

Ink 734-2:17:15/63

Enligt utsändningslista

CFV utlåtande

Haveri 20/9 1963 i Vänern med ett fpl A 32 nr 32066 ur F 17.
Fältflygaren av 1. graden K G R Larsson och förste flygnavi-
gatören S S E Jönsson omkommo.

Uppr av: Fh (Gp)

Utskrift av: HE

Koll av: HE

Exp av: *BE*

Haveriet inträffade under raketskjutning gruppvis i mörker i samband med lysbombfällning. Skjutningen, som ingick i en eskaderövning, utfördes mot skjutmålet vid Hattefuran av ett flertal grupper, varvid den aktuella gruppen ingick som den femte i ordningen. Grpch (tillika divch) flygplan var laddat med två 50 kg lysbomber m/43 A och övriga gruppflygplan med vardera två 14,5 cm psrak. Den sedermera omkomne ff (FFSU, total flygtid 596 timmar varav 441 timmar på fpl 32) ingick som tvåa i gruppen.

I sin planläggning har divch följt gällande metoder för anfallets utförande och anbefallt att grpch skulle fälla lysbomberna så att de tände på ca 1000 m höjd och 500 m bortom målet, varpå de övriga tre gruppmedlemmarna skulle anfalla ca 35 sek efter tändningen. Raketerna skulle avfyras på 1500 m avstånd i 15° dykvinkel, varefter upptagning skulle ske med 4 g.

Vid haveritillfället rådde klart väder med sikt 50 km.

Gruppens flygning gick planenligt fram till anfallet, som inleddes med att grpch fällde de båda lysbomberna. Den återstående 3-grp leddes av trean med tvåan till höger och fyran till vänster. Trean och fyran avfyrade sina raketer medan några raketer icke lämnade flygplan 2. Efter skjutningen

skulle trean ta upp rakt fram medan tvåan och fyran under upptagningen skulle svänga något höger resp vänster d v s utåt från grpch. Under upptagningen märkte trean, att han var på väg rakt mot det högra av de två fallskärmsljusen och fyran att han var på väg mot det vänstra. Trean svängde åt höger för att undvika kollision med sitt fallskärmsljus, som han passerade något till höger och 25-50 m under. I samband med denna högersväng ropade tvåan på radio "Röd 3 rakt ut". Fyran lyckades genom att taga spaken kraftigt bakåt (belastning ca 6 g) passera strax över och något till vänster om sitt fallskärmsljus.

Ff i flygplan 3 och 4 samt fnav i flygplan 3 bländades mycket kraftigt vid passage av ljusen och var enligt egen uppgift totalt "blinda" i 10-15 sek. Fnav i flygplan 4 undgick att bli bländad genom att titta ned i flygplanet. När trean återvann synförmågan låg flygplanet på ca 1300 m höjd under högersväng med ca 60° bankning. Fyran började kunna urskilja sina instrument på ca 1500 m höjd då flygplanet låg i brant stigning.

Tvåan har enligt fnav i flygplan 4 sannolikt passerat 75-100 m rakt under det högra fallskärmsljuset. Efter att ha passerat ljuset har fpl 2 utfört en sjunkande brant sväng åt höger och därefter kolliderat med vattenytan ca 1500 m NO målet. Besättningen omkom vid nedslaget. Flygplanet totalhavererade.

Den primära orsaken till haveriet torde med största sannolikhet vara, att ff i likhet med de två övriga förarna i gruppen blivit bländad av lysbombarna, så att han därefter icke kunnat se hur flygplanet fortsatt ned mot vattenytan. En bidragande haveriorsak kan ha varit att ff p g a treans högersväng under upptagningen utfört en relativt brysk undanmanöver, vilket i så fall försvårat hans möjlighet att bibehålla kontrollen över den fortsatta flygbanan. Det är även tänkbart, att den relativt höga belastning, som ff utsatts för under upptagningen, inneburit en ytterligare försvårande omständighet för ff.

Anledningen till bländningen har varit att flygplanet under upptagningen kommit alltför nära lysbombarna, t o m i sådan närhet att kollisionsrisk förelegat. Enligt den använda anfallsmetoden skulle flygplanet normalt under upptagningen ha passerat väl över lysbombarna. Orsaken till denna närhet kan ha varit att lysbombarna legat för högt eller för nära målet eller att de skjutande flygplanens banor under upptagningen blivit för låga. Det senare förhållandet kan tänkas ha berott på för kort skjutavstånd alternativt sent påbörjad upptagning av annan anledning, upptagning med mindre belastning än avsedd eller brantare dykvinkel än beräknad. Det kan även tänkas att en kombination av ovanstående orsaker förelegat.

Haverikommissionen anser att flygplanens närhet till lysbombarna måste ha orsakats av att de befunnit sig på för låg höjd, vilken slutsats kommissionen främst baserar på en falltid, uppmätt av ett vittno, och beräknad fallhastighet för lysbombarna. Även en annan (längre) falltid har dock uppmätts, vilket i förening med andra vittnesutsagon om bombernas jämförelsevis höga läge synes innebära, att det icke kan uteslutas, att bombarna tänts på för hög höjd och legat för nära målet. Härför talar även det förhållandet, att varken flygplan 3 eller 4 träffats av splitter. Detta tyder på att de knappast kan ha passerat så lågt genom riskzonen att närheten till lysbombarna enbart kan förklaras av för låg flygbana. I en sådan flygbana måste sannolikheten för träff av splitter ha varit avsevärd.

En tänkbar haveriorsak kan å andra sidan vara det förhållandet, att gruppen endast obetydligt kommit in i riskzonen och att det därför icke kan uteslutas, att enbart det havererade flygplanet träffats av rikoschett. Huruvida så verkligen varit fallet, är icke möjligt att nu avgöra m h t flygplanets sönderslagna tillstånd. Omständigheterna vid haveriet gör det icke troligt, att en splitterträff skulle ha inverkat på händelseförloppet.

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

Vädret har icke inverkat.

Haverikommissionen anser, att divch val av skjutavstånd och belastning i upptagning (1500 m resp 4 g) medförde, att gruppens marginal till riskzonen blev mycket liten, varför det m h t div ringa rutin i fråga om raketanfall i samband med lysbombfällning varit välbetänkt att anbefalla längre skjutavstånd och/eller kraftigare upptagning. Gällande säkerhetsbestämmelser medför att skjutelementen måste väljas inom relativt snäva gränser. Divch har inom dessa gränser gjort ett val, som måste betraktas som rimligt såväl med hänsyn till risken för överbelastning som för rikoschetter. Någon anmärkning mot divch val av värden kan därför icke göras.

Kommissionen anser vidare att brister i själva metoden för raket-skjutning i samband med lysbombfällning förelegat och har föreslagit vissa modifieringar av metoden. En sådan ändring av anfallsmetoden har numera anbefallits för att ge ökad säkerhet. Vidare planeras en undersökning av den lämpligaste placeringen för lysbomberna i förhållande till målet dels för att få lämpligast belysning mot olika slags mål, dels med hänsyn till bländningsrisken, vilken blir ännu mer accentuerad med lysbomb m/60.

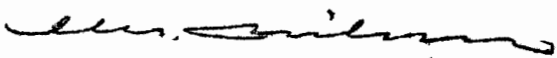
Kommissionen har även föreslagit att målpersonalen skall tilldelas uppgiften att mäta in lysbombernas läge för att vid behov varna anfallande flygplan. M h t att denna personal har ringa möjlighet att utföra inmätningar av bombernas läge med någon större noggrannhet är det mindre lämpligt, att tilldela denna personal en sådan uppgift.

Av utredningen har framkommit att berörd flygande personal varit mindre väl medveten om bländningsriskerna och åtgärderna för att minska dessa. Aktuella utbildningsföreskrifter kommer att kompletteras i dessa avseenden.

Kommissionen har anmärkt att trean och fyran icke insänt driftstörningsanmälan i anledning av de inträffade kollision- och bländningstillbudena. Sådana driftstörningsanmälningar har dock inskickats i vederbörlig ordning.

Haverikommissionens rapport överlämnas i två ex till CF 17
varav ett ex jämte avskrift av CFV utlåtande överlämnas till
åklagaren.

På uppdrag av chefen för flygvapnet


Chr Nilsson

Inspetör för flygsäkerhetstjänsten

/Å Lönnberg

Utsändningslista:

CE 1 - CE 4

CF 1 - CF 18, CF 20, CF 21

KFF 3 ex, FÖL

Militieombudsmannen

Haverikommissionens ordförande och sekroterare

Hovrättsråden Lidbeck och Stoen

Advokat Rosander