

SAMMANFATTNING

En JAS 39 C från Försvarets Materielverk startade från Malmens flygplats den 11 oktober för att träna lågflygning. Lågflygningen genomfördes momentant ned till en lägsta flyghöjd av 100 fot (30 meter) och med hög fart i ett område över södra Norrland och Värmland. I slutskedet av lågflygträningen reducerade piloten farten och ökade flyghöjden något för att senare påbörja inträdet i Östgöta TMA och därefter anflygningen mot Malmens flygplats. Flygplanet kom på kurs 117 grader och passerade mycket nära toppen på en mast som befann sig på samma höjd som flygplanet. Sidoavstånd bedömdes till ungefär 10-20 meter. Piloten hade inte någon visuell kontakt med masten före passagen och hann därmed inte göra någon undanmanöver. Masten fanns inte redovisad i det kartunderlag som användes. Efter passagen av masten svängde piloten åter tillbaka mot masten och kunde då inte upptäcka några lysande hinderljus.

Antalet flyghinder har ökat kraftigt bl.a. beroende på det ökade behovet av master för tele- och datakommunikation och utbyggnaden av vindkraftverk. Samtidigt har behovet av noggrannhet i uppgifter om position och höjd för flyghinder ökat. Det tillbud som haverikommissionen undersökt inträffade under militär lågflygning. Flygning på denna höjd är även vanligt förekommande inom den civila luftfarten men utredningen visar att den befintliga hinderdatabasen inte på ett tillförlitligt sätt redovisar förekommande flyghinder genom att det finns kvalitetsbrister i hinderdatabasen som hänför sig både till flyghinders position och höjd. Dessutom förekommer även flyghinder som helt saknas i databasen.

Haverikommissionen konstaterar att Sverige inte uppfyller kraven i ADQ-förordningen, den EU-förordning som innehåller regler om kvalitén på hinderdata, och att detta medför flygsäkerhetsrisker. Regeringen behöver klargöra hur Sverige ska kunna uppfylla de kvalitetskrav på flygdata som ADQ-förordningen ställer och vilken eller vilka myndigheter som ska ansvara för detta samt hur detta arbete ska finansieras. Haverikommissionen anser att intill dess bör temporära åtgärder vidtas som säkerställer att säkerheten för luftfarten omhändertas med hänsyn till den befintliga kvalitén på hinderdata och förekommande utmärkning av hinder. Utredningen visar även att det förekommer brister i hinderbelysning och utmärkning av hinder.

Tillbudet orsakades av att luftfartyget framfördes på icke hinderfri höjd i ett område med hinder som inte redovisats på förväntat sätt samt att det aktuella hindret saknar hinderutmärkning eller belysning som gör det möjligt att upptäcka vid höjder där hindret utgör en fara.

Under utredningen har haverikommissionen erfarit att de åtgärder som ADQ-förordningen ställer krav på inte har vidtagits i Sverige. Om dessa krav avseende noggrannhet, upplösning och integritet avseende flyghinder varit uppfyllda hade förutsättningarna för att hindret hade varit känt vid pilotens planering av flygningen varit betydligt högre och det är därmed troligt att händelsen inte hade inträffat.

Säkerhetsrekommendationer

Regeringen rekommenderas:

- att tydliggöra ansvaret för flyghinderdatabasen och ansvaret för flygbriefingtjänst samt att se till att åtgärder snarast vidtas i syfte att säkerställa att såväl befintliga som framtida uppgifter om flyghinder för såväl civil som militär luftfarts behov uppfyller de kvalitetskrav och övriga krav som följer av ADQ-förordningen. (RM 2015:02 R1)

Transportstyrelsen rekommenderas:

- att snarast vidta åtgärder, t.ex. i form av information eller föreskrifter, i syfte att omhänderta säkerheten för luftfarten med hänsyn till den befintliga kvalitén på hinderdata och förekommande utmärkning av hinder. (RM 2015:02 R2)
- att, med stöd av sitt bemyndigande att utfärda föreskrifter för flyghinderanmälan, vidta åtgärder för att information om samtliga nya flyghinder ska uppfylla de kvalitetskrav som ställs i ADQ-förordningen. (RM 2015:02 R3)
- att utvärdera och överväga förändringar av föreskrifterna om hinderbelysning i syfte att sådan belysning visuellt även bör kunna upptäckas med NVD (Night Vision Devices). (RM 2015:02 R4)
- att utvärdera och överväga förändringar av föreskrifterna om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten så att dessa bättre omhändertar luftfartens krav på säkerhet. (RM 2015:02 R5)
- att överväga om tillsyns- eller andra åtgärder kan vidtas före, eller snarast efter, uppförandet av hinder i syfte att säkerställa att utformningen av hinderutmärkning för enskilda hinder överensstämmer med föreskrifterna. (RM 2015:02 R6)

Försvarsmakten rekommenderas:

- att tillse att uppdatering av stridsflygplan JAS 39 hinderdatabas genomförs med samma intervall som hinderdata i Mission Support System uppdateras. (RM 2015:02 R7)
- verka för att samtliga övriga flygsystem inom svensk militär luftfart på sikt uppdateras med hinderdata i syfte att vid behov kunna genomföra lågflygning på ett säkert sätt. (RM 2015:02 R8)
- att tillse att det tydligt framgår av regler och manualer hur planering och genomförande av lågflygning genomförs med säkra metoder. (RM 2015:02 R9)