



Försvarsmakten

107 85 STOCKHOLM

Statens haverikommissions rapport RM 2019:02

Statens haverikommission (SHK) publicerade den 20 augusti 2019 rapporten RM 2019:02 som behandlar en olycka den 21 augusti 2018 i Möljeryd, Blekinge län, med ett militärt flygplan av typen JAS 39 C Gripen, opererat av Försvarsmakten.

I rapporten lämnades sammanlagt nio rekommendationer, varav tre till Försvarsmakten.

Rekommendation 2019:02 R1

Försvarsmakten rekommenderades inledningsvis att undersöka behovet av, och om myndigheten kommer fram till att ett sådant behov finns och det bedöms lämpligt, utveckla och införa en funktion för information om riskabel fågelförekomst i anslutning till de flygplatser som Försvarsmakten opererar i från (RM 2019:02 R1).

Enligt Försvarsmakten medförde inte avvecklingen av det tidigare fågelvarningssystemet, som användes mellan åren 1978 och 1988, något tredebrott i den redan svagt nedåtgående trenden avseende antalet fågelkollisioner. Något motsägelsefullt låg antalet fågelkollisioner på en högre nivå under de år systemet var i bruk än under perioderna närmast före och efter.

Enligt Försvarsmakten är den metodik för spaning efter fågel vid flygning som lärs ut vid Försvarsmakten sannolikt mer avgörande för undvikande av fågelkollisioner än de tidigare använda fågelprognoserna. En ytterligare förklaringsmodell är att förekomsten av ett varningssystem i sig kom att innebära en falsk trygghet för piloterna, som därmed inte vidtog förebyggande åtgärder på samma sätt som annars i de fall fågelförekomsten genom fågelprognoserna hade klassats som låg.

I dag finns det moderna system för fågelvarning som bygger på radarövervakning av områdena runt flygplatserna. Sedan 1973 har ca 42 % av fågelkollisionerna inom Försvarsmakten inträffat i närheten av flygplatser i samband med inflygning, start, landning, instrumentinflygning och rörelser på marken. Det är däremot enligt Försvarsmakten inte vid de lägre farter som används inom flygplatsområdet som de stora skadorna uppstår. Dessa uppstår istället vid taktiskt flygning i övningsområden.

Vid flygplatserna sker idag uppföljning av fågelförekomst visuellt och åtgärder vidtas för att skrämja bort fågel. Vid hög fågelförekomst anpassas även flygbanorna.

Försvarsmakten bedömer inte att fördelarna med att införa radarsystem för övervakning av fågelförekomst runt flygplatserna överväger kostnaden för att utveckla ett separat sådant system. Försvarsmakten studerar däremot, tillsammans med FMV, ett system för varning för både UAV och fågel runt flygplatserna. Det finns dock i dagsläget inte något beslut om anskaffning av systemet eller någon fastställd tidsplan för studien.

Försvarsmakten anser det inte heller aktuellt att modifiera radarn i JAS 39 för att med radarns hjälp kunna upptäcka fågel. Ca 32 % av fågelkollisionerna har rört JAS39, vilket i och för sig innebär att ca en tredjedel av fågelkollisionerna skulle kunna förebyggas med en sådan modifiering. En sådan modifiering ligger dock inte med i nuvarande plan för förmågeutveckling av JAS39 och en sådan utveckling skulle, då den innefattar omförhandling av liggande utvecklingskontrakt, sannolikt fördröja andra viktiga förmågehöjningar i JAS39-systemet som är av vikt för försvarsförmågan.

Haverikommissionen finner att Försvarsmakten har lämnat en sakligt motiverad förklaring till att myndigheten inte har för avsikt att införa något fågelvarnings-system av äldre modell eller göra en modifiering av radarn i JAS 39 för att den ska kunna upptäcka fågel. Däremot studeras ett radarvarningssystem för flygplatser. Det finns dock i dagsläget varken något beslut om ett sådant system eller någon tidsplan för när ett sådant beslut kan tas. Mot denna bakgrund får rekommendationen vid en samlad bedömning endast anses delvis omhändertagen.

Rekommendation RM 2019:02 R2

Försvarsmakten rekommenderades vidare att undersöka behovet av och om lämpligt fastställa en minimihöjd för utskjutning vid motorbortfall (RM 2019:02 R2).

Försvarsmakten har i sitt rekommendationssvar anfört att det finns en risk att ett fast värde för en lägsta höjd för utskjutning skulle kunna tolkas som en anvisning om till vilken höjd man bör sitta kvar och t.ex. försöka återstarta motorn, istället för som en lägsta höjd för att lämna flygplanet. Vad som är lämplig lägsta höjd är vidare beroende av flera faktorer, exempelvis om det handlar om instrumentflygning eller flygning utifrån visuella referenser, om man är över vatten eller land, terrängens beskaffenhet, vindriktning m.m. Detta gör det enligt Försvarsmakten svårt att definiera en lägsta höjd som gäller för alla flygfall.

Försvarsmakten anser å andra sidan att fasta värden ofta är ett bra stöd för piloten och har en lägsta höjd för säker utskjutning i instrumentplané i flygmanualen (AOM). Försvarsmakten anser dock inte att det bör införas en lägsta höjd för utskjutning vid motorstopp i manualen. Istället avser Försvarsmakten förtydliga ned till vilken höjd säker utskjutning kan genomföras vid motorstoppsplané. Försvarsmakten avser därtill att öva nödutsprång vid motorstopp på låg höjd i simulator i samband med OPC¹ under 2020.

¹ OPC - Operators Proficiency Check – flygoperatörens återkommande kontroll av piloternas flygkompetens.

De åtgärder Försvarsmaktens avser att vidta får anses omhändertata syftet med rekommendationen att ge piloterna bättre vägledning för att hantera motorbortfall på låg höjd och rekommendationssvaret får därmed i denna del anses tillfredsställande.

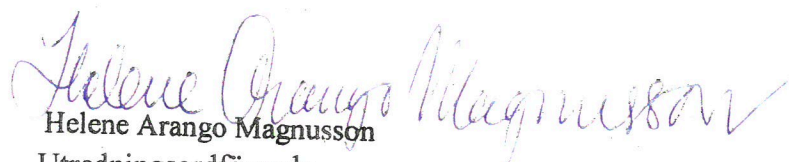
Rekommendation RM 2019:02 R3

Försvarsmakten rekommenderades avslutningsvis att ta fram en rutin för hantering av mark- och miljöskador och sanering efter en flygolycka samt säkerställa att denna är känd inom Försvarsmakten och på förbanden.

Enligt rekommendationssvaret förordar Försvarsmakten att det utses en central funktionsansvarig för markskador på högkvarteret och att certifierade markskadereglerare återinförs på förbanden inom Flygvapnet. Certifierade markskadereglerare ska kunna avropas vid en flygolycka och ett register över vilka som är certifierade ska upprättas inom Försvarsmakten. Därtill ska en översyn av samtliga dokument som reglerar rutiner vid haverier göras för att säkerställa tydlighet och samstämmighet. Eventuellt kommer nya interna bestämmelser att tas fram.

På varje verksamhetsort finns också en bärgningshandbok (Handbok Bärgning Militära Luftfartyg 2019), som dock inte är fastställd ännu. Försvarsmakten avser att fastställa handboken omgående och tillgängliggöra denna genom publicering på myndighetens intranät för att göra handboken känd inom Försvarsmakten och på förbanden. I handboken ingår checklistor och tabeller. Dessa bör enligt rekommendationssvaret kompletteras med tydligare rutiner för hantering av miljöskador och sanering i samband med haverier. Även flygvapenförbandens checklistor för ett haveri bör uppdateras. Samtliga nu redovisade åtgärder avses vara vidtagna senast tredje kvartalet 2020.

De åtgärder som Försvarsmakten planerar att vidta får anses svara väl mot den lämnade rekommendationen. Rekommendationssvaret får därmed anses vara tillfredsställande i denna del.


Helene Arango Magnusson
Utredningsordförande