

Kopia: FS/Fh (3 ex), FL, UH, FortF/VV, bk.

KUNGL FLYGFÖRVALTNINGEN

STOCKHOLM 80

Telefon lokalsamtal 67 96 00
rikssamtal 010 - 67 96 00
Telegram Flygförvaltning

Datum

26 sept 1963

FF beteckning

MK A560-32: 180

I svarsbrev torde FF
beteckning anslås

FLYGVAPNET

Inkom den 26/9 1963

Nr 6:26:2/62

Chefen för flygvapnet

Eder referens

Edert brev

FF referens

FF föregående brev

Nr Hav 6:26:1/62
den 14/2 1963

Civiling K-E Nordbäck

MK A560-32:29
den 15/2 1963

Yttrande över haveri med fpl typ A32 regnr 32181
från F 6 den 4/9 1962.

Efter granskning i FF av haverikommissionens rapport över undersökning av rubr haveri får FF avge följande yttrande.

Intet har framkommit som tyder på att materielfel varit orsak till haveriet eller att brott mot av FF utfärdade föreskrifter för tillsyn och omvårdnad av materielen har förekommit.

FF har intet att erinra mot haverikommissionens uttalande om sannolikt händelseförlopp vid och utlåtande över orsak till haveriet.

Fpl har totalhavererat vid nedslaget i vattnet.

Haverikommissionen har uttalat, att till förarens svårigheter att bemästra situationen kan ha bidragit, utom den dåliga sikten (ingen horisont), en eventuell kraftig kondensrök från luftkonditioneringsanläggningen. Som skäl för denna hypotes framhåller kommissionen, att en förare som vid ungefär samma tidpunkt landat på F 7 under likartade förhållanden med ett fpl A32A, besvärats på 120 m höjd av plötsligt uppträdande kraftig kondensrök, som trots förarens motåtgärder under uppskattningsvis 30 - 45 sek omöjliggjort avläsning av fart- och höjdmätare. FF får med anledning härav anföra följande.

FF anser det inte uteslutet att kondensrök kan ha uppträtt, men i ett så sent skede av haveriförloppet att föraren inte hunnit vidta i SFI angiven motåtgärd (ställa temperaturregulatorn i läge VARMT). Närmast till hands ligger då att anta att den eventuella kondensröken bildats när föraren dragit på för att öka flygfarten. Som framgår av SFI, kap I, är risken för kondensrök störst vid motorpådrag till max varvtal. Av bil 4 i - j till rapporten framgår att relativa fuktigheten vid haveritillfället torde ha varit hög, vilket är förutsättning för uppkomst av kondensrök.

Å andra sidan anser FF att vissa omständigheter talar emot att kondensrök uppstått i det havererade fpl. Dels har en förare ca 15 min före haveriet landat på F 6 efter genomförd kontrollflygning liknande den med det havererade fpl utan att kondensrök förekommit. Dels har kylaggregatet i det havererade fpl enligt den tekniska utredningen troligen varit inställt för "ganska kall luft till kabinen", vilket kan tyda på att föraren inte har besvärats av kondensrök så, att han behövt vidta i SFI angiven motåtgärd.

Haverikommissionen har framfört vissa synpunkter på bestämmelser och praxis vid beordrandet av kontrollflygare, speciellt vad beträffar den rutin som tillämpades vid F 6 vid tidpunkten för haveriet. FF biträder haverikommissionens synpunkter, bl a att fljch själv (ej genom delegering till divch) nämligen bör beordra förare att utföra rutinmässiga kontrollflygningar i samband med tillsyner eller enklare specialkontrollflygningar. Förbanden har orienterats om denna synpunkt genom OFYL nr 637 den 27/2 1963. Den kommer också i enlighet med haverikommissionens förslag att beaktas vid omarbetning av TOMT 80-58 (Prov- och kontrollflygningsbestämmelser).

FF delar haverikommissionens uppfattning att flygning med icke devierade fpl inte bör utföras annat än i undantagsfall och då i mycket gott väder.

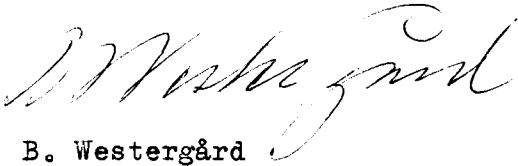
Med anledning av att haverikommissionen finner det anmärkningsvärt, att FF inte bifallit en framställan från F 6 om medel (ca 6000 kr) till en flyttbar plankvandring över ett arbetsområde vid hangarplattan till hangar 81 för att möjliggöra intagning av fpl i hangaren, får FF meddela följande.

F 6 framställan kunde inte utan vidare bifallas av FF, enär FF hos entreprenören inhämtat att kostnaderna för erforderliga åtgärder i berört sammanhang skulle bli väsentligt högre än det av F 6 begärda beloppet. FF beställde dock den ifrågavarande plankvandringen den 7/9 1962 sedan CF6 samma dag begärt att omedelbara åtgärder skulle vidtas, så att fpl kunde föras in i hangar 81. Det kunde nämligen misstänkas att det aktuella haveriet ev orsakats av fuktskador på fpl elsystem genom att fpl måst stå ute under den onormalt fuktiga väderleken. Plankvandringen iordningställdes under tiden 7/9 - 8/9. Arbetet med den nya plattan framför hangar 81 var helt avslutat den 4/10 1962.

Haverikommissionen har vidare uttalat, att det varit önskvärt att av FortF till våren 1963 planlagda reparationsarbeten av hangargolvet kunnat till tiden samordnas med förutnämnda arbeten på hangarplattan. FF vill i detta sammanhang orientera om, att de till våren 1963 planlagda arbetena gällde omläggning av golvet i hangar 82 medan de vid tidpunkten för haveriet pågående arbetena, som framgår av föregående, gällde plattan till hangar 81. Reparation av golvet i hangar 81 kan enligt uppgift från FortF/K komma till stånd tidigast 1964.

Med anledning av att haverikommissionen uttalat, att räddningsbåtarnas 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 används vid simundervisning, får FF meddela, att framtagningsutrustningssats till räddningsbåtar pågår. Uppsamlingsanordning för oljor, lösa delar m m ingår i denna sats.

Stockholm som ovan



B. Westergård
Tjfr CFF

MK/Nk/dP
230963