



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

---

## ***Rapport RL 2007:19***

**Kollision i luften nordost Frösön, Z län, mellan en Cessna 172P, registreringsbeteckning SE-KUD, och en SAAB Safir 91C, registreringsbeteckning SE-LCD den 24 augusti 2007**

Dnr L-23/07

---

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: [www.havkom.se](http://www.havkom.se)



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

2007-11-22

L-23/07

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

### **Rapport RL 2007:19**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 24 augusti 2007, i luften nordost Frösön, Z län, mellan en Cessna 172P, registreringsbeteckning SE-KUD, och en SAAB Safir 91C, registreringsbeteckning SE-LCD.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

## Rapport RL 2007:19

L-23/07

Rapporten färdigställd 2007-11-22

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	A: SE-KUD, Cessna 172P B: SE-LCD, SAAB safir 91C
<i>Klass, luftvärdighet</i>	A och B: Normal/gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare</i>	A: Ludvika flygklubb B: Frösö flygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2007-08-24 kl. 11:00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Nordost Frösön, Z län, (pos 6315N 01439E; 600 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Luftfart av särskild art. Frivilliga flygkåren
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind 270/07 knop, god sikt, 2-4/8 Stratocumulus med bas 4000 fot, temp./daggpunkt +14/+9 °C, QNH 1017 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	A: 2, B: 1
<i>passagerare</i>	A: 0, B: 2
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartygen</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga, Ingen miljöpåverkan
<i>A: Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Kvinna, 47 år, A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	400 timmar, varav 18 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	6:35 timmar, varav 0:25 timmar på klass/typ
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	23, varav 1 på typen
<i>Spanare:</i>	
<i>Kön, ålder</i>	Man, 61 år
<i>B: Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 53 år, B-certifikat
<i>Total flygtid</i>	3883 timmar, varav 64 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	50 timmar, varav 16 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	186, varav 50 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 24 augusti 2007 om att en kollision mellan en Cessna 172P, registreringsbeteckning SE-KUD, och en SAAB Safir 91C, registreringsbeteckning SE-LCD i luften nordost Frösön, Z län samma dag kl. 11:00.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Göran Rosvall, ordförande, Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsstyrelsen genom Gun Ström.

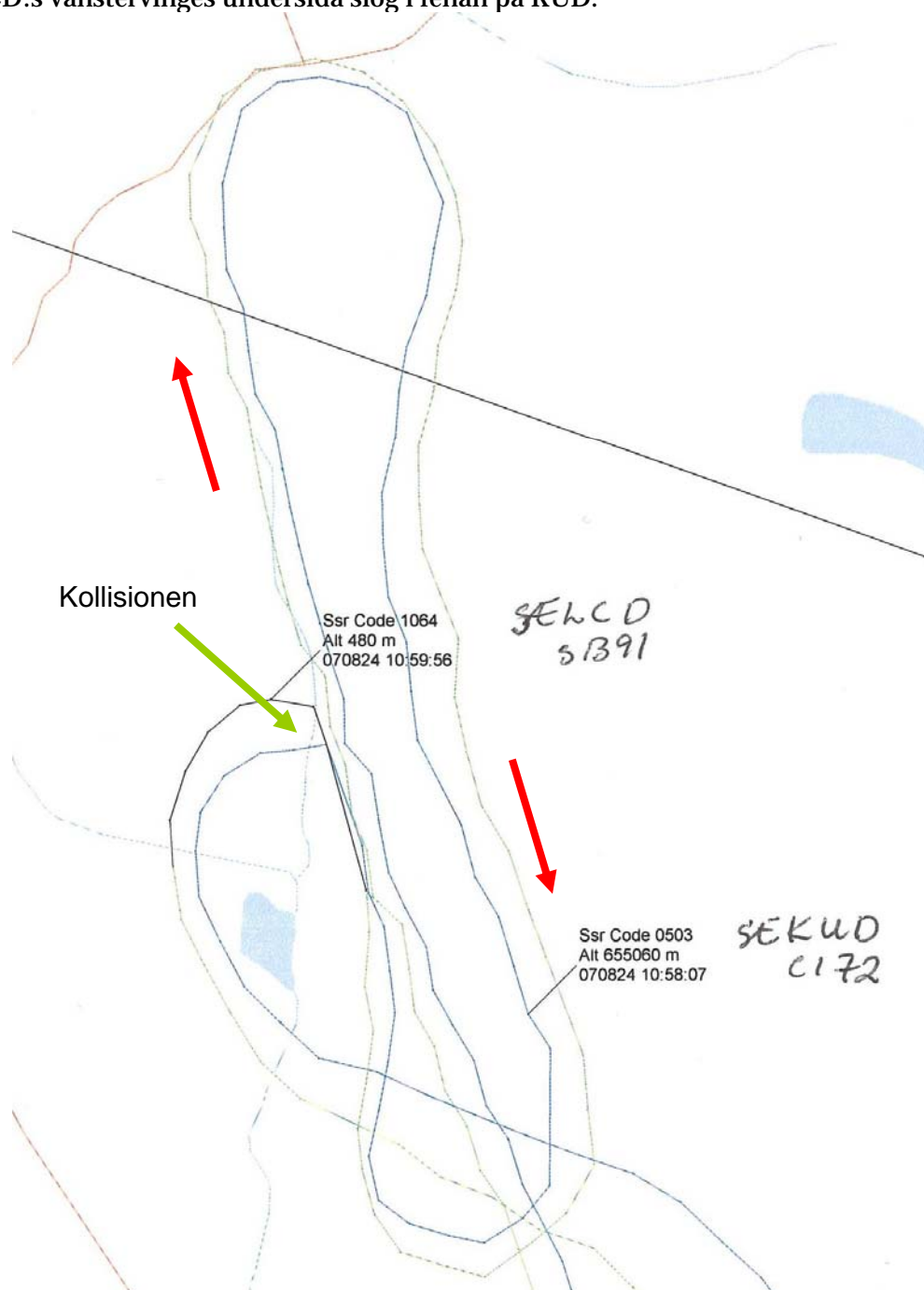
### Händelseförlopp m.m.

Olyckan inträffade i samband med en övning med Frivilliga Flygkåren. Avsikten med KUD:s flygning var att öva kraftledningsinspektion och identifiera utlagda dukmål längs kraftledningen. Med ombord fanns förutom föraren en spanare som hade till uppgift att inspektera kraftledningen och spana efter dukmålen. Avsikten med LCD:s flygning var att fotografera KUD

med ett dukmål i bakgrunden. Förutom föraren, som satt i det vänstra framsätet, fanns två fotografer ombord, en i det högra framsätet och en i det högra baksätet.

Efter start från Östersund/Ope flygplats flög man till övningsområdet där föraren i LCD placerade flygplanet 100 m bakom, 100 m till vänster och 100 m över KUD. Bägge fotograferna tog ett antal bilder när ett dukmål passerades. Föraren i LCD bad föraren i KUD att passera dukmålet en gång till för att ge möjlighet till ytterligare fotografering.

I samband med den andra passagen av dukmålet började fotografen i LCD:s framsäte att må illa. Föraren ägnade sig då en stund till att tala med fotografen och hjälpa denne genom att öppna en ventilationsruta. När han efter detta återupptog full koncentration på flygningen igen såg han inte KUD. Efter någon sekund fick han syn på KUD under honom samtidigt som LCD:s vänstervinges undersida slog i fenan på KUD.



*Radarbild över flygningen. De röda pilarna anger färdriktningen.*

Föraren i LCD har uppgett att han inte kände av stress eller att det var några problem med flygningen förrän ett kort moment innan kollisionen inträffade.

Föraren i KUD såg inte LCD någon gång under flygningen och hade också instruerats att inte titta efter LCD utan bara fullfölja uppdraget. Föraren upplevde plötsligt en kraftig smäll varpå nosen i stort sett gick rakt upp, flygplanet tippade runt på något sätt och hamnade mer än 90 grader till vänster om den ursprungliga kursen. Föraren återfick kontrollen av flygplanet och kunde konstatera att sidrodret var blockerat och att det var svårt att svänga till höger.

Efter kontakt med Östersundstornet fick bägge flygplanen klart att landa bana 30 på Östersund/Frösöns flygplats. Nödlandningarna genomfördes utan att ytterligare skador uppstod.

Efter landning kunde det konstateras att KUD:s fena hade krökts av ett slag uppifrån och att LCD hade plåtskador på vänster vingens undersida.



*SE-KUD efter kollisionen*



*SE-KUD:s fena*



*SE-LCD efter kollisionen*

### **Utlåtande**

Föraren i LCD hade, pga. att han satt till vänster, begränsad sikt nedåt/framåt höger. Detta kan ha bidragit till att han inte såg KUD, när han efter att ha hjälpt den illamående passageraren, åter ägnade full uppmärksamhet på flygningen.

Föraren i LCD hade flera mål att uppfylla samtidigt:

- Föra flygplanet.
- Hålla separation till KUD.
- Placera flygplanet i en bra position för fotograferingen.
- Hjälpa den illamående passageraren.

Det faktum att föraren ansåg sig ha möjlighet att hjälpa den illamående passageraren samtidigt som fotouppdraget fortsatte utan att känna av stress visar att riskbedömningen av situationen och prioriteringen av målen kom att bli bristfällig när förarens uppmärksamhet avleddes av den illamående passageraren.

Besättningen i KUD kunde inte, pga. att flygplanet är högvingat, se LCD som flög högre och bakom KUD. Föraren i KUD hade inte heller till uppgift att säkerställa separation med LCD.

Olyckan orsakades av att riskerna för en kollision inte till fullo insågs när uppmärksamheten kom att avledas av den illamående passageraren.