

Bra gjort

INSTRUMENTFEL I MOLN

Följande händelse visar hur flygförare och trafikledare genom initiativ, gott omdöme och personlig skicklighet kan lösa en svår situation.

Tillbudet inträffade i samband med systemlandning med en J35 vid F16. Flygplanet fick fel på kurs- och horisontanläggningen i moln. Vädret var vid det aktuella tillfället: molnbas 300 meter med en diffus översida omkring 1000 meter; nästa molntäcke började på 3000 meter och översidan på detta var 9000 meter.

Föraren, första fältflygare John Dahlin skulle avsluta passet med B-landning från 4000 meter. Han flög på instrument i moln och avsåg att ta plats över F16 med hjälp av DME och pejling. I samband med sväng över plats märkte föraren att kompassen stod stilla på kurs 30° . Han fortsatte dock svängen till vad han bedömde vara rätt utkurs och påbörjade planén. Föraren noterade därvid alltför snabb höjdförlust och fartökning, trots att horisontindikatorn visade planflyktsläge. Han förstod nu att han hade fel på flyglägesinstrumenten varför han övergick till att flyga på grundinstrumenten samt meddelade trafikledaren på F16 felet.

Fältflygare Dahlin lyckades relativt snabbt få flygplanet under kontroll, och beslöt sig för att stiga upp över moln, trots den relativt ringa bränslemängd han hade i flygplanet. Vädersituationen hade under flygpasset sakta gått mot försämring, och han var därför ej säker på molnskiktningen när felet uppstod. Detta var anledningen till att han beslöt att stiga i stället för att fortsätta nedåt på grundinstrumenten. Under stigningen vandrade horisonten mellan 40° stigning och 40° dykning.

Löjtnant Folke Eriksson, som var den förare, som låg närmast före i slinglandningen, hörde radiotrafiken när han låg på 500 meter i moln. Han avbröt sin landning och steg för att assistera, eftersom

han bedömde att hans bränslemängd skulle räcka, om han mycket snabbt kunde få kontakt med det andra flygplanet.

Den trafikledare, som tjänstgjorde på kontrollen, Lennart Johansson, gjorde nu en mycket god insats. Han lyckades på kort tid leda ihop de båda enheterna med hjälp av radar (länkad PPI-bild från Arlanda SRE), trots att han ej var utbildad på radarledning. Han var hela tiden mycket tidspressad, då båda flygplanen hade relativt lite bränsle kvar. Efter en god ledning var roten samlad på 9000 meters höjd sju minuter efter det att föraren meddelat horisontfelet. Från återsamlingspunkten norr om F16 planerade nu roten brant direkt mot basen med hjälp av DME och orienteringar från TL:s radar. Marksikt erhöles omedelbart norr om Uppsala på 300 m höjd. Efter landning hade flygplanet ca 10 % bränsle kvar.

"Flygförare, assisterande flygförare och trafikledare har genom samverkan, rådigt handlande och gott personligt kunnande på ett föredömligt sätt löst en svår uppgift" summerar haveriutredaren i sin rapport.