

1997-06-02

ML-01/97

Luftfartsverket
601 79 NORRKÖPING

Rapport ML 1997:2

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 28 januari 1997 i luftrummet sydost om Halmstad, N län, med de militära luftfartygen med registreringsbeteckningarna J 31 och J 39.

SHK överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

S-E Sigfridsson

Rune Lundin

Likalydande till

Försvarmakten
107 85 Stockholm

| | |
|---|---|
| <i>Luftfartyg: registrering och typ</i> | A. J 31 , J 35 J, Saab ”Draken” B. J 39 , J 35 J, Saab ”Draken” |
| <i>Ägare/Innehavare</i> | A. och B. Försvarsmakten / F 10, Ängelholm |
| <i>Tidpunkt för händelsen</i> | 1997-01-28, kl. 13.24 under dager <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme |
| <i>Plats</i> | Luftrummet SO om Halmstad (pos 5636N 1252E; 3 650 m STD) |
| <i>Typ av flygning</i> | A. och B. Militär övningsflygning |
| <i>Väder</i> | I området rådde NV luftströmning fritt från moln och goda siktförhållanden. |
| <i>Antal ombord: besättning</i> | A. 1; B. 1 |
| <i>Personskador</i> | Inga |
| <i>Skador på luftfartygen</i> | Inga |
| <i>Andra skador</i> | Inga |
| <i>Förarnas ålder/flygtid</i> | A. 28 år/ 950 tim varav 75 tim på fpl 35 B. 23 år/ 640 tim varav 380 tim på fpl 35 |
| <i>Behörigheter</i> | Flygledarna vid Malmö ACC pos T 10 och P 10 hade erforderlig behörighet. |

Händelsen har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, samt Rune Lundin, utredningschef. SHK har biträtts av Bengt Collin, flygtrafikledningsexpert, och Kristina Pollack, flygpsykologisk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Nils Björner och av Försvarsmakten genom Terje Johansson. Som skyddsombud ur F 10 har deltagit Peter Hedberg.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

Händelseförlopp m.m.

Flygplanet **A** hade genomfört en flygövning i övningssektor J1 (N Halmstad) och påbörjat återflygning mot Ängelholm på en höjd av 3 950 m STD. Norr om Halmstad anropade föraren Malmö ACC kanal C2 (position T10) och fick av flygledaren klart att sjunka till 3 650 m STD mot Halmstad samt att skifta till Malmö ACC kanal C (position P10) samtidigt som hon överräckte en stripp på **A** till P10.

P10 hade samtidigt i samma område flera andra J 35 på väg via Halmstad mot Ängelholm och dessutom SAS ordinarie linje från Stockholm till Ängelholm via rapportpunkten Dacke (10 km öster om Halmstad) - direkt mot ytterfyren (AH) för visuell inflygning i högervarv till bana 32 vid Ängelholms

flygplats. Inflygande J 35 leddes i en västligare bana för visuell inflygning med trafikvarv via Torekov.

Vid samma tidpunkt hade flygplanet **B** startat från Ängelholm mot J1 och av T10 fått färdtillstånd via Halmstad på en höjd av 3 650 m STD enligt normala rutiner för in- och utflygning till F 10:s nordliga övningssektorer.

T10 som hade totalansvaret för området uppger sig ha samordnat **B**:s start och utflygning med P10. Enligt P10 blev dock **B**:s flygning inte samordnad och från hennes sida inte betraktad med s.k. ”quicklook” varför **B**:s eko inte blev följt av P10 på radar.

Under **B**:s flygning norrut styrde T10 undan för SAS och när dessa mötts svängdes **B** till NNO kurs för att undvika inflygande J 35:or. Under det att P10 radarseparerade för henne känd trafik (3 st J 35 och SAS) från varandra kom **B** flygande på kontrakurs från söder. T10 gav i ett sent skede **B** order att svänga brant höger till östlig kurs. Under svängen upptäckte föraren av **B** först ett flygplan i norr på ca 5 km avstånd och strax därefter upptäckte han **A** rakt fram på samma höjd och med kollisionskurs. **B**:s förare höll visuell uppsikt under svängen och passerade **A** på ett sidavstånd av ca 1 000 m, kl. 13.24. Även **A**:s förare fick visuell kontakt med **B** vid händelsen. **B**:s förare rapporterade händelsen som ett kollisionstillbud medan **A**:s förare rapporterade den som en nära passage.

Utlåtande

SHK konstaterar att T10:s planering av trafikavvecklingen brast i så motto att den byggde på antaganden hur P10 avsåg avveckla trafiken samt att T10 inte försäkrat sig om att P10 uppfattat samordningen rörande det startande flygplanet **B**. P10:s uppgift var att avveckla trafik enligt den grovplanering som T10 gjorde. Eftersom P10 inte uppfattat någon information om **B** kunde hon inte separera sin trafik i förhållande till **B**.

Som T10 planerat trafiken borde hon ha höjd- eller sidseparerat **B** från den trafik som P10 ledde. En granskning av det inspelade radarunderlaget tyder på att T10 varken hade erforderlig tid eller plats i luftrummet för att upprätthålla föreskriven separation.

Flygverksamheten vid F 10 kännetecknas av brist på övningsutrymme i flottiljens närhet. För att optimera övningssektorernas utnyttjande startar nya flygplan mot övningssektorerna innan de tidigare övande återvänt till basen.

Förhållandet innebär ett trafikflöde av in- och utflygande flygplan som p.g.a. det civila utnyttjandet av över- och underliggande luftrum kanaliseras till att regelmässigt passera Halmstad i samma höjdsikt. Trafiksituationen kompliceras också av att enheter som genomfört en övning i rote eller grupp avbryter för enskild hemflygning, ofta med små bränslereserver, vilket försvårar flygledarnas grov- och detaljplanering för en effektiv trafikavveckling.

Trots luftrumsbegränsningarna har flygledarnas ambition att effektuera trafikens önskemål varit mycket hög, vilket i sin tur ökat exponeringen för situationer orsakade av mänskliga misstag.

SHK:s analys av det inträffade pekar på bristande samordning mellan T10 och P10, men främst har händelsen orsakats av en alltför komplex trafiksituation där luftrummet inte medgav en flexibel trafikavveckling med säkra metoder.

Rekommendationer

Luftfartsverket bör i samråd med Försvarmakten se över luftrumsindelning och principer för trafikavveckling via Halmstad till och från Ängelholms flygplats.