

Sammanfattning RL 2011:17

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

Inför starten informerades föraren från trafikledartornet bl.a. om att sikten försämrades efterhand, 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 tidsutdräkten 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.

Rekommendationer

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