

25, 6  
734-21552

Rapport

över undersökning, verkställd av Flygvapnets haverikommission med anledning av ett med fpl typ 28 B regnr 28272 och typ 28 C regnr 28449 från F 5 i trakten av Traryd den 30/9 1963 inträffat flyghaveri (kollision i luften).

Kommissionens sammansättning.

Enligt muntlig order den 30/9 1963 bekräftad genom fo B nr 86:30 den 1/10 1963 ingingo i kommissionen:

- Hovrättsrådet Göran Steen, ordförande
- Advokat G. Rossander, sekreterare
- Major E. Spångberg, F 16, v ordf
- Löjtnant J.O. Gezelius, F 20
- Flygingenjören 2.gr S. Berg, F 16
- Specialflygläkare A. Frykholm

Tid och plats för sammanträden

- Kommissionen har hållit sammanträden:
- den 30/9 1963 vid F 5, havpl (ej sekr o. ljt Gezelius) o. Ängelholms Lasarett (sekr o. ljt Gezelius)
  - den 1/10 1963 vid F 5 (sekränd första delen), havpl (fli o. fläk)
  - den 13/1 1964 i Stockholm

Kort sammanfattning av haveriet.

Under ett pass avseende samlingsövningar i rote med start från F 5 kl 0913 kolliderade 2:an (Sk 28 B) med rotech fpl (28 C) under en samlingsmanöver. Fpl 28 C blev manöverodugligt och störtade varvid besättningen omkom. Fpl 28 B flög mot F 5 men ff lämnade på order fpl med fask och undkom med vissa skador. Båda fpl totalhavererade. Haveriet inträffade omkr kl 0940.

Uppgifter betr besättningarna

Ff i fpl 28 B: Flygelev 431115-755 L.R. Naessén (GFU)

./. Avskrift av rullkort bifogas. Bilaga 1.

./o. Beträffande flygtidsuppgifter hänvisas till bilaga 2.

Flygbetyg: Se härom bilaga 7 c-d

Fpl 28 C:

Lärare: Sergeant 350725-353 E. Henriksson (Ffl)

./o. Avskrift av rullkort bifogas. Bilaga 3.

./o. Beträffande flygtidsuppgifter hänvisas till bilaga 4.

Elev: Flygelev 440712-167 H.S. Nyman (GFU)

./o. Avskrift av rullkort bifogas. Bilaga 5.

./o. Beträffande flygtidsuppgifter hänvisas till bilaga 6.

Flygbetyg: Se härom bilaga 7 c-d

Förhör.

Under utredningen ha upplysningar inhämtats från nedan för-

./o. tecknade personer. Härom hänvisas till bilagor 7-8. Jmf karta

./o. bilaga/9:1 och utskrift av bandinspelad radiotrafik bilaga

./o. 7:1.

Eleven i hav fpl 28 B:

Flygelev Næ ssén

bil 7 sid 1-5

Lärarpersonal:

1.lärare flygtjänst 2.flsk, kn Svensson " 7 " 6-7

lt Hallgren " 7 " 9

fj Alm " 7 " 9-10

C 2.flsk, övl Asplund " ~~7~~ 8

Övriga:

Fk Johansson " 7 " 7-8

Tl Hallgren " 7 " 9

Flygelev Andersson " 7 " 10

Fte Mårtensson " 7 " 10

Merkvittnen:

Väder.

Härom hänvisas till bilaga 9. Vädret torde icke ha inverkat på händelseförloppet.

Uppgifter betr  
pl och motor.

Härom hänvisas till bilaga 10.



teknisk  
rapport.

./o Härom hänvisas till bilaga 19.

Medicinsk  
utredning.

./o Härom hänvisas till bilaga 10.

Sannolikt hän-  
delseförlopp.

Haveriet inträffade under ett pass skolövning, avseende rote-samling. Roten bestod av ett fpl 28 B med flygeleven Naessén som ff och ett fpl 28 C med flyglärare, sergeant Henriksson och flygeleven Nyman. Roten startade från F 5 kl 0910 med Naessén som rotechef.

Under övningspasset skedde efter utförda fyra samlingar byte inom roten så att Naessén blev rotetvåa. Efter intaget utgångsläge på c:a 4000 m höjd avsåg Naessén att flyga till ett bakomläge som skulle vara 50 m bakom och 20 m negativ staffling i förhållande till rotechefens fpl. Naessén missbedömde dock och kom ca 20 - 30 m bakom med för hög fart och gled så snabbt ut på yttersväng, att han korrigerade med brant sväng emot. Genom denna manöver kom Naessén för nära och under rotechefen, fortfarande med överskottsfart. Naessén drog av gasen till tomgång men passerade trots detta fram under rotechefens vänstra vinge. För att minska hastigheten tog Naessén ut luftbromsen samtidigt som han säger sig ha fört fram spaken för att parera den noshöjning som en utfällning av luftbromsarna medför. Omedelbart därefter förlorade han ögonkontakten och kände en stöt i fpl samtidigt som hans fpl "åkte upp". Av tekniska utredningen framgår att 28 B stabilisator och högerfena underifrån och bakifrån träffat 28 C vänstra vinge varjämte 28 B höger vingpets även träffat 28 C nos. Naesséns fpl kvickrollade några varv, varefter Naessén fick fpl under kontroll och flög mot basen.

Trots efterforskningar har icke kunnat konstateras att 28 C efter kollisionen iakttagits eller avhört före nedslaget. Fpl slog ned i en mosse vid Göteryd i närheten av Traryd. Besättningen medföljde flygplanet och omkom. Flygplanet totalförstördes.

Naesséns fpl fick vid kollisionen sådana skador på stjärtpartiet, att manöversvårigheter uppstod. I flygläraren, som uppehöll sig i kontrolltornet, F 5, bedömde efter det han beordrat

vissa prov i luften att landning icke kunde anses tillrädligt med hänsyn till flygelevens ringa flygrutin. 1. flygläraren dirigerade därför eleven till ett mindre tätbebyggt område samt beordrade honom företa nödutsprång. Vid uthoppet ådrog sig Naessén vissa skador. I övrigt förlöpte uthoppet normalt. Hans fpl slog ned c:a 5 km norr F 5, fattade eld och totalförstördes. Naessén landade i omedelbar närhet av fpl.

#### Utlåtande.

Genom felbedömning av ff i fpl 28 B har detta fpl under samlingsmanöver med överskotts fart kommit för nära fpl 28 C. Ff i 28 B har därvid tagit ut luftbroms med påföljd att hans fpl - även om han sökt parera därav föranledd noshöjning - stigit och kolliderat med fpl 28 C.

Kollisionen måste enligt kommissionens mening vara att hänföra till rotetvåans felaktiga handlande efter det han funnit sig ha kommit i ett felaktigt läge. I stället för att avbryta sökte han korrigera sitt läge. Detta felaktiga beslut och därav följande åtgärder <sup>kan</sup> ~~ber~~ enligt kommissionens mening vara att hänföra till ff ringa rutin och <sup>ej</sup> ~~ej~~ läggas honom till last.

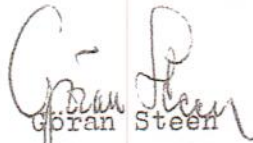
Övningen kan icke i och för sig anses så svår att den bör senareläggas i utbildningen. Den kan emellertid innebära allvarliga riskmoment därest den utföres fel. Kommissionen anser det därför riktigt, att såsom skett efter haveriet, inlägga ytterligare minst ett pass DK avsett för att ytterligare inskräpa och i praktiken visa eleverna vilka åtgärder som skola vidtagas om fpl under samling kommer i felaktigt läge, som kan innebära kollisionerisk.

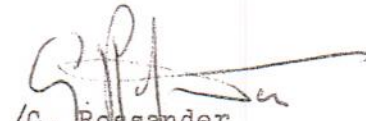
Varför besättningen i fpl 28 C ej lämnat fpl ehuru huvluckan sannolikt utlösts av besättningen har ej kunnat klarläggas. Troligt är att fpl efter kollisionen kommit i kraftig rotation. Detta i förening med relativa svårigheten att företaga nödutsprång i onormala lägen ur fpl 28 C synes vara en trolig förklaring. En annan kan vara att kabinen vid kollisionen skadats så att besättningen fastnat i fpl och icke hunnit eller kunnat lämna det. Den möjligheten kan icke uteslutas att besättningen kunnat rädda sig om fpl varit utrustat med katapultstol.



Av utredningen framgår att ff i fpl 28 B under lördagen den 28/9 fram till kl 2300 förtärt avsevärda kvantiteter alkohol och gått till sängs först kl 0500 den 29/9. Kommissionen anser sig dock icke kunna fastställa något direkt samband mellan nämnda förhållanden och haveriet enär ff livsföring från kl 0500 den 29/9 och till tjänstens början den 30/9 synes ha givit goda möjligheter till återhämtning. Det inträffade ger emellertid kommissionen anledning framhålla att befälet synes böra ges bättre möjligheter att övervaka de unga flygelevernas livsföring utom tjänsten. I sådant hänseende kan exempelvis övervägas införandet av skyldighet att bära uniform även under icke-tjänstetid.

Stockholm den 22/1 1964

  
Göran Steen  
Ordförande

  
/G. Rossander  
Sekreterare

Kopia: FS/Fh (3 ex), bk.  
KUNGL FLYGFÖRVALTNINGEN  
STOCKHOLM 80  
Telefon lokalsamtal 67 95 00  
riksamtal 010 - 67 96 00  
Telegram Flygförvaltning

*Nordbäck Söder*

Datum

FF beteckning

I svarsbrev torde FF  
beteckning angivas

18 mars 1964

MK A560-28:10

FLYGVAPNET  
Inkom den 24/3 1964  
Nr 734-2:5:50:3  
6:

Chefen för flygvapnet

Eder referens

Eder brev

FF referens

FF föregående brev

FV ink nr 734-2:5:50:1/63  
den 25/1 1964

Civiling  
K-E Nordbäck

MK A560-28:5  
den 28/1 1964

Yttrande över haveri med fpl typ 28 B regnr 28272 och typ  
28 C regnr 28449 från F 5 den 30/9 1963.

Efter granskning i FF av haverikommissionens rapport över  
undersökning av rubr haveri får FF avge följande yttrande.

Intet har framkommit som tyder på att materielfel varit or-  
sak till haveriet eller att brott mot av FF utfärdade före-  
skrifter för tillsyn och omvårdnad av materielen har före-  
kommit.

FF har intet att erinra mot haverikommissionens uttalande  
om händelseförloppet vid eller utlåtande över orsak till  
haveriet.

Båda fpl totalhavererade vid nedslaget. Fpl 28272 fattade  
därvid eld.

Säkerhetsmaterielen har fungerat u a vad beträffar fpl 28272.  
Föraren ådrog sig vissa skador genom kollision med fpl stjärt-  
parti vid uthoppet. Det har icke kunnat fastställas, varför  
besättningen i fpl 28449 inte lämnat fpl.

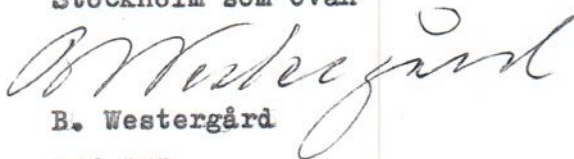
FF anser att huvluckan i fpl 28449 kan ha utlösts av besätt-  
ningen, men att det inte heller kan uteslutas att luckan loss-  
nat p g a kollisionsskador. Det kan tänkas att både fpl och  
besättning erhållit sådana skador vid kollisionen att nödut-  
språng förhindrats.

Med anledning av att haverikommissionen framhållit dels den  
relativa svårigheten att företa nödutsprång i onormala lägen  
ur fpl 28 C och dels att den möjligheten inte kan uteslutas,  
att besättningen kunnat rädda sig, om fpl varit utrustat med  
katapultstol, får FF meddela följande.

FF har i princip intet att invända mot haverikommissionens uttalande ifråga om dessa brister, som sammanhänger med att fpltypen är gammal och omodern. Införande av katapultstolar i fpl 28 har tidigare diskuterats inom FF, men har inte kunnat motiveras, bl a på grund av bristande utrymme i förar- rum, höga kostnader, fpltypens användning, kort återstående livslängd hos fpltypen och den långa avställningstid för fpl, som en sådan omfattande modifiering skulle kräva.

Haveriet föranleder ingen FF åtgärd.

Stockholm som ovan



B. Westergård

Tjf CFF



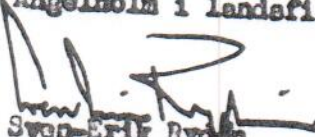
Åklagarens beslut

BD 52/6-64. Angående ett den 30 september 1964 inträffat haveri (kollision i luften) i trakten av Traryd med flygplan typ 28 B nr. 28272 och 28 C nr. 28449 ur Kungl. Krigsflygskolan i Ljungbyhed. Vid haveriet har sergeanten E. Henriksson och fältflygareleven H. S. Nyman omkommit under det att fältflygareleven L. Naessén undkommit med vissa skador efter fallskärmsutsprång

Av den verkställda utredningen framgår, att orsaken till haveriet har varit, att flygplan 28 B, fört av fältflygareleven Naessén, genom förarens felbedömning under samlingsmanöver med överakottsart kommit för nära flygplan 28 C. Naessén har därvid förfarit felaktigt genom att försöka korrigera sitt läge i stället för att avbryta samlingsmanövern. Med hänsyn till Naesséns utbildningsstadium på den flygplanstyp, varom här är fråga, prövas dock det av honom begångna felet icke vara av beskaffenhet att böra medföra ansvar för tjänstefel, i följd varav ärendet avskrivs från åklagarens vidare handläggning.

Om detta beslut skall Naessén och chefen för Kungl. Krigsflygskolan, Ljungbyhed, underrättas.

Ängelholm i landsfiskalskontoret den 12 december 1964

  
Sven-Erik Rydén  
bitr. åklagare

Regist	Handl	Samråd	Delgives				
1			X)				
Helt del	Dat						
	Si n						
Föredrages CF5		<input type="checkbox"/>	Äter CF5 eller registrering				<input type="checkbox"/>

Fotokopia av  
originalet den 18/12 1964

d. Hakansson

Chefen för Kungl. Krigsflygskolan, Ljungbyhed.







tjänstgörande landsfiskalsassistenten Sven-Erik Rydén, som den 1 oktober 1962 jämlikt 26 § 3 mom. landsfiskalsinstruktionen förordnats att såsom biträdande åklagare fullgöra vad på landsfiskalen i Ängelholms distrikt ankom i dennes egenskap av distriktsåklagare ifråga om brott, varå icke kunde följa svårare straff än fängelse, har den 12 december 1964, sedan landsfiskalen i distriktet, vilken inför den förestående omorganisationen av polis-, åklagar- och exekutionsväsendet varit synnerligen upptagen med förberedelserna härför, överlämnat målet till Rydén för handläggning, fattat följande beslut: "Av den verkställda utredningen framgår, att orsaken till haveriet har varit, att flygplan 28 B, fört av fältflygareleven Naessén, genom förarens felbedömning under samlingsmanöver med överskottsfart kommit för nära flygplan 28 C. Naessén har därvid förfarit felaktigt genom att försöka korrigera sitt läge i stället för att avbryta samlingsmanöver. Med hänsyn till Naesséns utbildningsståndpunkt på den flygplanstyp, varom här är fråga, prövas dock det av honom begångna felet icke vara av beskaffenhet att bära medföra ansvar för tjänstefel, i följd varav ärendet avskrivs från åklagarens vidare handläggning." Om detta beslut har i mitten av december 1964 Naessén och chefen för Kungl. Krigsflygskolan underrättats.

Under år 1964 har troligen vid två tillfällen ärendet per telefon efterfrågats av personal å landsfogdeexpeditionen i Kristianstad hos krigsflygskolan, varvid besked erhållits, att haveriutredningen ännu ej varit slutförd. Med stöd av ordalydelsen i den preliminära anmälan om haveriet från skolan har ej anledning förelegat till annat antagande än att ansvaret för den inträffande kollisionen bort åvila någotdera planens förare.

Om det av landsfiskalsassistenten Rydén den 12 december 1964 fattade beslutet har kännedom ej erhållits på landsfogdeexpeditionen. Först efter det att ärendet i början av februari 1965 efterfrågats hos krigsflygskolan och åklagarmyndigheten i Ängelholm har besked härom erhållits, varvid akten på anmodan insänts till länsåklagarmyndigheten. Vid fattandet av beslutet har Rydén efter vad han muntligen uppgivit utgått

Fotokopia av  
originalet den 16/3 1965  
Charles Lindell



ifrån dels att Naessén icke varit underkastad ämbetsansvar jämlikt 25 kap. strafflagen - vilken bedömning torde vara fullt korrekt -, dels att ansvar för annan gärning än brott mot 26 kap. 18 § strafflagen icke kunnat ifrågakomma i målet. Till följd härav har Rydén med stöd av sitt ovannämnda förordnande ansett sig behörig att meddela beslut i ärendet. Under föreliggande omständigheter torde skäl icke föreligga till erinran mot att så skett. Beträffande Rydéns bedömning att ansvar icke kunnat ifrågakomma för annan gärning än brott mot 26 kap. 18 § strafflagen synes icke någon omständighet föreligga, vilken talar mot riktigheten härav. Under utredningen har intet framkommit, som giver anledning till misstanke att något felaktigt förelupit vid ifrågavarande övnings planläggning och genomförande - i annan mån än som avsett Naesséns handlande - och ej heller i övrigt föreligger skäl att misstänka befattningshavare med ämbetsansvar för åsidosättande av tjänsteplikt. Vad åter avser Rydéns beslut att beträffande Naessén avskrivna ärendet från åklagarens vidare handläggning torde det föreliggande utlåtandet från chefen för flygvapnet innebära tillräckligt underlag för att bedöma Naesséns felaktiga manövrerande av flygplanet vara sådant, att det icke kan tillräknas honom såsom försummelse, oförstånd eller oskicklighet. Rydéns beslut att icke väcka åtal mot Naessén för dennes åtgärder i samband med kollisionen synes därför vara riktigt.

I ärendet har framkommit, att Naessén, såvitt kunnat utrönas mer än ett dygn före ifrågavarande flygning, under fritid förtärt betydande mängder alkohol. Utredningen i detta hänseende synes ej vara alltför vidlyftig men torde numera icke med utsikt till resultat kunna fullföljas. De föreliggande uppgifterna - innefattande jämväl den i haverirapporten ingående medicinska rapporten - kunna icke anses utgöra tillräckligt stöd för påstående att Naessén åsidosatt gällande säkerhetsföreskrifter rörande alkohol-förtäring före flygning.

Under ovan relaterade omständigheter finner jag ärendet icke kunna föranleda någon länsåklagarmyndighetens åtgärd, varför det även här avskrivs från vidare åtgärd.

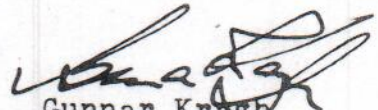


En avskrift av denna skrivelse kommer att översändas  
till chefen för Kungl. Krigsflygskolan för kännedom.  
Kristianstad i länsåklagarens expedition den 12 augusti  
1965.

Gunnar Kragh  
länsåklagare

BDLÅ II-10-65

Bestyrkes och översändes till chefen för Kungl.  
Krigsflygskolan, för kännedom.  
Kristianstad i länsåklagarens expedition som ovan.

  
Gunnar Kragh

Fotokopia av  
originallet den 16/8 1965  
Birger Wahlb.



TEKNISK RAPPORT

Över haveri med F 5 fpl  
28B nr 28.272 och 28C nr 28.449  
den 30/9 1963

A. Genomgång av fplhandlingar

1. Fpl 28B nr 28.272

Loggbok och fpljournal

Gångtid: totalt = 1300 t  
          efter H-ts = 42 t  
          antal flygningar = 2222 st

16/9 D-ts, gt 34,4 t efter H-ts  
27/9 B-service

Motorjournal

RMLA nr 4437 monterad 25/10 1962 med gt 113,5 t efter SÖ.  
Gångtid 30/9: totalt = 775 t  
          efter SÖ = 158 t

2. Fpl 28C nr 28.449

Loggbok och fpljournal

Gångtid: totalt = 1338 t  
          efter H-ts = 614 t  
          antal flygningar = 3050 st

31/5 G-ts, 542 t efter H-ts  
14/8 D-ts, 579 t " -  
19/9 E-ts, 613 t " -  
19/9 Kontrollfluket u.a.

Motorjournal

RMLA nr 4424 monterad 6/6 1963 med gt 0 t efter SÖ.  
Gångtid 30/9: totalt=71 t  
          Efter SÖ = 71 t

B. Besiktning av de havererade flygplanen

1. Flygplan 28C nr 28.449

./1

Fpl har slagit ner i en mosse med nära nog vertikal nedslags-  
riktning. Karta, bilaga 1. Vid nedslaget bildades en krater,  
foto 1 och 2 och splittrades fpl i mycket små delar, som åter-  
funnos inom ett mycket begränsat område. Delarna hopsamlades  
till två högar, foto 3 och 4. En senare utgrävning av kratern  
gav inga större delar. Sökandet koncentrerades till huvöpp-





Foto 3 28C. Hopsamlade delar



Foto 4 28C. Hopsamlade delar



Hans Bertil Savelin

Bilaga 7

Protokoll, hållet vid förhör,  
verkställda av FV havkom  
nedan angivna dagar.

Den 30 sept 1963.

Ängelholms lasarett.

Flygelev 431115-755 L R Naessén.

Jag tillhör 2.flsk. Min ordinarie lärare är fältf Jönsson. Han är nu ute på förband, Fll, under övningarna.

Under 1.passet idag skulle jag öva rotesamling tillsammans med serg Henriksson och flygelev Nyman. Jag skulle flyga 28 B och de två övriga 28 C. Jag skulle starta och flyga första hälften av passet som 1:a varefter jag skulle gå 2:a. Vi skulle öva i trakten av Markaryd. Under ordergivningen frågade H på vilken höjd jag tänkte gå och jag svarade 4000 till 5000 m. Jag skulle då gå väl fri från underliggande moln.

Ordergivningen och väderföredragningen var kl 0835. Det skulle vara gott flygväder med cumulus 2-4/8 med undersida på 1000 m och översida 2000 - 3000 m.

Starten skulle vara kl 0910 enl programmet.

Jag har utfört övningen förut, 2 pass i dk och 1 pass i ek så jag visste redan hur den skulle gå till. Nyman hade utfört den en gång tidigare i dk. Läraren gick därför igenom övningen i stort före starten i huvudsak med Nyman. Vi har även haft teoretiska lektioner och fått lära om övningen i elevhandboken så jag var fullt på det klara med vad jag skulle göra.

Vi startade i rote med mig som 1:a på bana 29 norra drygt kl 0910. Starten gick bra tyckte jag. Vi gick mot övningsområdet och steg upp genom en glugg till ungefär 4300 m och gick över i planflykt. När vi kom i trakten av övningsområdet gav jag utbrytningstecken och 2:an som låg i flank höger gick ifrån, som han skulle göra. Jag fortsatte på rak kurs och när 2:an svängt tillbaka och låg på ungefär parallellkurs under sväng in mot mig svängde jag vänster (ifrån) med c:a 40° bankning för att han

skulle kunna göra samling i rote. Han gjorde samlingen på så sätt att han svängde in mot mig bakom mig. 2:an skall ha 200 varv mer än 1:an. När 2:an kommit innanför 1:an så att han har 1:ans vänstra vingpets och nos i linje skall han glida in så att han ligger 50 m bakom och 20 m under 1:an. Därifrån gör han flankväxling och lägger sig på utsidan i flank, i detta fall flank höger.

Han var på plats när jag svängt ungefär ett varv och då gick jag rakt ut. Så gjorde vi tre samlingar till med mig som 1:a. Även i den andra och fjärde svängde jag ifrån, i den tredje svängde jag emot.

Den fjärde samlingen var först fullbordad och jag skulle gå ur svängen när jag från 2:an fick order att byta. Vi låg då i högersväng och 2:an låg i flank vänster. Alldeles efter ordern bytte 2:an sväng från höger till vänster, sannolikt för att vi ej skulle komma in i tillfälliga leden röd 1. Jag drog av gasen litet och drog sedan på när jag bedömde det lagom för att komma in på plats i flank höger. Jag kom in på plats medan vi låg i vänstersväng. Så gick vi rakt ut på kurs bedömt ungefär  $320^\circ$  å  $340^\circ$ . Vi hade marksikt och hade kommit i trakten av Strömsnäs bruk och kursen bedömer jag med ledning härav.

1:an gjorde utbrytningstecken och jag gick ifrån. Jag svängde ungefär  $70^\circ$  å  $90^\circ$  höger under 3g belastning. Så svängde jag tillbaka. När jag var på ungefär parallellkurs såg jag honom svänga ifrån. Avståndet var då rätt stort och jag svängde svagt vänster och gick in mot syftlinjen hans vänstra vingpets - hans nos. Jag hade 9600 varv varför han bör ha haft 9400. Jag fick svårigheter för att få in syftlinjen för jag kom för det mesta bakom den.

Jag glider på så sätt under småjusteringar in på syftlinjen - han honom till höger om mig - så flackade jag ut svängen för att enl mitt bedömande komma in 50 m bakom och 20 m under. Men jag kom in på kortare avstånd, kanske 20 å 30 m. Jag hade stor sidförflyttningshastighet i förhållande till 1:an så för att inte glida upp på utsidan svängde jag brant vänster. Men jag märkte att min närmandehastighet var så stor att jag skulle komma in under honom. Jag drog av gasen till tomgång innan jag var under honom. Jag kom in under honom något till vänster och jag gled upp mot honom under det jag kom in under. Jag märkte att jag skulle komma framför honom och fällde ut luftbroms samtidigt som jag sköt fram spaken, dels för att jag ville ifrån honom och dels för att motverka baktungheten när luftbroms fälldes ut. Jag såg honom då snett



upp till höger, min nos var längre fram än hans.

Därförlorade jag ögonkontakten. Så tycktes hela mitt fpl åka upp och samtidigt kände jag en stöt. Jag fick den uppfattningen att mitt fpl därefter gjorde en eller två kvickrollar under stigning.

Jag gick ur kvickrollen genom att neutralställa rodren, gasen var ju avdragen. Fpl slutade då kvickrolla och jag kunde lägga det i planflykt. Jag kände då ett mycket hårt tryck i spaken och fick hålla mot kraftigt för att fpl ej skulle stiga. Jag lät farten gå ned till c:a 300 km/t. Så provade jag rodren. Skevrodren normala, sidorodren tycktes också normala, fast jag gjorde ej stora utslag. Höjdrodret gick <sup>in</sup> högre. Så undrade jag vad som hänt och ropade l:an. Jag låg nu i planflykt och hade tagit in luftbromsen. Jag ropade c:a 4 ggr utan att få svar. Jag gjorde några svaga svängar men kunde ej se honom.

När olyckan hände hade vi svängt från  $320^{\circ}$  å  $340^{\circ}$  till c:a  $50^{\circ}$  uppskattningsvis. Höjden mellan 4000 och 4500 m.

Jag övergick från kanal 48 till Adam och anropade tornet. Efter andra eller tredje anropet fick jag svar. Jag hördes så svagt att ett annat fpl, nr 65, fick transitera. Jag talade om att jag hade kraftigt bak-tungt som jag ej kunde trimma bort. Jag sade också att jag förlorat l:an ur sikte, jag visste ej då säkert om vi kolliderat. Så tittade jag bakåt på mitt fpl och såg att höger fentopp var hoptryckt litet och då förstod jag att vi kolliderat och rapporterade. Så kom "kupan" in och därifrån fick jag order att minska farten till 300 - 250 km/t, pröva rodren och gå hemåt. Jag hade 300 km/t vilket jag rapporterade och fick då order minska till 250 km/t och taga ut klaff. Jag anmälde höjd 3000 m, jag hade förlorat litet höjd. Jag beordrades taga QDM och gick över till kanal C och fick 200. Jag gick tillbaka till kanal A och rapporterade. Under tiden förlorade jag höjd så jag var nere på ungefär 2300 m. Jag höll kanske emot spaken litet för mycket. Sjunkhastighet 1 å 2 m/sek. Försökte stabilisera höjden. Efter en stund fick jag ett QDM 180. Strax därefter såg jag Rösjön under mig. Jag var strax öster den. Efter den liten stund såg jag fältet i en glugg och tog kurs mot det. "kontrollen" talade om avståndet 16 km. Så frågades jag om bränsle. Jag svarade 700 lit. Jag fick order att stiga till 3000 m när jag kom fram till fältet. På order försökte jag taga ut full klaff men måste

stanna vid c:a 40° för jag orkade ej hålla mot och fick då taga in till 30°. Så kom en J 29 och tittade på mitt fpl och rapporterade att höger styrverk var förstört. De frågade mig om jag hade marksikt mellan Klippan och Oderljunga. Jag gick då mot Klippan och fick härunder order att förbereda uthopp. Jag såg en avlång mindre glugg i ost-västlig riktning norr om Klippan. Jag rapporterade och fick order hoppa i den gluggen. De frågade hur långt norr om Klippan den var och jag svarade c:a 5 km. Jag frågade vilken kurs jag skulle inrikta fpl mot. De svarade ungefär kurs 60° - 80°. De sade att jag skulle kuperas före uthoppet och rapportera just innan detta. Hela tiden hade jag 250 km/t.

Jag riktade in fpl, kuperade med HT-kranen och rapporterade att jag kastade huvan och hoppade. Jag fick order att ej söka vända fpl på rygg. Höjden var omkr 3000 m standard. Jag drog i nödutlösningshandtaget för huvan. Den flög bort. Så kopplade jag bort anslutning för radio, syrgasmask och g-dräkt. Drog upp fötterna och satte dem på röret som spaken sitter i. Så kopplade jag loss mig. Försökte ~~kracla~~<sup>Kasta</sup> mig rätt upp men blev stående i sittbrunnen. Krängde mig över sargen åt vänster men åkte då bakåt över vingen och slog ryggen i stabilisatorn, troligast, eller fenan. Jag tappade därvid andan. Drog snabbt därefter i utlösningshandtaget. Efter en stund fick jag luft och fask slog ut. Jag såg J 29 kretsa och vinkade åt den. Såg mitt fpl gå mot marken i en spiralsväng åt vänster och slå i marken och ta' eld.

Försökte hindra pendlingar som uppstod. Jag drev med ryggen före ner, lyckades komma runt ett knappt kvartvarv just innan jag tog mark. Kom ned på en åker och landade snett bakåt höger. Slog mig ej vid nedslaget. Befriade mig liggande från fask. Reste mig och gick mot en gård och vinkade härunder mot en Sk 50. Gårdsägaren tog hand om mig. Han ringde F5 och i samma veva kom ambulansen.

Under första delen av svängen mot l:an kan jag möjligen ha haft högre varv än 9600 men strax efter det jag minskade bankningen vet jag att varvet var 9600.

Jag kände mig fullt frisk i morse. Jag var i Hälsingborg över helgen. Natten lördag-söndag kom jag i säng först kl 0500 men sov till kl 1300. Steg upp. Åt lunch på en bar. Promenerade. Drack kaffe. Tog tåget till Klippan och bussen till Ljungbyhed. Ställde in bagaget på rummet som jag och kamrater<sup>7</sup> hyr i byn. Gick sedan på konditori och drack kaffe och smör-



gåsar. Gick sedan till ett annat konditori. Gick sedan till rummet och bytte och gick till F5 så att jag kom lagom till aktuellt på TV. Gick och lade mig vid 2200-tiden.

I lördags förtärde jag sprit men efter ungefär kl 2300 på lördag kväll drack jag ingen sprit. I lördags på båten mellan Hälsingborg - Helsingör ungefär kl 1500 drack jag 10 cl gin och tonic. På återvägen ungefär 1700-1800 drack jag 5 cl cognac och 5 cl vodka med limejuice. Efter kaffe åkte jag åter till Helsingör och drack då två 10 cl gin och grapetonic. På återvägen ytterligare 10 cl. I Hälsingborg på Aveny drack jag 6 cl cognac vid 2300-tiden och glas av en dryck som kallas "Gröna hissen". Sedan var jag med en flicka.

Den 1 ~~sept~~<sup>okt</sup> 1963.

Kapten 220916-705 K A B Svensson.

Jag är 1.lärare i flygtjänst på 2.flygskolan och under flygvapenövningarna tjf skolchef.

Serg Henriksson kom igår över till 2.flsk från 1.flsk.

Han flög detta pass i dk med eleven Nyman och det var N:s 2. pass i denna övning. H har återinflugit sig på 28 C under de sista två veckorna dels i dk och dels i ek.

./1

Programmet är uppgjort av lt Hallgren, tjf flygavdch (bilaga a).

Jag var ute på tankplattan för att flyga när jag fick telefonmeddelande om att det inträffat en kollision och att tl hade kontakt med en elev i 28 B som ev måste hoppa . Jag skyndade mig upp i tornet där tl och flygavdch orienterade mig om läget. Jag talade med eleven per radio och fick reda på att han höll c:a 250 km/t svag sväng över fältet och 30° klaff ute. Jag frågade om han ej kunde öka farten men fick till svar nej för då fick han för stor baktunghet i fpl. Jag frågade om han trimmat framtungt och det framgick att han hade fullt framtungt och att han fick hålla emot kraftigt framåt i spaken. Hans flyghöjd var c:a 2000 m och han hade enl tl c:a 700 lit bränsle. Jag beordrade upp honom på 3000 m för att han skulle pröva om han kunde flyga med mera klaff ute. Jag beordrade honom försöka med successivt större klaffutslag. Han anmälde att han ej kunde taga ut full klaff, då kunde han ej hålla fpl. Han kunde taga ut ungefär 40°. Jag sade till honom att förbereda uthopp. Sedan sade jag att han skulle göra det om han fick marksikt N eller NO fältet. Han sade att det var mycket moln men en glugg c:a 5 km norr Klippan. Jag sade till honom att hoppa där efter att ha kuperat motorn och riktat in fpl på NO kurs, jag tror jag angav 70°, och att han skulle göra uthoppet i rättvänt läge. - Han hade låg fart, rätt mycket klaff; det medför manöversvårigheter och risk för vikning vid en rollrörelse. Han hade fullt framtungt och fick hålla mot; i och med att han vänt fpl och släppt spaken skulle fpl börjat en halvrollrörelse som jag bedömde skulle försvåra uthoppet.

Han anmälde att han var klar och att "jag fäller huven och hoppar sedan".

Det enda fpl vi hade i luften var ett fpl 29 och han beordrades in att se



på elevens fpl. Ff, fänrik Johansson. Det var medan elevens fpl var över fältet. Han rapporterade att fpl var sönderslaget i stjärten.

Efter uthoppet anmälde fpl 29 att eleven hoppat och att fask utvecklats. Strax därefter såg jag fask och en stund senare såg jag fpl och dess nedslag.

Vid någon tidpunkt fick jag rapport om det andra fpl nedslag.

Inriktningen mot NO från trakten c:a 5 km norr Klippan bestämdes därför att åt det hållet finns minst bebyggelse i närheten av fältet.

Fpl 29 rapporterade att det slagit ned utan att skada bebyggelse.

H och N hade ett fpl 28 C 2.

Det var ingen radarövervakning.

Eleverna får vara civilklädda vid permission utanför området.

./1 S överlämnade utdrag ur elevhandboken (bilaga b).

Fänrik 350324-245 R E M Johansson, F5.

Jag tjänstgör som flyglärare vid 1.flygskolan, F5.

Jag företog återinflygning på fpl 29 för att delta i FVÖ. Start 1000, område Laholm. Då J befann sig 1 mil norr basen hörde J per radio att något inträffat betr fpl 41.

Då ingen order från tl kom fortsatte J stiga mot Laholm.

När J kom i höjd med Laholm fick han order av tl att återvända till basen F5 då ett fpl befann sig över fältet i skadat skick. J återvände och upptäckte fpl rakt över F5 på c:a 2000 m höjd. J gick in mot fpl till 50 m avstånd och iakttog då följande skador.

Höger fena och sidoroder var bortslitet.

Inga ytterligare skador kunde iakttagas.

Såvitt J kunde se var ej höjdrodret skadat.

Betr de iakttagna skadorna uppgav J att det fanns rester kvar av fenan c:a 1/2 dm över bommen.

Strax därefter fick eleven order att företa fallskärmsutsprång och därför separerade J från fpl och intog höjdöverläge.

J iakttog att eleven styrde ostlig kurs, kastade huvan. C:a 30 sek därefter hoppade ff. Såvitt J kunde se (J befann sig då c:a 1 km från fpl) rullade ff snett över vänster sida och fpl steg i samband med uthoppet. Strax efter det ff lämnat fpl iakttog J att fpl vek sig. 5 - 10 sek efter det ff lämnat fpl såg J att skärmen utvecklade sig, vilket J då anmälde till tl.

J som släppt fpl ur sikte fick nu återigen ögonkontakt. Fpl befann sig då i planflykt, ostlig kurs. Efter flera gungor varunder fpl vek sig vid minst ett tillfälle, gick fpl i en vänstersväng, som blev mot slutet allt brantare och slog i marken i närheten av Hyllstofta. Under denna tid följde J även ff i luften. Strax efter det fpl havererat landade ff på en äng i närheten av en gård vid Sorrödssjöarna. Ff hade stark avdrift vid nedslaget.

Dessförinnan hade J omtalat för tl både när och var fpl tog mark samt när och var ff landade.

Efter det J flugit över ff på c:a 30 m höjd fick J order lämna området.



Trafikledare 37-2-40 L E Ohlsson.

Jag tjänstgjorde som närtl för fpl 28.

All trafik ända från starten finnes inspelad.

Löjtnant 350112-323 L-Å Hallgren.

Jag är tjf flygavdch 13.flygavd sedan tre veckor. Förut var jag adj på 2.flsk.

H överlämnade avskrift av betygstablå där röd linje markerar elevernas veckobetyg och blå linje enstaka passbetyg från icke ordinarie lärare (Bilaga c).

./1

Vidare överlämnades avskrift av Naesséns betyg för de två dk-passen i övning 62:2 (rotesamling).

Lärare var i båda fallen fanjunkare Alm som N haft som lärare under senaste tre veckorsperioden (bilaga d).

./1

Jag anser N vara en av de bästa eleverna och har ingen anmärkning mot hans personliga uppträdande.

Fanjunkare 240117-485 L Alm.

A tjänstgör som flyglärare vid 2.flygskolan, F5.

A har haft Naessén som elev vid övningar i rotesamling.

Enl A:s uppfattning genomförde N övningarna bra, över normalt.

Efter 2. övningspasset dk fann A inte några betänkligheter att släppa N ensam för övn i ek.

N kan inte betecknas som överambitiös, snarare tvärtom.

A har särskilt framhållit som en "dödssynd" att tappa ögonkontakten med rotechefen. Skulle så ändock ske måste ff bryta ifrån kraftigt. Har eleven tendens att komma för långt fram vid rotesamling skall han gå under och på utsidan samt dra av gasen. Eleverna är under-

visade att ej använda luftbroms under roteflygning.

Under utbildningen i dk så låter A eleverna själva avsluta sin bedömning vid rotesamling och själva klara ut ev uppkommen situation under viss undervisning från flygläraren.

Flygelev 440407-851 Ö I G Andersson.

Under lördagen 28/9 reste flygeleverna Naessén, Paulsson, Erlandsson och jag till Hälsingborg.

Vi tog färjan till Helsingör kl 1500.

Vi intog en grogg var c:a 8 cl gin och tonic.

På återvägen kl 1700 drack jag två 5 cl vodka och Lime-Juice.

Efter kaffe i Hälsingborg reste vi återigen till Helsingör och drack då någon drink Gröna Hissen.

På återresan drack jag inte något. Vi kom tillbaka ungefär kl 2000.

Vi besökte Aveny och stannade där till kl 0100.

Flygtekniker 2324-7-49 J A Mårtensson, 2.komp, F5.

M tjänstgjorde som service-mek på tankplattan.

M har verkställt B-service på fpl 79 (28 C) den aktuella dagen.

Allting fungerade vid B-servicen normalt med undantag av bromstrycket.


Lågt bromstryck 9 kg varför M justerade upp detta till 10 kg.

B-service innebär ej kontroll av nödutlösningen för huven.

Uppläst och vidkänt

Som ovan

/Göran Steen/  
Ordf

  
/G. Rosander/  
Sekr.