

<b>Beslutande</b>	Magnus Axelsson, för haverisammanträdesordförande Sven Christiansson
<b>Föredragande</b>	Barbro Holmqvist, Inspektör, sektionen för allmänflyg
<b>Övriga närvarande</b>	-
<b>I ärendets handläggning har dessutom deltagit</b>	Annika Wallengren, sakkunnig SAR/flygräddningstjänsten
<b>Ärendet</b>	Beslut om återrapportering av ärende med anledning av rekommendation RL 2011:17 R1 och R2 i SHK:s utredningsrapport RL 2011:17.
<b>Beslut</b>	<b>Rekommendation RL 2011:17 R1</b>

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- *I samverkan med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), som dels utövar tillsyn över frågor som rör samordningen mellan den statliga räddningstjänstens olika grenar, dels utövar den centrala tillsynen över lagen om skydd mot olyckor (LSO), införa hjälpmedel som innebär att berörda larm- och ledningscentraler och undsättande enheter vid flygräddning ges möjlighet till en gemensam aktuell lägesbild inklusive kartbild i realtid (RL 2011:17 R1)*

Transportstyrelsen har medverkat i regeringsuppdraget "Förslag till hur tillsynen över den statliga räddningstjänstens olika grenar kan utvecklas och hur MSB kan stödja de ansvariga myndigheterna i deras tillsynsverksamhet.

Transportstyrelsen samtycker till förslagen i rapporten, 2010-4638 daterad 2011-04-15 på hur samordningen kan förbättras.

Transportstyrelsen avser inom reglerings- och tillsynsansvaret verka för att införa hjälpmedel som innebär att berörda larm- och ledningscentraler och undsättande enheter vid flygräddning ges möjlighet till en gemensam aktuell lägesbild inklusive kartbild i realtid genom att medverka i det av MSB planerade samordnade tillsynsarbetet av statlig räddningstjänst enligt MSB rapport, 2010-4638.

## Rekommendation RL 2011:17 R2

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- *i samverkan med Sjöfartsverket vidta de åtgärder som behövs för utveckling av ledningen av flygräddningstjänsten vid JRCC (RL 2011:17 R2).*

Transportstyrelsen avser inom tillsynsansvaret tillsammans med Sjöfartsverket verka för att vidta de åtgärder som behövs för att utveckla ledningen av flygräddningstjänsten genom att regelbundet genomföra tillsyn av flygräddningstjänsten och följa upp avvikelser och observationer som uppmärksammas.

SHK:s rekommendationer RL 2011:17 R1 och R2 är därmed omhändertagna.

Någon certifikatåtgärd med anledning av händelsen är inte aktuell.

## Bakgrund

Ärendet (TSL 2010-6206) rör ett haveri med luftfartyget SE-IGU av typen Cessna F150H, 2010-12-01, Linköping/SAAB:s flygplats, E-län. Ärendet har utretts av SHK, utredningsrapport RL 2011:17 (SHK ärendenummer L-165/10).

Avsikten med den aktuella flygningen var att öva precisionslandningar under mörker.

Inför starten informerades föraren från trafikledartornet bl.a. om att sikten var på nedåtgående och att sikten vid tillfället var 3900 m samt att det förekom dimbankar i området.

Efter klarering till ett vänstervarv till bana 11 startade föraren. En dryg minut senare kolliderade flygplanet med marken norr om banan på i stort sett kontrakurs från startriktningen.

Föraren skadades allvarligt och befanns vara omkommen när räddningstjänsten kom till platsen två timmar och 43 minuter efter nedslaget.

Den stora tidsåtgången för räddningsinsatsen berodde på att denna inte var tillräckligt samordnad och att sikten var nedsatt p.g.a. dimma.

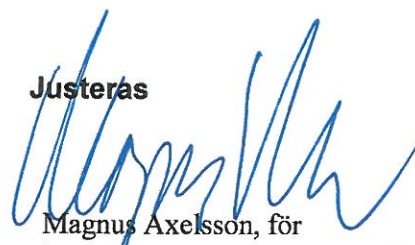
Olyckan orsakades av att riskerna med VFR-mörkerflygning vid risk för dimbankar underskattades.

**Vid protokollet**



Barbro Holmqvist  
Föredragande

**Justeras**



Magnus Axelsson, för  
haverisammanträdesordförande  
Sven Christiansson