

SAMMANFATTNING

En pilot från Blekinge flygflottilj (F 17) i Kallinge genomförde ett flygpass med ett militärt flygplan av typen JAS 39 C Gripen då flygplanet kolliderade med en flock fåglar. Piloten anmälde till flygtrafikledningen på Ronneby flygplats att en fågelkollision hade inträffat och begärde att få återvända för landning.

Initialt slocknade samtliga skärmar i cockpit, men nödinstrumenten återkom kort därefter. Piloten påbörjade en sväng för att återvända till flygplatsen, men flygplanet tappade fart och piloten upplevde kontrollsvårigheter och att motorn inte svarade på gasreglaget. Han beslöt sig då för att lämna flygplanet genom att skjuta ut sig med hjälp av planets räddningssystem.

Piloten fick inga skador utöver smärre blessyrer som uppstod i samband med utskjutningen och landningen. Flygplanet totalhavererade.

Av utredningen framgår att fåglarna var av arten storskarv. Storskarven är betydligt större än vad motorn är konstruerad för att klara av. Skadorna på motorn blev också så omfattande att motorn stannade omedelbart och inte gick att återstarta.

Enligt utredningen var höjden och farten vid utskjutningen så låg att endast små marginaler återstod för en säker användning av räddningssystemet. Haverikommissionen konstaterar att checklistorna för återstart av motorn inte är anpassade för låghöjdsförhållanden och att de bör ses över och ensas för att förenkla beslutsfattandet för piloten vid en fågelkollision som resulterar i motorbortfall. Med hänsyn till tiden som en full motoråterstart kräver, borde vidare checklistan enligt haverikommissionens mening inkludera en utskjutningsåtgärd tidigare i checklistan och möjligen även en lägsta höjd för utskjutning som en allmän regel.

Utredningen visar också att flygvapnet för närvarande saknar ett system för fågelvarningar för att minska risken för fågelkollisioner. Enligt haveri-kommissionen bör Försvarmakten undersöka behovet av och möjligheterna att införa någon form av sådant system.

Analysen av räddningsinsatsen visar på ett behov av förbättrad kommunikation och samordning och att det föreligger ett behov av vägledning för berörda aktörer för att de ska kunna bedöma och hantera de risker som uppstår i samband med flyghaverier.

Utredningen visar också att det finns ett behov av att inom Försvarmakten förbättra beredskapen och rutinerna för hantering av miljökonsekvenserna av ett flygplanshaveri.

SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

Försvarmakten rekommenderas att:

- Undersöka behovet av, och om sådant behov finns och det bedöms lämpligt, utveckla och införa en funktion för information om riskabel fågelförekomst i anslutning till de flygplatser som Försvarmakten opererar från. (RM 2019:02 R1)
- Undersöka behovet av och om lämpligt fastställa en minimihöjd för utskjutning vid motorbortfall. (RM 2019:02 R2)
- Ta fram en rutin för hantering av mark- och miljöskador respektive sanering efter en flygolycka samt säkerställa att denna är känd inom Försvarmakten och på förbanden. (RM 2019:02 R3)

Saab AB rekommenderas att:

- I samråd med Försvarmakten och övriga operatörer förenkla och anpassa nödchecklistorna till motorfel på låg höjd. *(RM 2019:02 R4)*
- Undersöka om en utvecklad APU-logik med längre gående tid i samband med start och före landning, eller annan funktion som stöd för en snabbare återstartning, kan förbättra flygsäkerheten. *(RM 2019:02 R5)*

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, rekommenderas att:

- Så snart som möjligt slutföra arbetet med att undersöka riskerna med brunnen och sönderdelad kolfiberkomposit, och ta fram vägledning för agerande vid olyckor där räddningspersonal riskerar att komma i kontakt med sådana material. *(RM 2019:02 R6)*
- Även kartlägga riskerna med andra hälsofarliga ämnen, som räddningspersonal riskerar att komma i kontakt med vid olyckor med flygplan, och ta fram vägledningar för agerandet vid sådana olyckor. *(RM 2019:02 R7)*
- Kartlägga behovet av en utvecklad samordning och hantering av flygolyckor. *(RM 2019:02 R8)*
- Utifrån resultatet av den ovan nämnda kartläggningen initiera och leda ett arbete där berörda aktörer som Sjöfartsverket, SOS Alarm, Luftfartsverket och övriga flygtrafikledningsleverantörer, Polisen, Försvarmakten, representanter för kommunala räddningstjänster och prehospital sjukvård medverkar i syfte att åstadkomma en samordnad och samövd hantering av flygolyckor. *(RM 2019:02 R9)*