Olycks och händelse-rapport över flygolyckan i Hultebräan

Nybro Räddningstjänst

Staffan Mattsson Insatsledare
Johan Aronsson RCB

Innehållsförteckning

- **Inledning……. 2**
- **Syfte och mål……...4**
- **Underlag för rapporten…… 4**
- **Förklaringar till förkortningar i texten……....4**
- **Händelseförlopp innan och efter Räddningstjänstens ankomst…….5**
- **Orsaken till olyckan……....23**
- **Räddat värde……...23**
- **Översikts bild av olycksplatsen…….24**
- **Räddningsinsatsen……...25**
- **Problem som uppstod och löstes under insatsen……..27**
- **Bärgning och försäkringsfrågor……28**
- **Erfarenheter och förslag till åtgärder/förbättringar……...28**
- **Förslag till Räddningstjänsten……...28**
- **Insatsmateriel, bilar och antal man som användes under olyckan……29**
- **Återföring- Rapport sänd till…….29**
- **VAKA - Nationell vattenkatastrofgrupp……..30**

Olycks och händelse-rapport över flygolyckan i Hultebräan

Händelse: Flyghändelse/haveri i sjö, nivå 10 räddning, två skadade personer i vattnet.
Adress: Hultebräan Nybro kommun. X: 6279466 Y:1497291
Datum: 2012-08-11
Larmtid kl. 12.23:52
SOS larm nr: 3417260
Eget larmnr: 2012/00238

Bild 1, på planet dagen efter olyckan.

Bild 2, Bärgning in mot land 11 augusti kl 23.15.

Alla bilderna i rapporten är tagna av Sydost-nyheternas fotograf Göran Johansson

Bild 3, på hur planet såg ut dagen innan olyckan vid sin förtöjningsboj.

Bild 4, planet ankrat vid sin boj.

Syfte och mål.

Tanken med denna rapport är att få en inblick hur räddningsarbetet gick till och vad man kan lära sig av flygolyckan som inträffade med ett Amfibieflygplan på sjön Hultebräan i Nybro kommun 120811 och hur händelseförloppet var från larmet tills vi lämnade platsen och hur de problem som dök upp löstes under insatsens gång.

Räddningstjänsten Nybro undersöker olyckor och räddningsinsatser mot bakgrund av lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778), kap 3, § 10. Syftet är att klarlägga olycksorsak, olycksförlopp och räddningsinsatsen. Detta skall användas för utveckling av operativ verksamhet och olycksförebyggande arbete. Arbetet har inte till syfte att klarlägga ansvar, skuld eller vållande.

Underlag för rapporten

Besök på platsen
Insatsrapporten
Samtal under insatsen med RCB Johan Aronsson.
Samtal under insatsen med Haverikommissionens Sakari Havbranth
Samtal under insatsen med Dyk-befäl Affe Jacobsson Kalmar Brandkår
Samtal under insatsen med Ytbärgare Mikael Barkström, Flygräddningen.

Förklaringar till förkortningar i texten

RCB = Räddningschef i beredskap
SM = Staffan Mattsson ,Insatsledare Nybro
JAR = Johan Aronsson, RCB/Stf Räddningschef i Nybro
AJ = Affe Jacobsson, bitr.styrkeledare/dyk-befäl Kalmar Brandkår.
RB = Robert Brodin, styrkeledare Emmaboda.
MS = Magnus Skoglund, styrkeledare Nybro.
Rtj = Räddningstjänsten.
RÖK = Räddningstjänsten Östra Kronoberg
VAKA= Nationell vattenkatastrofgrupp

Händelseförlopp innan och efter Räddningstjänstens ankomst.

Flygolyckan i Hultebräan är en speciell och ovanlig händelse och av den anledningen vill jag börja berättelsen om händelseförloppet redan dagen innan olyckan.
Fredagen 10/8 ca kl 17.30 får mina kollegor på räddningstjänsten i Nybro ett undersökningslarm om flyghändelse/haveri i sjön Hultebräan, där en person ringt SOS och sagt att det ser ut som ett plan kanske har havererat i sjön och att planet legat i vattnet i ca en timme, men nu har en vinge dippat ner i vattnet så det ser konstigt ut.
När väl Rtj kommit till platsen och undersökt det hela, så ser dom ganska snart att det inte är någon olycka utan planet ligger förtöjt vid en flytboj och piloten visar sig sitta och äta kvällsmat på verandan och det slutar med att Rtj åker hem utan någon insats.

Lördag morgon kl 07.45 när jag SM börjar mitt dygnspass som Insatsledare får jag vid överlämningen från den avgående Insatsledaren Dan Gustavsson en redogörelse om gårdagens ”flyghaveri” och i samband med den så frågar jag Dan om vilken färdväg dom tagit dit och var vid sjön det hela hänt och ovetandes om det kommande larmet några timmar senare så har jag fått viktig information som jag får nytta av.

Drygt fyra timmar senare på dagen, exakt kl 12.24:52 får vi i Nybro med en styrka på 1+1+3 (fem man) ett för-larm om flyghändelse/haveri i Hultebräan i Nybro kommun. Vi befinner oss vid tillfället inte på Brandstationen utan på Strandvägens restaurang där vi åt lunch och vi tar oss skyndsamt ut till vår bil 268-2010 för att förbereda oss.
I mitt huvud far tankarna om det är nytt ”falsklarm” som igår eller på riktigt och det känns lite märkligt med ett nytt larm om flyghändelse/haveri idag igen.
Vi klär oss i våra larmkläder och jag försöker få kontakt med SOS om fler uppgifter om larmet och om det verkligen är en olycka.
Innan jag hinner få kontakt med SOS ca kl 12.26 får vi ”skarpt” larm på personsökaren innehållande nivå 10 larm räddning och i larmet står det att ett flygplan kraschat i vatten med två personer skadade som befinner sig i vattnet. Jag kvitterar larmet på rakel och ger order till chauffören på 268-2010 om att åka till vår brandstation för att hämta vår båt och yt-livräddardräkter.

Under resan mot olycksplatsen klär sig två av brandmännen i yt-livräddardräkter och jag får bekräftat av SOS att två svårt skadade personer fanns i planet och ligger numera i vattnet och att Ambulans 368-9260, 368-9210, Räddningstjänsten i Emmaboda, JRCC med flygräddning, Polis och RCB i Nybro är larmade till platsen.

På resan ut till olycksplatsen begär jag kl 12.32 ut dyk-enhet från Kalmar brandkår via SOS då det ej bekräftats om det finns fler drabbade personer i planet/vattnet och 168-1060 (Kalmars dykbil) kvitterar larmet kl 12.35 och är på väg.
Kl 12.44 är Emmaboda 268-2610 på plats och påbörjar livräddningsinsats med Hansabräda och Nybro 268-2010 är framme åtta minuter senare kl 12.52.

Jag som är Insatsledare i Nybro kontaktar styrkeledare Robert Brodin i Emmaboda 268-2610 för att få information om vad som hänt och informeras att en man och kvinna saknas.
Då meddelar jag honom samtidigt att Hultebräan ligger i Nybro kommun och frågar om han som styrkeledare i Emmaboda vill överlämna olyckan till mig, men R.B Emmaboda vill leda

olyckan dock med min hjälp och så görs det tills Emmaboda styrkan lämnar platsen kl 13.44 och då tar jag SM över olyckan som Räddningsledare på plats.

Vi (RB och SM) tar ett gemensamt beslut att vi måste ta oss ut till haveriplatsen för att få en överblick om omfattningen på olyckan, men det är en svår terräng att ta sig ut till där olyckan ungefär skett, uppskattningsvis 4-500 m från platsen vi kommit till på körbar väg, samtidigt som min personal hjälper Emmaboda genom styrkeledare MS i Nybro med bärhjälp av utrustning och att få Hansabrädan med yt-livräddare och roddbåt i vattnet.

Jag uppmanas av SOS att försöka få kontakt med helikopterns pilot via samverkanskanal på analoga systemet (Helikoptern hade inget rakel-system) för att få bekräftat om att det inte var fler i planet än de två skadade som vi fått uppgift om, och får till svar efter ett flertal samtal där det var mycket dålig hörbarhet att det endast var de två skadade i planet som var med om olyckan.

Piloten på olycksplanet (mannen) har under tiden tagits hand av räddnings och ambulanspersonal [redacted] och passageraren (kvinnan) har ytbärgaren på helikoptern tagit hand om och flyger iväg med henne till Karlskrona sjukhus och landar där åtta minuter senare.

Helikoptern har meddelat SOS att dom hade dåligt med bränsle och måste avvika mot sjukhuset [redacted]

Det visade sig att de två personerna som var i planet lyckats ta sig ur själva trots att planet låg upp och ner och att dom var svårt skadade.
Privatpersoner som var i närheten i sjön (fiskade och badade) tog sig skyndsamt fram med båt mot planet och fann piloten och höll honom över vattenytan.
Kvinnan från planet höll sig fast i ena vingen på planet tills en annan båt lyckades dra henne in mot land innan planet sjönk.

Tiden som planet höll sig flytande kan uppskattningsvis handla om högst ca 10 minuter efter kraschen.
Piloten har nu hjälps mot land där räddnings och ambulanspersonal ger vård för sedan transportera honom till Länssjukhuset i Kalmar.
Kvinnan får av räddningshelikopterns ytbärgare hjälp att komma upp i helikoptern och flygs till Karlskrona sjukhus där hon sedan vårdas för sina skador.

Då inga fler personer saknas (bekräftat av helikopterpersonalen som frågat den skadade kvinnan och av insatsledaren RB som talat med ambulanspersonalen) så övergår insatsen till att söka efter vart det sjukna planet finns ,ev utsläpp av miljöfarliga ämnen.
Sökandet görs av personalen från Nybro med båt och av dykenhet från Kalmar med fyra dykare + befäl från Kalmar Brandkår som anlänt på plats kl 13.08.

Bild 5, försök att hitta planet med dykare från roddbåt.

Olyckan är nu relativt statisk, men dock finns en risk att läckage av bränsle kan ske.
Efter kontakt med RCB,som fått min information om kontakten med helikopterns pilot så beslutar vi att jag ska vara kvar där jag är (på land) för att kunna leda sökandet efter planet och hålla visuell och radiokontakt med min personal som söker i vattnet.

Bild 6 kontakt hålls med MS i båt.

Vi har tidigare fått viktig information om att Hultebräan är en reserv-vattentäkt för Kalmar kommun och det gör att det är oerhört väsentligt att vi lyckas hitta och bärga flygplanet till land.
Det hittas delar och utrustning från planet i och runt vattnet, men flygkroppen lyckas vi inte hitta sökandes varken från båt eller av dykare som gör flera försök med olika dykar-par.

Bild 7, pilen på bilden visar ungefär där planet hittades.

Bild 8, delar från planet hittades i vattnet och mot land.

Kl 13.55 larmar jag ut Orrefors Rtj för täckning på stationen i Nybro då jag inser att det kommer bli en lång tidsmässig insats.

Kl.14.15,RCB (JAR) tar det bakre jobbet med kontakter och söka information mot miljö-restvärdesledare Thomas Grauers i Västervik och har även kontakt med Harald Persson från Kalmar vatten och VAKA personalen Anders Pålsson från Kristianstad, dessa tre herrar har vi ett flertal kontakter med, var och en under hela insatsen och även dagen efter olyckan.

De ansvariga för Kalmar Vatten vill att vi skall ska bärga planet då både vi och dom ser en stor fara i att lämna planet på botten av sjön då vi inte har kontroll på ev läckage.

Under tiden sökandet av planet pågår, planeras parallellt hur vi ska lösa lyftet i och ur vattnet av planet.

Kl 14.40 hittas delar av planet och en tunn, tunn bensin/oljedimma syns på vattnet men inget plan kan ännu ses.
Kontakt försöks att nås med flygledartornet i Kalmar för att möjligtvis få något plan i luften att åka över och kanske kunna se flygplanskroppen i vattnet, men inget plan finns tyvärr tillgängligt som kan hjälpa till.

Vi bestämmer oss ca kl 15.40 att rekvirera ut genom Kalmar brandkårs AJ försorg deras båt med eko/bottenscanner för att söka av botten och hitta planet och under tiden vi väntar på båten återhämtar sig personalen och äter mat som kommit till platsen.

Bild 9, mat är nödvändigt för att orka jobba även om den inte alltid är så nyttig.

RCB i Nybro har kontakt med VAKA ,s representant Anders Pålsson på nationella vatten katastrofgruppen som biträder Kalmar Kommun i arbetet och med flygplansexperten Sackari Havbrandht för att få viktig information om hur vi ska fortsätta insatsen med bärgningen.
Ögonvittne till olyckan kontaktas och kommer till platsen för att mer exakt kunna peka ut var planet ligger.

RCB larmar även ut Lessebo med tung räddning för att få hjälp av deras stora lågtryckskuddar som vi tänker använda att få planet att lyfta från botten och de anländer kl17.15 till Björnasjö badplats där vi har utgång och ledningsplatsen för olyckan.
Kl.18.01 meddelas SOS att ingrepp i annans rätt görs, då staket måste rivas och marken vid badstranden kommer att bli delvis sönderkörd av tunga fordon, även en vägbom har brutits upp i inledningsskedet av insatsen.

Bild 10, Kalmars båt med scanner.

Kl 18.08 anländer båt med scanner från Kalmar och sjösättning påbörjas och kl 18.30 är båten i vattnet med dyk personal, lyft-kuddar och ögonvittnet till händelsen som skall peka ut platsen där de påbörjar sökandet efter olycksplanet.

Bild 11, sjösättning av Kalmars båt med bottenscanner.

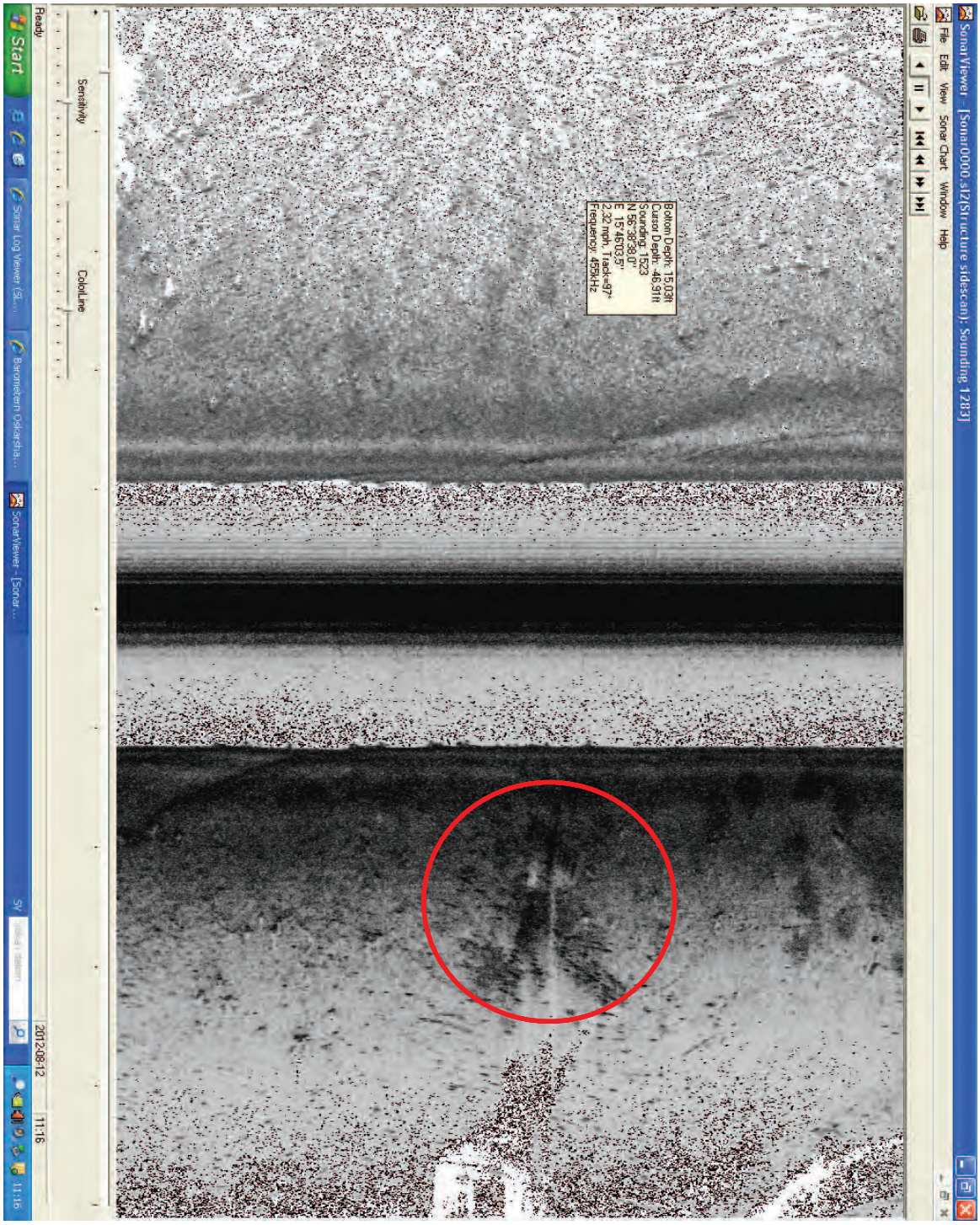

Bild 12, tagen på flygplanskroppen av scanner-kameran från båten.

Kl 18.51 meddelas SOS att planet är hittat i gott skick på ca 4,7 m djup, men läcker lite bränsle, och sedan påbörjar dykarna arbetet med att fästa lyft-kuddarna på vingarna mot flygplanskroppen för att kunna få planet på ett säkert sätt att lyftas från botten.

Bild 13, platsen där planet hittades på 4,685 m djup märks ut med en boj.

Bild 14, lågtryckskuddarna på väg ner i vattnet.

Bild 15, försök till lyft görs under spänd förväntan.

Kl 19.30 görs försök till lyft och kl 20.20 är planet så pass uppe vid ytan och bogseringen mot land kan börja.

Kl 20.15 samtalar jag med Ante på Kalmar lyft och transport som har en tungbärgare med en 30m kran som kan hjälpa oss att få planet ur vattnet när det kommit närmare land, och en dryg timme senare är han på plats och förbereder sin lyftkran.
Fler länsor hämtas av vår bil 268-2060 i Kalmar för att kunna täcka av det utsläpp som dock blivit och säkra för ev. mer.

Bild 16, Antes lyft och transport AB i Kalmar med sin tungbärgare.

Bild 17, planet bogseras sakta in mot land.

Det blir en dryg bogsering som tar tid då sträckan är ca 500 meter att bogsera i vattnet och inte förrän ca kl 23.00 är planet så nära land att vi kan fästa lyftstropparna.
Det läggs ut fler länsor bakom planet innan lyftet upp på land skall påbörjas.
Då vattennivån är låg och att planet ligger upp och ner så försvårar det arbetet med att få det tillräckligt nära och fler lyft-kuddar monteras(Lysekilen)så att det gör att planet kan komma in ytterligare en bit.

Bild 18 , planet fastnar i sandbotten och ytterligare luftkudde får monteras under stjärten.

Bild 19, Lysekilen monterad under stjärten på planet.

Bild 20 , dykare kontrollerar kuddarna och monterar lyftstroppar.

Bild 21, Lyftförsök görs med kranbilen

Bild 22, nya omtag får göras med dykarnas hjälp.

Bild 23, nytt lyftförsök som lyckas bättre.

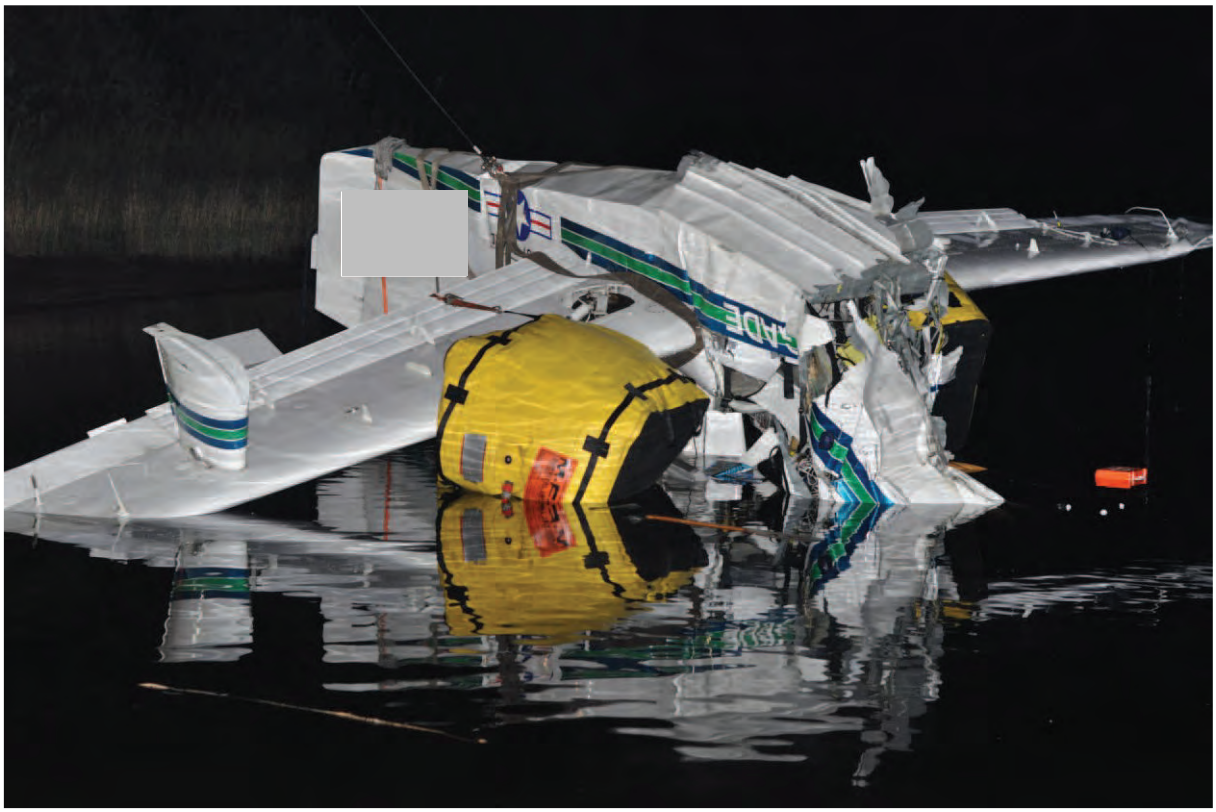
Bild 24, här ser man hur demolerad cockpiten är.

Bild 25, planet så gott som uppe på land.

Bild 26, här ser man motorn på planet som hänger upp och ner.

Bild 27, planet uppe på stranden efter dryg men lyckad bärgning.

Bild 28, en sönderslagen cockpit.

Kl 23.40 lyfts så planet äntligen upp (upp och ner) på badstranden och vi känner oss "ganska" nöjda med det jobb vi utfört.
Räddningstjänsten avslutades kl 23.41 och övergick i miljörestvärde.

Bild 29, bränslet tappades ur innan planet vändes på rätt köl.

Kl 00.01 töms det ut bränsle från planet i uppsamlingskärl och ca 60-70 liter flygbensin från planets tankar och det stämde ganska bra med den mängd det sas vara kvar i planet enligt pilotens uppgifter.

Bild 30, planet vänds på rätt köl.

Nu är det bara det sista lyftet kvar för att vända planet på rätt köl och det görs med lyckat resultat av en säker kranförare vid namn Ante.

Bild 31, taget på planet dagen efter olyckan.

Jag kontaktar LKC och vakthavande befäl ca kl 01.10 för att meddela att vi ämnar lämna över bevakningsansvaret på Polisen ,men de är inte intresserade av att bevaka planet utan de hittade delarna spärras av med polis och Räddningstjänstens avspärrningsband med Polisens medgivande.
Haverikommissionen som är meddelad kommer att komma till platsen måndag 13/8 och från sö 12/8 ca kl 10.00 bevakades planet av vaktbolag tills Haverikommissionen kommit till platsen.
Insatsen avslutades 12/8 kl 02.33 ca 14 timmar efter larmet.

Insatsledare Staffan Mattsson och RCB Johan Aronsson.

Orsaken till olyckan

Den direkta orsaken till att planet kraschade är inte konstaterad än, men troligt är att planet kommit in i fel vinkel i vattnet när det skulle landa.
Hastigheten är på ca 70 knop (ca 130 km/h) och det är en normal hastighet vid landning i vatten med denna typ av plan.
Planet ”studsar” upp efter den gått ner i vattnet och på något sätt tappar planet sin lyftkraft för att kunna plana ut i vattnet och dippar ”nosen” ner i vattnet och planet slår runt och hamnar upp och ner i vattnet.
Det troliga (men ej klarlagt) är att ett misstag från piloten vid landningen på vattnet är orsaken till att planet kraschlandade, men det kommer haverikommissionens utredning att visa.
Se haverikommissionens kommande rapport

Tillägg i rapporten

Räddat värde

Det räddade miljövärdet är svårt att uppskatta i någon summa, men är troligen mycket stort eftersom Hultebräan är reservvatten-täckt till Kalmar kommun.
Det togs hand om ca 70 liter 100 oktan flygbensin från planet till destruktion.

Planets begagnade värde är på ca 500.000 kr, men vad värdet är efter kraschen är svårt att uppskatta, men av uppgift från flygmekaniker på Diamond Aircraft Scandinavia så är motorn värd 150-200.000 kr.

Översikts bild av olycksplatsen

Räddningsinsatsen

Insatsrapportens händelseförlopp

Olycksförlopp efter Räddningstjänstens ankomst.

Lö 11/8 kl 12.24 får vi i Nybro med en styrka på 1+1+3 (fem man) ett förlarm om flyghändelse/haveri i Hultebräan i Nybro kommun. Vi befinner oss vid tillfället inte på Brandstationen utan på Strandvägens restaurang där vi åt lunch och vi tar oss springandes ut till vår bil 2010. Vi klär oss och försöker få kontakt med SOS om fler uppgifter finns.
Två minuter senare kl 12.26 får vi nivå 10 larm räddning och i larmet står det att ett flygplan kraschat i vatten med två personer skadade. Jag kvitterar larmet och ger order till chauffören på 2010 om att åka till vår brandstation för att hämta båt och ytbärgardräkter.
Under resan mot olycksplatsen klär sig två man i ytbärgardräkter och jag får bekräftat av SOS att två svårt skadade personer fanns i planet men ligger i vattnet och att Ambulans 9260, 9210, Räddningstjänsten i Emmaboda, JRCC med flygräddning och RCB i Nybro är larmade till platsen. På resan ut till olycksplatsen
begär jag kl 12.32 att dykenhet från Kalmar brandkår skall larmas via SOS då jag ej vet om det finns fler drabbade personer i planet/vattnet och 1060 med dykare kvitterar larmet kl 12.35.

Kl 12.44 är Emmaboda 2610 på plats och påbörjar livräddningsinsats med Hansabräda och Nybro 2010 är framme åtta minuter senare kl 12.52. Jag som Insatsledare kontaktar Styrkeledare Robert Brodin i E-boda 2160 för att få information om vad som hänt och informeras att en man och kvinna saknas. Jag meddelar honom samtidigt att Hultebräan ligger i Nybro kommun och frågar om han som Styrkel.i E-boda vill överlämna olyckan till mig, men R.B Emmaboda vill leda olyckan men med min hjälp och så görs det tills Emmaboda styrkan lämnar platsen kl 13.44 och då tar jag Staffan Mattsson över olyckan som insatsledare på plats. Det är en svår terräng att ta sig ut till där olyckan ungefär skett, uppskattningsvis 4-500 m från platsen vi kommit till på körbar väg samtidigt som min personal hjälper Emmaboda med bärhjälp av utrustning. Jag uppmanas av SOS att försöka få kontakt med helikopterns pilot via samverkanskanal på analoga systemet (Helikoptern hade inget rakelsystem) för att få bekräftat om att det inte var fler i planet än de två skadade som vi fått uppgift om, och får till svar efter ett flertal samtal där det var mycket dålig hörbarhet att det endast var de två skadade i planet som var med om olyckan. Piloten på olycksplanet (mannen) har under tiden tagits hand av Räddning och Ambulanspersonal [redacted] och passageraren (kvinnan) har ytbärgaren på helikoptern tagit hand om och flyger iväg till Karlskrona sjukhus med henne och landar åtta minuter senare. Helikoptern har meddelat SOS att dom hade dåligt med bränsle och måste avvika mot sjukhuset([redacted]

Då inga fler personer saknas (bekräftat av helikopterpersonalen som frågat den skadade kvinnan) så övergår insatsen till att söka efter vart det sjukna planet finns ,ev utsläpp av miljöfarliga ämnen och sökandet görs av personalen från Nybro med båt och av dykenhet från Kalmar med fyra dykare + befäl från Kalmar Brandkår som anlänt på plats kl 13.08.
Vi har fått information om att Hultebräan är en reserv-vattentäkt för Kalmar kommun och det gör att det är oerhört väsentligt att vi lyckas hitta och bärga flygplanet till land.
Det hittas delar och utrustning från planet, men flygkroppen kan vi inte hitta sökandes från båt eller av dykare som gör flera försök med olika dykarpar.
Kl 13.55 larmar jag Orrefors för täckning i Nybro då jag inser att det kommer bli en lång tids mässig insats.
Miljö restvärdesledare i Västervik Thomas Grauess kontaktas kl 14.15 av RCB. Vi har även kontakt med Harald Persson från Kalmar vatten och VAKA killen Anders Pålsson från Kristianstad dessa tre herrar har vi ett flertal kontakter med var och en under hela insatsen och även dagen efter.
De ansvariga för Kalmar Vatten vill att vi skall ska bärga planet då både vi och dom ser en stor fara i att lämna planet på botten av sjön då vi inte har kontroll på läckagen. Under tiden sökandet av planet pågår planeras parallellt hur vi ska lösa lyftet i och ur vattnet av planet.
Kl 14.40 hittas delar av planet och en tunn, tunn bensin/oljedimma syns på vattnet men inget plan kan ses.
Kontakt försöks nås med flygledartornet i Kalmar för att möjligtvis få något plan i luften att åka över och kanske kunna se flygplanskroppen i vattnet, men inget plan finns tyvärr uppe.
Vi bestämmer oss kl 15.40 att rekvirera ut genom Kalmar brandkårs försorg deras båt med eko/bottenscanner för att söka av botten och hitta planet och under tiden vi väntar på båten återhämtar sig personalen och förtär mat som kommit till platsen. RCB i Nybro har kontakt med VAKA , Anders Pålsson på nationella vatten katastrofgruppen som biträdde Kalmar Kommun och med flygplansexperten Sackari Havbrandht och får bra information om hur vi ska fortsätta insatsen vid bärgningen.

Ögonvittne till olyckan kontaktas och kommer till platsen för att mer exakt kunna peka ut var planet ligger.
RCB larmar även ut Lessebo med tung räddning för att få hjälp av deras stora lågtryckskuddar som vi tänker använda att få planet att lyfta från botten och anländer kl 17.15 till Björnasjö badplats där vi har utgång och ledningsplatsen för olyckan.
Kl.18.01 meddelas SOS att ingrepp i annans rätt görs, då staket måste rivas och marken vid badstranden kommer att bli delvis sönderkörd av tunga fordon, även en vägbom har brutits upp.
Kl 18.08 anländer båt med scanner från Kalmar och sjösättning påbörjas och kl 18.30 är båten i vattnet med dyk personal, lyftkuddar och ögonvittnet till händelsen och påbörjar sökandet efter olycksplanet.
Kl 18.51 meddelas SOS att planet är hittat i gott skick på ca 4,7 m djup, men läcker lite bränsle, och sedan påbörjar dykarna arbetet med att fästa lyftkuddarna på vingarna mot flygplanskroppen för att kunna få planet att lyftas från botten.
kl 19.30 görs försök till lyft och kl 20.20 är planet så pass uppe vid ytan och bogseringen mot land kan börja.
kl 20.15 samtalar jag med Ante på Kalmar lyft och transport som har en tungbärgare som kan hjälpa oss att få planet ur vattnet när det kommit närmare land och en dryg timme senare är

han på plats och förbereder sin lyftkran. Fler länsor hämtas av vår bil 2060 i Kalmar för att kunna täcka av det utsläpp som dock blivit och säkra för ev. mer. Det blir en dryg bogsering som tar tid då sträckan är ca 500 meter att bogsera i vattnet och inte förrän ca kl 23.00 är planet så nära land att vi kan fästa lyftstroppar. Det läggs ut fler länsor bakom planet innan lyftet upp på land skall påbörjas.
Då vattennivån är låg och att planet ligger upp och ner försvårar det arbetet med att få det tillräckligt nära och fler lyftkuddar monteras så att det gör att planet kan komma in ytterligare en bit.
Kl 23.40 lyfts planet upp på land (upp och ner) på badstranden och vi känner oss "ganska" nöjda med det jobb vi utfört. Räddningstjänsten avslutades kl 23.41.
Kl 00.01 töms det ut i uppsamlingskärl ca 60-70 liter flygbensin från planets tankar och det stämde ganska bra med den mängd det sas vara kvar i planet enligt pilotens uppgifter.
Nu är det bara det sista lyftet kvar för att vända planet på rätt köl och det görs med lyckat resultat. Jag kontaktar LKC och vakthavande befäl ca kl 01.10 f ör att meddela att vi ämnar lämna över bevakningsansvaret på Polisen ,men de är inte intresserade av att bevaka planet utan de hittade delarna spärras av med polis och Räddningstjänstens avspärrningsband på Polisens medgivande.
Haverikommissionen som är meddelad kommer att komma till platsen måndag 13/8 och från sö 12/8 ca kl 10.00 bevakades planet av vaktbolag tills Haverikommissionen kommit till platsen på måndagen.
Insatsen avslutades 12/8 kl 02.33 ca 14 timmar efter larm.// Insatsledare Staffan Mattsson och RCB Johan Aronsson

Problem som uppstod och löstes under insatsen

- Hur ska vi hitta planet som låg på ca 5m djup ?
- Hur mycket bränsle/olja är det i tankarna och motorn?
- Är planet så helt att det går att bärga?
- Om planet är bärgningsbart, hur går vi till väga?
- Hur får vi information om flygplanet var vi kan lyfta det?
- Vad gör vi när planet kommit upp till ytan?
- Vad gör vi med bränslet i planet?
- Hur får vi upp planet på land?
- Sanering av bränsleläckage i vattnet från planet?
- Bevakningsansvar?
- Försäkringsfrågor?

Bärgning och försäkringsfrågor

Bärgning av planet från stranden löstes genom att piloten själv anlitade ett företag i Kalmar (Diamond Aircraft Scandinavia) som har skött lite service och underhåll på planet.
De ordnade med nedmontering och bortforsling av planet.

Försäkringsfrågan löstes genom att piloten själv ville ha alla fakturor ställda till han själv, och han i sin tur löste fakturorna mot sitt försäkringsbolag (Det fanns ingen representant för hans försäkringsbolag i Sverige).

Erfarenheter och förslag till åtgärder/förbättringar

Ett bra samarbete mellan fyra olika Räddningstjänster, Nybro, Kalmar, Lessebo och Emmaboda.
Nya erfarenheter om att lågtryckskuddar fastspända med spännband fungerar alldeles utmärkt att lyfta flygplan i vatten och hur viktigt det är att ha tillgång till dykare på nära håll.
(Kalmar Brandkår).

Förslag till Räddningstjänsten

En stabilare båt med motor är **nödvändigt** att ha för att kunna göra insatser med tre dykare och deras utrustning i båten.
Båten som vi använder oss av idag är **förlegad (**äldre aluminiumbåt utan motor **)** och fyller inte en bra livräddande funktion där vi måste använda oss av dykare under insatsen.
Att ro med åror längre sträckor med dykare i båten är helt förkastligt, men var tyvärr nödvändigt då vi inte för tillfället hade andra alternativ.
Båten användes framför allt i inledningsskedet där sträckan att ro handlade om ca 500 m enkel tur till haveriplatsen.

Förslag till Flygräddningen är att införskaffa Rakel så att kommunikationen kan förbättras.

Tidig kontakt med VAKA-personal för att få nödvändig information.

Tidig kontakt med miljö-restvärdesledare.

En märk-boj skall finnas i båten för att kunna märka ut olycksplatsen.

Ett ekolod eller scanner på till vår båt hade underlättat sökandet efter olycksplatsen i vattnet.

Insatsmateriel, bilar och antal man som användes under olyckan

268-2010, 268-2180, 268-2060, 268-2610, 268-2640, 268-1020, 268-1060, 267-3070.

Dykbåt och dyk-utrustning från Kalmar Brandkår, Aluminiumbåt och Hansabräda från Nybro, privat motorbåt av en vän till piloten, lågtrycks-kuddar från RÖK, miljölänsor från Nybro och Kalmar, uppsamlingskärl till flygbränslet från Nybro.

I inledningsskedet totalt 17 brandmän och efter avslutad livräddning 12 man på plats tills olyckan avslutades.

Återföring- Rapport sänd till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap RCB, Haverikommissionen, Räddningstjänsten Emmaboda- Torsås, RÖK, Kalmar Brandkår VAKA SOS, Nätverk Olycksutredning.

INFO OM VAKA

VAKA - Nationell vattenkatastrofgrupp

VAKA är en stödfunktion som nås dygnet runt via SOS-alarm på tel. 020-30 20 30. VAKA ger stöd till kommuner och regioner som drabbats eller kan komma att drabbas av problem med dricksvattenförsörjningen.

Du som ringer tänk på följande:

- Du skall vara behörig (VA-chef, chef Miljö och hälsoskydd, räddningschef, kommunchef) eller ha fått delegation av annan behörig att kontakta VAKA.
- Meddela SOS-alarm om problemet kortfattat, enkelt och klart.
- VAKA handlägger endast akuta problem med den kommunala dricksvattenförsörjningen (inklusive kvaliteten).
- Det är bättre att agera för tidigt än för sent.
- VAKA:s medverkan är för närvarande kostnadsfri för kommunen.
- Du kan få stöd och hjälp via telefon eller genom besök av VAKA.

Vad är VAKA?

År 2004 bildades VAKA av Livsmedelsverket efter en rad allvarliga händelser (översvämningar, elavbrott m.m.) som påverkat dricksvattnet i flera kommuner.

VAKA består av personer från dricksvattenproduktion, miljöskydd, laboratorieverksamhet och räddningstjänst. Medlemmarna finns fördelade över hela landet. Gruppen har en stor samlad erfarenhet av händelser, såsom farligt-gods olyckor, olika typer av utsläpp i vattentäkter, stora läckor, förorenade ledningsnät, vattenbrist, översvämningar, ras och skred, höga flöden, strömavbrott samt andra olyckor/händelser som påverkat vattenförsörjningen. Gruppen har dessutom stor samlad erfarenhet av hantering av information och media och innefattar krisledningss- och vattenförsörjningsexperter med bred samlad kompetens och erfarenhet.

Medlemmarna i VAKA har tillgång till ett brett expertnätverk (myndigheter m.fl.) som nyttjas i varje unik situation. Gruppen är specialutbildad för detta uppdrag och vidareutbildas kontinuerligt.

Snabb hjälp i svåra situationer

En svår dricksvattenhändelse kan vara en oerhört komplex situation att hantera.
Ofta med många olika typer av drabbade användare eller konsumenter, och med en komplicerad informationshantering där informationen måste nå alla utan undantag och omedelbart. Syftet med VAKA är att ge specifik rådgivning, expertstöd och coaching under svåra förhållanden. Behovet av stöd kan finnas både hos dricksvattenproducenten, hos miljökontoren som hos räddningstjänsten.

VAKA har möjlighet att bistå på plats inom något dygn.

Vem kan kontakta VAKA?

VAKA kan anlitas av dricksvattenproducenter/-leverantörer, miljö- och hälsoskyddsförvaltningar, räddningstjänster, och av kommunledningar. Men även länsstyrelser och centrala myndigheter kan anlita oss för eget behov av expertutlåtanden, eller för att påkalla vår uppmärksamhet om att risk för allvarlig händelse finns eller om en pågående kris.

Hur hjälper VAKA till?

VAKA:s uppgift är att vara det stöd som kommunen kan behöva i samband med svåra problem i dricksvattenförsörjningen, för att sedan själv fatta de för situationen bästa besluten. VAKA bistår med sin egen expertkompetens kombinerat med vårt stora expertnätverk. Vi fungerar även som coach/samtalspart när det gäller analys av läget samt ger stöd för inriktning till det fortsatta arbete och de åtgärder som behövs.

Kommunen fungerar själv som ledning och beslutsfattare, samt besvarar och hanterar media. VAKA uttalar sig normalt inte i media, men kan bistå när det gäller att planera, strukturera och bland annat sätta samman information inför pressmeddelanden eller presskonferenser.

VAKA:s insatser är för närvarande kostnadsfria för kommunen. I de fall utrustningen för nödvattenförsörjning lånas av oss betalar kommunen för transporter och all återställning av utrustningen.

VAKA som observatörer

VAKA kan i vissa fall komma ut som observatörer, vilket kan underlätta om förloppet utvecklas till en händelse där vårt stöd senare behövs. Vi deltar också vid observationer utanför Sveriges gränser i samverkan med centrala myndigheter