

Kopia: FS/Fh (3 ex), VA, bk

KUNGL FLYGFÖRVALTNINGEN

STOCKHOLM 80

Telefon lokalsamtal 67 95 00
riksamtal 010 - 67 96 00
Telegram Flygförvaltning

Datum

8 okt 1963

FF beteckning

MK A560-32:

I svarsbrev torde FF
beteckning angivas

186

*Obs! Läslag från FF om
undersökning ang fpl
möjligheter att bedöma
höjden och avstånd, sid 2*

FLYGVAPNET
Inkom den 16/10 1963
nr 734-2:6:4:3

Chefen för flygvapnet

Eder referens

FV ink nr 734-2:6:4:2
den 24/6 1963

Eder brev

FF referens
Civiling K-E Nordbäck

FF föregående brev

MK A560-32:122
den 26/6 1963

Yttrande över haveri med fpl typ A32A
regnr 32173 från F 6 den 1/4 1963.

Efter granskning i FF av haverikommissionens rapport över under-
sökning av rubr haveri får FF avge följande yttrande.

FF har intet att erinra mot haverikommissionens uttalande om hän-
delseförloppet vid haveriet.

Fpl har totalhavererat vid nedslaget mot isen.

Säkerhetsmaterielen har fungerat utan anmärkning.

Haveriet har orsakats av att splitter från spränghylsan till en 14,5
cm psrak kommit in i motorns kompressor med kompressorhaveri
som följd, vilket tvingat föraren att lämna fpl.

Orsaken till att fpl träffats av splitter anser FF med största sanno-
likhet vara att fpl under anfallet kommit att underskrida gällande sä-
kerhetsavstånd. FF stöder sig härvid på att de båda i motorn påträff-
ade stålsplittren tillsammans har en vikt av 7,8 gr. Splitter av den-
na vikt kan inte gå högre än 250 m, även om de båda splittren varit
sammanhängande. Detta innebär att fpl passerat genom riskområdet
avsevärt innanför dess begränsningsyta (stympad kon med höjden 400
m, toppradien 200 m och basradien 800 m). FF anser också att det
är förklarligt att så kunnat ske med hänsyn till att raketskjutningen
utförts under sådana förhållanden (dåliga belysningsförhållanden, ing-
en fnav för höjdräkning i det havererade fpl) att det varit ytterst svårt
att bedöma höjder och avstånd.

Intet har framkommit som tyder på att brott mot av FF utfärdade fö-
reskrifter för tillsyn och omvårdnad av materielen har förekommit.

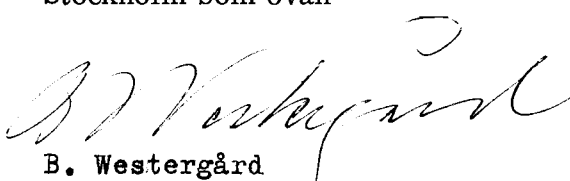
Haverikommissionen har uttalat, att det inträffade ger kommissionen anledning ifrågasätta om den kalkylerade risk, som ligger till grund för gällande bestämmelser om säkerhetsavstånd, är försvarbar. Med anledning härav får FF meddela följande.

Intet har hittills framkommit som tyder på att de nuvarande säkerhetsavstånden i och för sig innebär för stor risk. Å andra sidan är de så avpassade, att även ett obetydligt underskridande medför stor risk för skador på grund av rickoschetter, splitter, stenuppkast o d. Med anledning av vad som framkommit vid detta haveri har FF föreslagit (meddelande från Ch FF/VA till CFS den 8/4 1963) att en undersökning görs för att klarlägga om en förare har möjlighet att under dåliga belysningsförhållanden bedöma höjder och avstånd så noggrant, att angivna säkerhetsavstånd med säkerhet kan innehållas samt att, om så inte är fallet, SIF/BIF II kompletteras med föreskrifter som klarlägger vilka säkerhetsavstånd som bör gälla under dylika förhållanden. *obs!*

FF ifrågasätter om skjutning under ovan antydda ogynnsamma förhållanden bör tillåtas annat än med fpl där fnav biträder föraren med höjdräkning och detaljnavigering.

Utöver ovannämnt meddelande till CFS har haveriet inte föranlett någon åtgärd från FF sida.

Stockholm som ovan


B. Westergård
Tjf CFF

MK/Nk/dP
011063