

ISSN 1400-5719

---

***Slutrapport RL 2012:08***

**Olycka den 8 Juli 2011 med ett luftfartyg av typen Piper PA-18A-150 i Undrom, Västernorrlands län.**

Diariern L-69/11

2012-03-08

---

För SHK:s del står det 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)

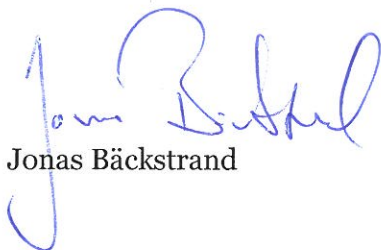
Transportstyrelsen  
Luftfartsavdelningen  
601 73 NORRKÖPING

### Slutrapport RL 2012:08

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 8 juli 2011, i Undrom, Västernorrlands län, med ett flygplan av typen Piper PA18A-150.

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

På haverikommissionens vägnar

  
Jonas Bäckstrand

  
Nicolas Seger

## Allmänna utgångspunkter och avgränsningar

Statens haverikommission (SHK) är en statlig myndighet som har till uppgift att undersöka olyckor och tillbud till olyckor i syfte att förbättra säkerheten. SHK:s olycksundersökningar syftar till att så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförlopp och orsak till händelsen som skador och effekter i övrigt. En undersökning ska ge underlag för beslut som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar igen eller att begränsa effekten av en sådan händelse. Samtidigt ska undersökningen ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl för det, för förbättringar av räddningstjänsten.

SHK:s olycksundersökningar ska utmynna i svaret på tre frågor: *Vad hände? Varför hände det? Hur undviks att en liknande händelse inträffar?*

SHK har inga tillsynsuppgifter och har heller inte någon uppgift när det gäller att fördela skuld eller ansvar eller rörande frågor om skadestånd. Det medför att ansvars- och skuldfrågorna varken undersöks eller beskrivs i samband med en undersökning. Frågor om skuld, ansvar och skadestånd handläggs inom rättsväsendet eller av t.ex. försäkringsbolag.

I SHK:s uppdrag ingår inte heller att vid sidan av den del av undersökningen som behandlar räddningsinsatsen undersöka hur personer förda till sjukhus blivit behandlade där. Inte heller utreds samhällets aktiviteter i form av socialt omhändertagande eller krishantering efter händelsen.

## Utredningen

SHK underrättades den 9 juli 2011 om att en olycka med ett luftfartyg av typen Piper PA-18A-150 inträffat i Undrom, Västernorrlands län, den 8 juli kl. 21.20.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Carin Hellner, ordförande fram till den 31 januari 2012 och därefter Jonas Bäckstrand, Nicolas Seger, utredningsledare, Ulrika Svensson, operativ utredare, Kristoffer Danèl, teknisk utredare och Urban Kjellberg, utredare inom räddningstjänst.

SHK har biträtts av Liselotte Yregård som medicinsk expert.

Undersökningen har följts av Transportstyrelsen genom Barbro Holmqvist.

## Slutrapport RL 2012:08

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-CKC, avregistrerad, Piper PA 18A-150 med MSF-900 flottörer
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, utan gällande luftvärdighetsbevis och granskningsbevis. Luftvärdigt t.o.m. 1987-05-31, avregistrerat från Transportstyrelsens register 2006-10-18
<i>Ägare</i>	Privat
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2011-07-08, kl. 21.20 i dagsljus Anm: All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timme)
<i>Plats</i>	Undrom, Västernorrlands län, (pos. N63°07' E17°43'; 35 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind sydost 5-8 knop, sikt >10 km, inga moln under 4 000 fot, temp./daggpunkt 21/14 °C, QNH 1011 hPa, solens läge 315 grader, 5 grader över horisonten
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	Inga
<i>Personskador</i>	Föraren omkommen
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Andra skador</i>	Begränsade skador på skog Begränsat bränslespill
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	72 år, privatflygcertifikat utgången år 1993
<i>Total flygtid</i>	292 timmar fram till år 1 991, därefter inga uppgifter
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	Inga uppgifter
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	Inga uppgifter



Fig. 1 Luftfartyget av typen PA-18A-150 (Foto SHK).

### Händelseförlopp m.m.

Föraren hade startat från Simsjön, som ligger ungefär sex km väster om Undrom. Han flög lokalt och anslöt till en färdlinje som sannolikt utgjorde en medvindslinje för inflygning i vänstervarv inför landning på Ångermanälven där luftfartyget brukade ligga förtöjt. Ett vittne som befann sig ungefär 70 meter från haveriplatsen har uppgivit att flygplanet flög rakt fram på låg höjd, träffade trädtopparna och dök brant ner i skogen.



Fig. 2 Färdlinje mot haveriplatsen.

Haveriet inträffade på en skogsbeväxt kulle ungefär 350 meter norr om Ångermanälven och en dryg kilometer nordväst om Undrom. Luftfartyget låg på rygg och flottörerna hade delvis separerat från flygkroppen. Första kontakt med träden hade skett i planflykt på nordvästlig kurs. Skadorna på flygplanet visade att vinkeln vid marknedslaget varit i det närmaste vertikalt med låg fart (se fig. 2).



Fig. 2 Haveriplatsen, foto SHK

### Räddningsinsats

Larmet om olyckan kom in genom ett samtal via 112 till SOS-centralen i Sundsvall kl. 21.23. Flygräddningscentralen, ambulans, räddningstjänst, polis och räddningshelikopter larmades.

Ambulansen var framme på olycksplatsen kl. 21.47. Ungefär sex minuter där- efter, vilket är 30 minuter efter besvarat 112 samtal, lämnade sjukvårdsperso- nalen en första rapport från olycksplatsen. Av uppgifterna framgick att den påträffade föraren hade omkommit. Räddningstjänstens första enhet var framme kl. 21.55.

När haveriplatsen hade lokaliserats återvände helikoptern innan den hunnit fram till det aktuella området.

Räddningstjänstens personal tog loss den fastklämda föraren från flygplans- vraket och hjälpte sjukvårdspersonalen att transportera den omkomne till am- bulansen. Räddningstjänsten konstaterade ett begränsat bränsleläckage och informerade kommunens miljökontor.

### Flygplanet

Flygplanet har inte varit luftvärdigt sedan 1987. Det finns därefter inga noteringar vare sig om flygning eller genomfört underhåll i luftfartygshand- lingarna. Flygplanet visar dock spår av att omfattande underhållsarbete ge- nomförts under senare tid. Exempelvis har motorns samtliga cylindrar och flygplanets dukbeklädnad bytts ut.

Den tekniska undersökningen har inte påvisat någon teknisk brist som kan ha påverkat olycksförloppet med undantag av att frontrutan var mycket repig och hade nedsatt genomskinlighet. Enligt vittnesuppgifter hade föraren rengjort rutan samma dag med en tvättsvamp med slipverkan och beklagat sig över att rutan blivit repig (se fig. 3 nedan).



Fig. 3 Sammanfogade delar av frontrutan, foto SHK

### Föraren

Föraren hade inte haft svenskt privatflygarcertifikat eller genomgått någon föreskriven svensk flygläkarundersökning sedan början av 1990-talet. Trans-

portstyrelsen har inga uppgifter om eventuella utländska behörigheter. Det finns vittnesuppgifter om att föraren flugit med flygplanet vid fler än enstaka tillfällen under tiden sedan 1987. Vittnen har även uppgett att han hade för vana att göra låga landningsvarv. Det är okänt hur mycket föraren flugit under de senaste åren.

Den rättsmedicinska undersökningen visade att föraren, som hade varit fastspänd med midje- och axelrem, hade utsatts för trubbigt våld och ådragit sig allvarliga skallskador. Dödsorsaken bedömdes bero på skallskadorna. Vid den rättskemiska undersökningen påvisades 1,09 promille etanol i blodet.

### **Regler och författningar**

Av 12 kap. 1 § luftfartsförordningen (2010:770) framgår att Transportstyrelsen svarar för tillsyn över att bestämmelserna i luftfartslagen (2010:500) följs. Det innebär bl.a. att det är Transportstyrelsen som har tillsyn över frågor om luftvärdighet och flygcertifikat.

Av Luftfartsstyrelsens<sup>1</sup> författningssamling (LFS 2008:37) framgår att alkoholförtäring inte får ske under flygning eller under de närmaste åtta timmarna före flygning. Sedan den 1 september 2010 finns möjlighet att stickprovsvis genomföra alkoholutandningsprov på piloter och andra som tjänstgör ombord på ett luftfartyg utan att det föreligger misstanke om brott. Regler om sådana alkoholutandningsprov finns i 1 och 2 §§ lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. Sådana prov ska utföras av polisman eller tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen.

### **Utlåtande**

Föraren låg sannolikt på medvindslinjen inför landning på älven intill sin bostad. Detta stöds av att vinden var sydostlig och av att kollisionen med träden skedde vid sidan av älven på nordvästlig kurs samt av vittnesuppgifter.

Att alkoholpåverkan kraftigt försämrar en människas förmåga att utföra komplexa arbetsuppgifter, som exempelvis att framföra ett flygplan, är väl känt varför det inte beskrivs vidare här.

Vid den aktuella tidpunkten för haveriet stod solen i nordväst och låg relativt lågt vid horisonten. Motljus i kombination med en repig frontruta kan ha medfört att sikten framåt blivit kraftigt begränsad.

Vilken flygtrim föraren hade är okänt. Det kan dock antas att han inte genomfört föreskrivna flygträningar med lärare eller kompetenskontroller de senaste 20 åren. SHK har därför inte kunnat bedöma förarens kunskaps- och skicklighetsnivå.

### **Orsaksfaktorer**

Följande faktorer har bidragit till olyckan:

- Föraren var alkoholpåverkad
- Föraren flög på låg höjd
- Frontrutan hade begränsad genomskinlighet
- Motljus med lågt stående sol har sannolikt begränsat förarens flygsikt

### **Rekommendationer**

Inga.

---

<sup>1</sup> 2009 övergick dåvarande Luftfartsstyrelsen till Transportstyrelsen.