

734-2:6:4:2/63

Enl utsändningslista

CFV utlåtande

Haveri 1/4 1963 i Väneren med ett fpl A 32 nr 32173 ur F 6. Förste fältflygaren D.H. Eriksson räddade sig med fallskärm.

Haveriet inträffade i samband med raketskjutning i grp under skymning mot F 7 tillämpningsmål vid Hattefuran. Skjutningen utfördes med 14,5 cm psrak (2/fpl). Dykvinkeln var anbefalld till 15° och skjutavstånd 1600 m. Ff (begr FFSU, total flygtid ca 900 timmar varav ca 700 timmar på fpl 32), som var ensam i flygplanet, ingick i grp som tvåa.

Anflygningen skedde normalt liksom även själva anfallet, varvid dock endast en raket avfyrades. Efter upptagning och högersväng hörde ff lätta brumningar i motorn, varvräknare gick till nolläge och utloppstemperaturen steg successivt till 790°. Han stängde då HT-kranen och omedelbart därefter föll servostyrningen ur. Ff beslöt lämna flygplanet och sköt ut sig med hjälp av katapultstolen. Säkerhetsmaterielen fungerade u a och ff landade oskadd på isen. Flygplanet slog delvis igenom istäcket och totalhavererade.

Uppr av: Fh (G)

Utskrift av: BP

Il av:

Exp av: BP

Haveriet har orsakats av att splitter från språnghylsan till en raket kommit in i motorn med kompressorhaveri som följd.

Anledningen till att flygplanet träffats av splitter har icke med säkerhet kunnat klarläggas.

Utsändningslista:

CE 1-CE 4

CF 1-CF 18, CF 20, CF 21

KFF (3 ex), FÖL

Haverikommissionens ordförande och sekreterare

Hovrättsråden Simonsson och Steen

Den närmast till hands liggande förklaringen är att ff under anfallet passerat genom riskområdet (stympad kon med höjden 400 m, toppradien 200 m och basradien 800 m). Även om de samstämmiga uppgifterna om skjutelementen, som lämnats av berörd personal, motsäger detta antagande kan dock det förhållandet att två tyngre splitter påträffats i flygplanets motor tyda på att säkerhetsavståndet underskridits.

Intet har framkommit som tyder på att brott mot av FF utfärdade föreskrifter för tillsyn och omvårdnad av materiel förekommit.

Mot övningens planläggning finns intet att erinra.

Haverikommissionen har uttalat, att det inträffade ger kommissionen anledning ifrågasätta om den kalkylerade risk, som ligger till grund för gällande bestämmelser om säkerhetsavstånd, är försvarbar. Med anledning härav kan följande meddelas.

Vid fastställande av säkerhetsavstånd måste hänsyn tagas till möjligheterna att kunna genomföra skjutning/bombfällning på ett realistiskt sätt. Detta är icke möjligt om säkerhetsavstånden ges en sådan storleksordning, att matematiska risker för skador på grund av rikoschetter, stenuppkast, splitter o dyl ej skulle förefinnas. Nu gällande säkerhetsavstånd innehåller sålunda en matematisk risk (storleksordningen ca 1:100.000). Å andra sidan innebär även ett förhållandevis obetydligt underskridande av säkerhetsavstånden snabbt ökande risker för skada (ett underskridande av ca 50 m ger en ungefärlig tiudubbling av risken och 100 m en ungefärlig tusendubbling). Erfarenhetsmässigt bedömes dock en lämplig anpassning av säkerhetsavstånden ha uppnåtts.

I samband med undersökningen av aktuell motor har påträffats två stålsplitter från raketerna med en sammanlagd vikt av 7,8 g. Splitter av denna vikt kan icke kastas högre än 250 m även om de båda splittren varit sammanhängande. Under förutsättning att inget ytterligare tyngre splitter med högre kasthöjd ursprungligen träffat flygplanet, skulle detta innebära, att ff i det aktuella fallet relativt grovt felbedömt sin upptagning och att fpl passerat förhållandevis långt in i riskområdet. Mot bakgrunden av den stora risken för rikoschettskador m m, om säkerhetsavstånden underskridas, har FF föreslagit att en undersökning göres för att klarlägga, om en förare har möjlighet att under dåliga belysnings-

förhållanden bedöma höjder och avstånd så noggrant att angivna säkerhetsavstånd kan innehållas. Om så icke är fallet bör SIF/BIF II kompletteras med föreskrifter som klaf lägger, vilka säkerhetsavstånd som under dylika förhållanden bör gälla. FF ifrågasätter vidare om skjutning under dessa ogynnsamma förhållanden bör tillåtas annat än när flygnavigatör biträder föraren med bl a höjdräkning. Med anledning härav framhålles följande.

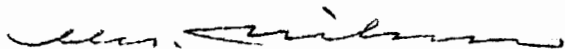
Anfall under dåliga sikt- och belysningsförhållanden utföres huvudsakligen av E 1 förband. Enl ANFA skall under dessa förhållanden flygnavigatör medfölja och bestämning av skjut- eller fällavstånd ske med hjälp av flygnavigatörens höjdräkning, vilket bedömes vara den säkraste metoden för avståndsbestämning såväl under dager som mörker. Någon särskild undersökning av en förars möjligheter att bedöma höjder och avstånd respektive behov av utökade säkerhetsavstånd under dessa förhållanden bedömes icke erforderlig. Enl föreliggande ändringsförslag till ANFA skall vidare skjutning/ bombfällning i förband, då något förbandsflygplan saknar navigatör, ske på bestämd höjd (= avstånd) med hjälp av höjdräkning från förbandschefsflygplanet.

SIF/BIF II avses kompletteras med föreskrift om att hänsyn skall tagas till svårigheten att bedöma skjut- och fällavstånd under dåliga sikt- och belysningsförhållanden på sådant sätt att övning därvid planlägges med större skjutavstånd (motsv) än normalt.

Av utredningen framgår att ff efter fallskärmshoppet icke helt utnyttjat tillgängliga nödsignaleringsmöjligheter därför att han trodde, att han var upptäckt av de spanande fplbesättningarna. Så var dock till en början icke fallet. Detta understryker betydelsen av att en nödställd använder nödsignaler ända till dess han med säkerhet kan konstatera, att han blivit upptäckt från luften.

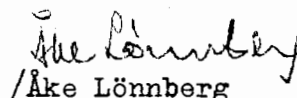
Haverikommissionens rapport överlämnas i två ex till CF 6 varav ett ex jämte avskrift av CFV utlåtande överlämnas till åklagaren.

På uppdrag av chefen för flygvapnet



Chr. Nilsson

Inspektör för flygsäkerhetstjänsten



/Åke Lönnberg