

CHEFEN

FÖR

FLYGVAPNET

FS/Fh 20 /12 1963 nr 734-2:83

Ref: Kn Olow

Föranl av: Hav 6:26/62

Enligt utsändningslista

CFV utlåtande

Haveri den 4/9 1962 med ett fpl A 32 nr 32181 ur F 6. Fältf
1.gr 380301-681 B A S Eriksson och fte (el) 361205-591 Th S
Th-son Sandelin omkom.

Haveriet inträffade i samband med landning. Efter avslutad kontrollflygning utförde ff en Barbro-landning, som följdes i radar. Barbro-landningen gick u a och avbröts på 100 m höjd, varefter ff svängde ut på medvindslinjen, steg till normal trafikvarvshöjd samt skiftade till landningsfrekvens. Sista insvängningen skulle göras över Vättern, där vädret var disigt utan horisont med molnbas 500 - 700 m. Under sista insvängningen vek sig fpl och gick under brant dykvinkel ned i Vättern.

Besättningen medföljde fpl och omkom.

Fpl totalhavererade.

Intet har framkommit som tyder på materielfel.

Uppr av: Fh (Ow)

Utskr av: UC

Koll av: Ow

Exp av: *Jon*

Orsaken till haveriet har icke med säkerhet kunnat fastställas. Av den tekniska utredningen framgår, att såväl klaff som landställ har varit helt utfällda, luftbromsen nästan helt utfälld och varvet över 7000 v/m vid nedslaget. Farten var enligt ögonvittnen låg på medvindslinjen, vilket kan bero på att ff glömt ta in luftbromsen under Barbro-landningen och det följande landningsvarvet och därvid överraskats av snabb fartförlust i sista insvängningen. Till svårigheterna att bemästra situationen kan

ha bidragit dels den dåliga sikten över Vättern, som kan ha tvingat ff att övergå till instrumentflygning, dels ev kondensrök från luftkonditioneringsanläggningen.

Haverikommissionen har uppmärksammat att flottiljchefen F 6 delegerat till divch att beordra ff till kontrollflygning med A 32. Detta står icke i överensstämmelse med föreskrifterna i TOMT, vilka förutsätter att flottiljchef själv utser kontrollflygare vid flottilj. F 6 och övriga förband ha orienterats härom och vid omarbetning av prov- och kontrollflygbestämmelserna har detta beaktats.

Fpl var icke devierat. Flygning med icke devierade fpl bör endast utföras i undantagsfall och då i mycket gott väder. Denna brist har dock icke inverkat på haveriet.

Vid aktuellt baskompani hade fpl sedan en längre tid stått ute p g a arbeten med hangarplattan. Flj anhöll hos FF om medel (ca 6000:-) till en flyttbar plankvandring över arbetsområdet. FF biföll icke denna framställan med hänsyn till att kostnaderna skulle bli stora, betydligt större än det belopp F 6 begärt. Vid förnyad framställan efter haveriet beställdes dock plankvandringen, vilken iordningställdes 7 - 8/9 till en kostnad av 11.900:-.

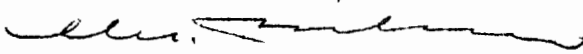
Haverikommissionen har även uttalat, att det varit önskvärt att ett av FortF till våren 1963 planlagt arbete med ett hangargolv kunnat till tiden samordnas med förutnämnda arbeten på hangarplattan för att fpl icke skulle behöva stå ute i två omgångar. Dessa arbetsområden berör emellertid icke samma hangarområden, varför en samordning i tid för dessa arbeten skulle inneburi, att fpl från två hangarer fått stå ute samtidigt. Reparation av golvet i den hangar utanför vilken arbeten med hangarplattan pågick vid haveritillfället är planlagd först till våren 1964.

Haverikommissionen har slutligen uttalat, att räddningsbåtarnas utrustning bör kompletteras med en håv för att kunna bärga smärre föremål i vattnet samt med en ring på stång, s k sim-

stång av den typ som användes vid simundervisning. Utrustnings-
sats till räddningsbåtar är under framtagning. Uppsamlingsan-
ordning för oljor, lösa delar m m ingår i denna sats.

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

Utsändningslista

CE 1 - CE 4

CF 1 - CF 18, CF 20, CF 21

CFE, FF/A, FF/MK, FÖL

Haverikommissionens ordförande och sekreterare

Hovrättsråden Simonsson och Steen