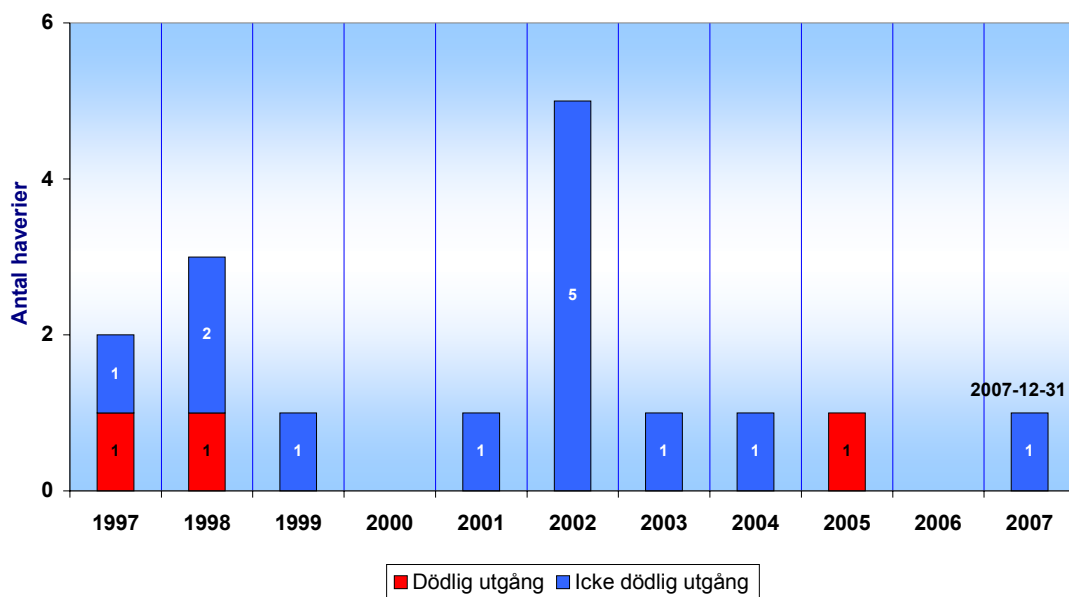
Det senaste haveriet med dödlig utgång inträffade den 4 maj 2007. Eftersom produktionsdata saknas visas ej haverifrekvensen.



5.9.5 Hängflyg

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

Eftersom produktionsdata saknas visas ej haverifrekvensen.



5.10 Information om haverier under kvartal 4 2007

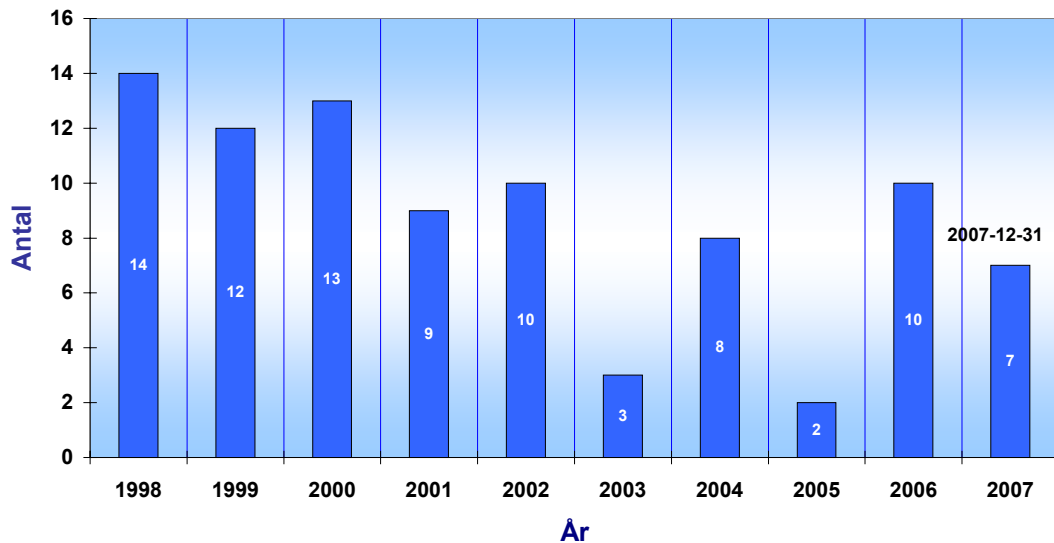
Under fjärde kvartalet 2007 har 9 haverier registrerats.

Kortfattade redogörelser över haverier som har inträffat under perioden

Datum	Plats	Verksamhet	Modell	Beskrivning
2007-10-03	S Eslöv	General Aviation – Microlight	Jodel	n/a
2007-10-12	Optand	General Aviation – Fixed wing	Piper PA-18- 150	n/a
2007-10-21	n/a	General Aviation - Paraglider	n/a	n/a
2007-10-23	Tidaholm	General Aviation - Microlight	C 42	During flighttraining the airplane crashed into terrain and caught fire. The two onboard was killed. The plane was found after about five hours.
2007-10-23	n/a	General Aviation - Microlight	CTSW	n/a
2007-11-06	Vindelfjället	Aerial Work - Helicopter	EC 120	During landing after driving reindeers the pilot experienced a downdraft and lost control. The helicopter hit the ground and got substantial damages. The three onboard got no injuries.
2007-11-22	Foskros, Idre	Aerial Work - Helicopter	269B	Hughes 269B - The helicopter experienced a sudden loss of lift just after takeoff. It crashed and was destroyed. The two persons onboard suffered minor injuries.
2007-12-04	Säve	General Aviation - Helicopter	R22	R22 - Training - Landing - Dual - During landing practice the helicopter tilted to one side and the main rotor touched the ground. The helicopter fell on its side and was severely damaged. The student and instructor escaped uninjured.
2007-12-22	Sala	General Aviation - Glider	SF 25C	Preliminary information: Scheibe SF 25C - After lift-off, airborne about 500 m, the TMG crashed in a field, presumably due to hoarice. The aircraft was damaged, the two persons onboard escaped without injuries.

6 ALLVARLIGA TILLBUD (SERIOUS INCIDENTS) ICAO ANNEX 13

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



6.1 Information om allvarliga tillbud under kvartal 4 2007

Under fjärde kvartalet 2007 har 3 allvarliga tillbud rapporteras.

Kortfattade redogörelser

Datum	Plats	Verksamhet	Modell	Beskrivning
2007-10-03	25 nm south of VIBAR	Commercial Air Transport	SAAB 39 Gripen / SAAB 340	Saab 340 - JAS39 - The Saab 340 was cruising at FL150 when the pilots observed a JAS 39 on opposite course and at the same level. The Saab 340 received TCAS RA commands. First "descend" and thereafter "climb". The lateral distance was estimated to 200 meters. The meeting speed was calculated to 850 kts. Preliminary data indicate that the JAS 39 pilot had failed to maintain FL160 as cleared.
2007-10-05	ESSB	Commercial Air Transport	AVRO RJ100	ESSB - A mobile crane was erected outside of the airport area, but within the final approach segment. The visibility was reduced due to fog and the ATS tower personnel had no visual contact with the crane. A RJ100 on final approach had to make an evasive maneuver in order to safely pass the crane. Two more aircraft landed and by then the tower personnel saw the crane. Five arriving aircraft were cleared to enter holding patterns while the police removed the object..
2007-12-07	ESGG	Commercial Air Transport	CRJ7 / AVRO RJ85	CRJ7 - The aircraft entered the runway without having obtained a clearance. The RJ85 on final had to initiate a go-around. At the time of the event, another aircraft performed a rejected takeoff from the same runway due to technical problems.

7 STÖRNINGSRAPPORTER (OCCURRENCE REPORTS)

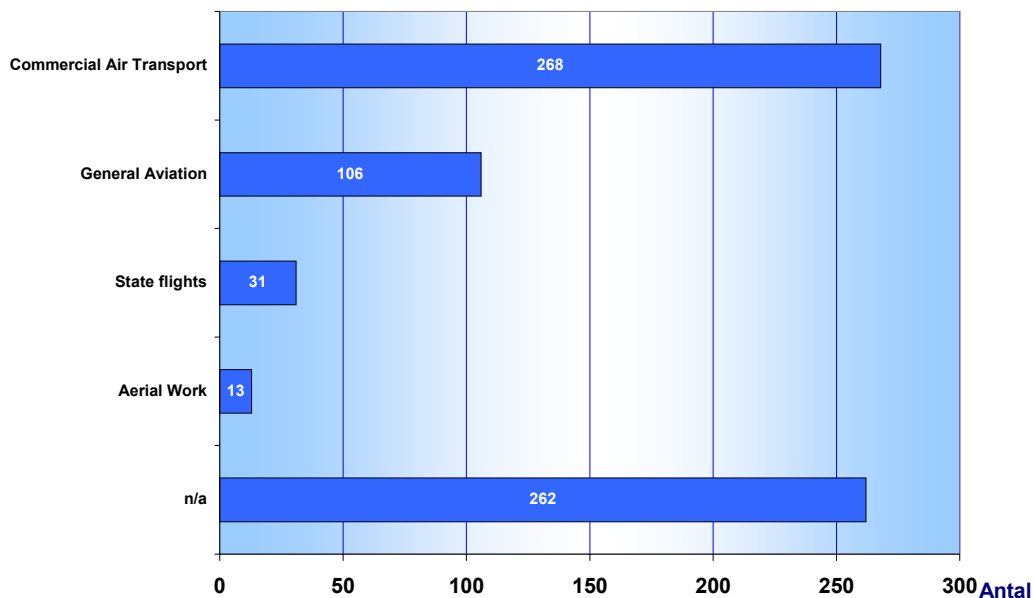
7.1 Störningsrapporter fördelade på typ av rapport

Under kvartal 4 2007 har 680 störningar rapporteras fördelat på nedanstående rapporttyper.

	2007	
	Kvartal 4	Ackumulerat
ANS-rapporter	404	2141
Operativa rapporter	55	275
Flygplatsrapporter	42	167
Tekniska rapporter	42	221
Viltrapporter	22	154
Övrigt	119	442

7.2 Störningsrapporter fördelade på verksamhetsform

Diagrammet visar störningsrapporternas fördelning på verksamhetsform under kvartal 4 2007.



8 TURBULENS FRÅN ÄNDVIRVLAR (WAKE VORTEX)

ICAO beslutade den 26 oktober 2007 att samla in statistik rörande händelser relaterade till turbulens från ändvirvlar. Luftfartsstyrelsen får med anledning härav anmoda alla piloter och flygtrafikledningspersonal som blivit informerad om att en sådan händelse inträffat att rapportera händelsen.

Rapporteringen ska ske på följande formulär:

- WAKE WORTEX ENCOUNTER REPORTING, Incident description for use by aircrew
- WAKE WORTEX ENCOUNTER REPORTING, Incident description for use by ANSPs

Formulären kan hämtas från Luftfartsstyrelsens hemsida på adressen www.luffartsstyrelsen.se genom "Blanketter".

Rapporten skickas så snart som möjligt, dock senast inom 72 timmar till:

Luftfartsstyrelsen
601 73 Norrköping

eller på Luftfartsstyrelsen telefax för luftfartshändelser,
011-415 21 79

eller på e-post
asr@luffartsstyrelsen.se