

SAMMANFATTNING

Utredningen avser ett kollisionstillbud i samband med en övning i luftstrid mellan en svensk JAS 39 Gripen och en norsk F16 Fighting Falcon vid F21/Kallax. Under övningen övervakades roten av svensk stridsledning (STRIL). Tillbudet inträffade då flygplanen var på väg hem från övningssektorn. Den av rotechefen beordrade separationsmetoden mellan flygplanen var radarkolonn med ett minsta avstånd av 2 nautiska mil. Piloten i det norska flygplanet var rotechef och den svenske piloten var s.k. rotetvåa.

Inflygningen mot Luleå/Kallax inleddes med att STRIL gav roten anvisning att flyga på viss kurs och sjunka till flight level (FL) 150 eller där under ("descend to flight level 150 or below") samt att kontakta Kallax Control på kanal "Charlie Two". Flygplanen började därefter sjunka och gick in i moln när de passerade FL 160.

Rotechefen har uppgett att han först uppfattade frasen "descend to flight level 150 or below" som en klarering, men att han sedan blev tveksam då frasen inte innehöll någon lägsta höjd. Eftersom han uppfattade klareringen som ofullständig avbröt han sin höjdminskning på FL 150 och beordrade rotetvåan att övergå till "chattfrekvens" för roten.

Då rotechefen inte hade omedelbar tillgång till frekvensen till Kallax Control och inte heller kände igen uttrycket "Charlie Two", frågade han sin rotetvåa om han hade aktuell frekvens. Först svarade rotetvåan nekande på frågan, men började sedan ändå att söka efter frekvensen i sitt knäblock.

Under tiden som rotetvåan sökte efter frekvensen valde roteetten att stanna kvar på FL 150. Omedveten om detta stannade även rotetvåan på FL 150 med avsikten att upprätthålla ett säkert höjdoverläge till sin roteetta som han trodde skulle fortsätta att sjunka mot FL 70.

När rotetvåan hade hittat och meddelat frekvensen till rotechefen såg han på radarinformationen att han hade förlorat radarkontakten med roteetten.

Rotechefen hade i sin tur just anmält sin avsikt att komma in för landning till Kallax Control och fått klart för inflygning då han plötsligt fick se en mörk suddig skugga i molnet bredvid och något framför sig. Roteetten gjorde en kraftig undanmanöver och rapporterade "near miss" till Kallax Control. Rotetvåan rapporterade samtidigt "broke lock".

Minsta avståndet mellan flygplanen har av den norske piloten uppskattats till 30–60 meter. Haverikommissionen konstaterar i utredningen att det de facto inträffade ytterligare ett kollisionstillbud tidigare under hemflygningen, som inte uppfattades av någon av piloterna. Vid det tillfället uppskattas avståndet mellan flygplanet ha varit cirka 60 meter.

Händelsen orsakades av att avståndet till det framförvarande flygplanet inte övervakades av rotetvåan, vilket fick till följd att risken för kollision inte uppmärksammades.

En bidragande orsak till detta var att en för tillfället mindre lämplig inställning i flygplanet hade valts och att konsekvenserna av denna inställning inte tidigare hade påtalats vid divisionen och därmed inte var känd för piloten.

En annan bidragande orsak till händelsen var brister i förberedelserna och riskanalysen inför övningen och att grunderna för svensk stridsledning och innebörden av den svenska stridsledningens anvisningar inte hade klarlagts för den norska piloten.

En bakomliggande orsak till händelsen var att det inte fanns tillräckligt många erfarna piloter vid divisionen med tid för erfarenhetsöverföring till mindre erfarna kollegor, vilket lett till vissa brister i de mindre erfarna piloternas flygträning.

Säkerhetsrekommendationer

Försvarsmakten rekommenderas att:

- Tillse att riktlinjer för val av lämplig metod för radarkolonn tas fram och att utbildning i dessa riktlinjer genomförs. *(RM 2016:02 R1)*
- Tillse att anvisningar för genomförande av större flygövningar tas fram, bl.a. med syfte att på ett systematiskt sätt reducera risker i övningsverksamheten. *(RM 2016:02 R2)*
- Tillse att utländsk militär luftfart som deltar i övningar i Sverige erhåller utbildning i de svenska förhållandena med integrerat luftrum. *(RM 2016:02 R3)*
- I samverkan med Transportstyrelsen utarbeta lämpliga föreskrifter gällande bl.a. anvisningar från flygstridsledare till piloter i det luftrum som disponeras av Försvarsmakten för såväl svensk som utländsk militär luftfart. *(RM 2016:02 R4)*
- Tillse att gällande föreskrifter i relevanta delar publiceras och görs tillgängliga för utländsk militär luftfart som övar i svenskt luftrum. *(RM 2016:02 R5)*
- Tillse att åtgärder vidtas för att metodiskt säkerställa att tidigare gjorda erfarenheter i flygverksamheten överförs till mindre erfarna piloter i syfte att lösa föreliggande uppgifter med en hög säkerhet. *(RM 2016:02 R6)*