

142 263
6:26:11/62

Rapport

över undersökning, verkställd av Flygvapnets haverikommission med anledning av ett med fpl typ A 32 regnr 32181 från 3/F 6 i Vättern den 4/9 1962 inträffat flyghaveri.

Kommissionens sammansättning.

Enligt muntlig order den 4/9 1962, bekräftad genom Fo B nr 75 den 7/9 1962, ingingo i kommissionen:

Hovrättsrådet I. Lidbeck	ordförande
Advokat G. Rossander	sekreterare
Major U. Björkman, F 7,	v ordf
Löjtnant L.E. Lenard, F 7	
Flygingenjören 1.gr J. Lindberg, F 15	
Specialflygläkare L. Laurell	

Tid och plats för sammanträden.

Kommissionen har hållit sammanträden:

den 4/9 1962 vid F 6 (ej fli)
 den 5/9 1962 " "
 den 4/2 1963 i Stockholm (ej v ordf som efter sammanträdet godkänt rapporten).

Kort sammanfattning av haveriet.

Efter kontrollflygning med start kl 1449 utförde ff en B-landning mot bana 06 som gick u a och avbröts på 100 m varefter ff drog på i avsikt att landa på bana 24. Under sista insvängningen störtade fpl i Vättern omkr kl 1528 varvid besättningen omkom.

Uppgifter betr besättningen.

Ff: Fältf 1.gr 380301-681 B.A.S. Eriksson (FFSU)

- ./.. Avskrift av rullkort bifogas. Bilaga 1.
 - ./.. Beträffande flygtidsuppgifter hänvisas till bilaga 2.
- Flygbetyg: Se bil 4 sid 1

Pass med tjänsteuppdrag: Fte el 361205-591 Th.S.Th-son Sandelin

- ./.. Avskrift av rullkort bifogas. Bilaga 3.

Förhör

././.

Under utredningen ha upplysningar inhämtats från nedan förtecknade personer. Härom hänvisas till bilagor 4 - 8, jmf karta bilaga 4 c.

CF 6, öv Hansson	bil 4 sid 1
Flygch, övl Svensson	" 4 " 1-2
C 3.div, kn Marcusson	" 4 " 2-3, 13
Divadj, 3.div, lt Sävås	" 4 " 8-9

Tl- och metpersonal:

Närtl, tl Lidholm	" 4 " 4
TMA-tl, tlasp Joelsson	" 4 " 5
Met Palm	" 4 " 5
" Olsson	" 4 " 12

Teknisk personal:

Flji, fld Persson	" 4 " 11
C 3.komp, kn Ahlros	" 4 " 12
Fte Elm	" 4 " 10
Hjte Green	" 4 " 10-11
Stnavdch, verkm Larsson	" 4 " 12

Markvittnen:

Fältf Wilhelmsson	" 4 " 3
" Carlsson	" 4 " 3-4
Öfu Davidsson	" 4 " 6-7
Förman Wallerman	" 4 " 7
Vpl Hermansson	" 4 " 7-8
" Svenning	" 4 " 9-10
" Dolietis	" 5
" Bergsman	" 6
" Broo	" 7
" Persson	" 8

Räddningspersonal:

Sjvöfu Schröder	" 4 " 5, 7
Vpl Gustafsson	" 4 " 6, 7

Övirga:

1.fältf Jonsson	" 4 " 8
Kn Carlander, F 15	" 4 " 13

- Väder. Härom hänvisas till bilaga 4 med underbil, Sannolikt händelseförlopp och Utlåtande.
- Uppgifter betr fpl och motor. Härom hänvisas till bilaga 9.
- Teknisk rapport. ./.. Härom hänvisas till bilaga 9.
- Medicinsk tredning. ./.. Härom hänvisas till bilaga 10.
- Sannolikt händelseförlopp. Fältf Eriksson med fte Sandelin i baksits skulle på em den 4/9 utföra kontrollflygning SV basen av fpl 32181, Gul Niklas, efter motorbyte. Flygningen skulle avslutas med systemlandning (Barbro-landning).
- Enligt em väderföredragning skulle under den aktuella tiden vädret vara: 8/8 altocumulus och nimbustratus med bas på 2 000 m, sikt 8-10 km, tidvis regn eller regnskurar möjligen med åska; därvid sikt 4-3 km och 2-4/8 stratus på 300 m. Vind 140° 20-30 km/t.
- Vid olycksplatsen angav en hkp kl 1545 att marksikt förlorades på 700 m och enligt QBC under em var molnundersidan diffus mellan 500 och 700 m. Sikten vid fältet var vid haveritidpunkten 8-10 km och markvinden ca 10 min efter haveriet, 200°-220°, 25-30 km/t. Över Vättern var vädret disigt utan horisont. Enligt flygch F 6 uppfattning var sidvinden kl 1215 vid landning bana 06, kraftigare från 500 m ned till ca 200-300 m än från sistnämnda höjd ned till marknivån.
- Fpl Gul Niklas startade kl 1449. Omkring kl 1520 begärde fpl Barbro-landning mot bana 06. Denna, som följdes upp i radar, gick u a och avbröts på 100 m. Fpl svängde då ut på medvindslinjen till bana 24. Omkring kl 1526 fick fpl order att övergå till kanal A vilket kvitterades. Härefter förekom ingen radiotrafik med besättningen. Omkring kl 1528 har fpl under sista insvängningen för landning bana 24 störtat i Vättern under stor dykvinkel. Enligt ett flertal vittnen har fpl vikt sig omedelbart före störtningen. Besättningen sköt icke ut sig utan följde med fpl ned i vattnet och omkom. Fpl totalhavereade.

Utlåtande.

Orsaken till haveriet har icke säkert kunnat fastställas.

Intet har framkommit som tyder på att materielfel förelegat.

Av den tekniska utredningen framgår att vid nedslaget klaff varit helt utfälld, luftbroms varit i det närmaste fullt utfälld, stabilisatorläget varit 4/6 baktungt och motorvarvet varit högt (över 7000 r/m). Det är möjligt att ff icke fällt in klaff och broms efter Barbro-landningen. Härpå tyder ett flertal ögonvittnens uttalanden om farten, särskilt fältf Carlssons. Har bromsen bibehållits utfälld, lär det knappast kunna förklaras av annat än glömska från ff sida. I så fall kan ff ha överraskats av den oväntat snabba fartförlusten i sista insvängningen. Ensamt denna omständighet torde med hänsyn till ff rutin, dock icke kunna förklara det fortsatta händelseförloppet. Till svårigheterna att bemästra situationen kan emellertid ha bidragit den dåliga sikten (ingen horisont) ^{och} eventuellt kraftig kondensrök från luftkonditioneringsanläggningen. En ff som ungefär vid samma tid landade på F 7 under likartade väderförhållanden med ett fpl A 32 besvärades på 120 m höjd av plötsligt uppträdande, kraftig kondensrök, som trots ff motåtgärder under uppskattningsvis 30-45 sek omöjliggjorde avläsning av fart- och höjdmätare.

Den närmast till hands liggande förklaringen synes sålunda vara att fpl under sista insvängningen vikt sig p g a för låg fart.

I TOMT 80-58 återfinnas av FF utfärdade prov- och kontrollflygningsbestämmelser. Av dessa framgår:

"p 3 b) Kontrollflygare (Kf) skall kunna utföra kontrollflygningar med de fpltyper, som ifrågakommer vid det förband han tillhör, eller den verkstad eller firma, till vilken han kommenderats. Han skall vara god flygare och ha erfarenhet av och kännedom om dessa typers egenskaper och handhavande.

Flygförare beordras till flygtjänstgöring nämligen av CFV såsom provflygare (pf) eller kontrollflygare (kf). Dock må fljchef beordra annan flygförare (ff) att utföra rutinmässiga kontrollflygningar i samband med tillsyner eller enklare specialkontrollflygningar."

*Mr. H. C. F. L.
in handling
Havkom 80-58*

Vid F 6 har fljch i OSF F 6 delegerat till divch att till kontrollflygning med A 32 A beordra ff som genomgått GFSU. Detta synes inte stå i överensstämmelse med ovannämnda TOMT, vilken torde förutsätta att fljch själv utser kontrollflygare vid flj.

Ett av syftena med kontrollflygning är att flj fplpark skall hållas så typenlig som möjligt, så att inte småfel efterhand accepteras. För att uppnå detta syfte bör antalet kf begränsas så mycket det är praktiskt möjligt. Ett antal av 6-8 ff per flj (t e fljing, kompch samt en ff per div) torde vara tillräckligt för att utföra förekommande kontrollflygningar. Dessa bör namneligen beordras av fljch. Havkom föreslår att TOMT 80-58 ändras i enlighet härmed.

Fpl var inte devierat. Havkom uppfattning är att flygning med icke devierade fpl inte bör utföras annat än i undantagsfall och då i mycket gott väder. Den nu påtalade bristen har dock ej haft samband med haveriet.

Vid aktuellt baskompani hade vid haveritillfället komp fpl sedan en längre tid stått ute p g a arbeten med hangarplattan. En elmästare har med anledning av det myckna regnandet inte velat påtaga sig ansvaret för driftsäkerheten hos fpl elsystem p g a risken för fuktskador.

Flj har hos FF anhållit om medel - ca 6000 kr - till en flyttbar plankvandring över arbetsområdet för att kunna ta in fpl i hangaren. FF har inte bifallit framställan, vilket havkom finner anmärkningsvärt, då den begärda summan är blygsam i förhållande till den betydelse bl a ur flygsäkerhetssynpunkt som det har att fpl förvaras i hangar.

Havkom har orienterats om att FortF till våren planlagt att reparera hangargolvet, vilket medför att fpl under ytterligare en period få stå ute. Det hade varit önskvärt att ovannämnda arbeten till tiden kunnat samordnas.

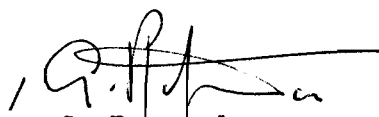
Räddningshåtarnas utrustning bör kompletteras med en håv för att

kunna bärga smärre föremål i vattnet och med en ring på stång s k
simstång av den typ som användes vid simundervisning.

Stockholm den 12/2 1963

Ingmar Lidbeck.

Ingmar Lidbeck
Ordförande


G. Rossander
Sekreterare