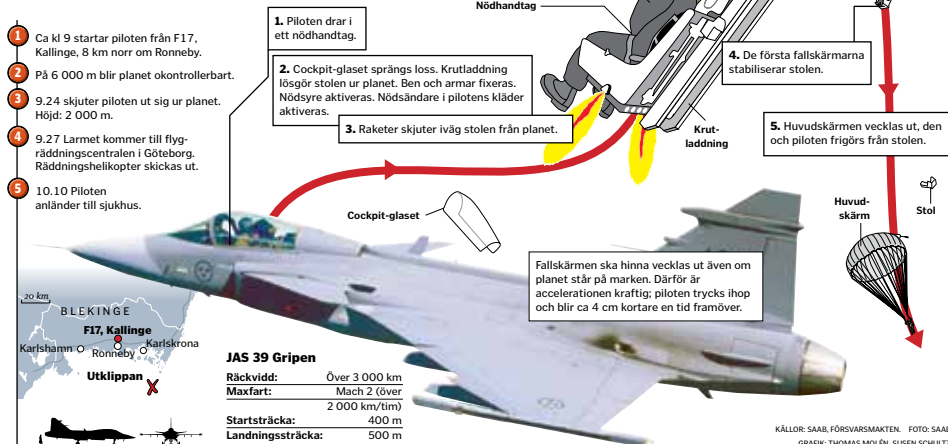


## Krutraketestol räddar piloten

Att skjuta ut sig ur planet sker automatiskt. Allt går på någon sekund.



# Fjärde kraschen med Jasplan

Olyckan anses inte få konsekvenser för exportchanserna

Vädret var bra, piloten rutinerad och stridsövningen noga förberedd. Ändå havererade Jas 39 Gripen över Hanöbukten. Vraket på 60-70 meters djup kan kanske ge Statens haverikommission svar på hur olyckan kunde inträffa.

Det var under en övning i luftstrid vid halv tio-tiden igår som olyckan inträffade söder om Utklippan utanför Karlskrona. Vid 6 000 meters höjd hamnade ett av planen i okontrollerat läge. När planet sjunkit till 2 000 meter utlöste piloten Axel Nilsson katarpultstolen.

– Han sköt ut sig helt enligt instruktionerna, säger Kent Löving, informationschef vid flygflojtlinjen F17 i Blekinge.

Axel Nilsson hämtades upp från vattnet av en flygräddningshelikopter och fördes till Karlskrona sjukhus. På eftermiddagen kunde han lämna sjukhuset och träffa sina kollegor för att bearbeta händelsen.

– Han mår förhållandevis bra. Men det är naturligtvis en lite otäck upplevelse, säger Kent Löving. I samband med utskjutningen



Februari 1989: En Jas Gripen-prototyp går i backen vid testflygning i Linköping.

FOTO: SCANPIX



Augusti 1993: En Gripen störtar på Långholmen vid en uppvisning.

FOTO: BJÖRN LARSSON/ASK



September 1999: Rickard Mattson överlever en krasch över Väneren.



Juni 2005: Piloten plockas upp efter kraschen i havet söder om Karlskrona.

FOTO: LARS PERSSON/SCANPIX

utsätts kroppen för stora påfrestningar. Piloten kan skjutas ut på 140 meter ur katarpultstolen och väga ungefär 20 gånger mer än vanligt.

–Kompressionskador uppstår alltid. Det är en väldigt massa kraft och man trycks ihop upp till fyra centimeter.

Det kan ta många veckor innan kroppen är helt fysiskt återställd. 42-åriga Axel Nilsson har sin ordinarie tjänst på högkvarteret i

Stockholm och sin flygtjänst i Blekinge. Han uppges vara en erfaren pilot och har flugit inom flygvapnet i 20 år. Hans berättelse om vad som hände i planet före haveriet är värdefull för den undersökningsgrupp från Statens haverikommission som utreder olyckan. I går kväll hölls ett första möte på plats.

–Vi ska nu lägga upp en plan för hur vi ska gå vidare, säger ordförande Carin Hellner. Enligt Kent Löving skulle delar

av planet som flutit i vattnet komma in under kvällen. Själva planet ligger på cirka 60-70 meters djup. –Det ligger mitt ute på sjön vilket inte är särskilt bra.

**Olyckan är den fjärde** med Gripen. 1989 kraschade ett plan på Saabs flygfält i Linköping, 1993 förolyckades ett plan under en uppvisning i Stockholm. Sex år senare störtade ett plan i Väneren under en övning. Owe Wagermark, informationschef för Gri-

pen internationalt som ansvarar för exporten av planen, tror inte att gärdagens krasch får några konsekvenser.

–Haverier inträffar alltid när man tränar för svåra uppgifter, det är nästan ett under att vi klarat oss så länge. När vi jämför oss med andra länder känner vi att vi är mycket förskonade.

Han påpekar även att planet som störtade inte tillhör den senaste modellen, något som han även meddelat utländska köpare som Sydafrika, Tjeckien och Ungern.

ANNA CAREBORG

08-135312, anna.careborg@svd.se

**SvD.se**

Bildspecial och webb-TV från kraschen. • svd.se

## ”Man måste lita på sin egen kunskap och erfarenhet”

Bara timmar efter kraschen lyfte Peter Nilsson med en Jas Gripen 39. Enligt honom är förtröendet för planet ett måste för en stridspilot.

–Att flyga i 1 000 kilometer i timmen och öva inför en strid är alltid förenat med vissa risker, säger han.

Peter Nilsson hörde talas om olyckan strax efter att den inträffade igår.

–Det kändes tråkigt. Samtidigt var det en otrolig lättnad att höra att piloten klarade sig, säger han.

Själv är han chef för flygvapnets taktiska utprovningenshet Jas 39 i Linköping. Igår, precis

som så många andra dagar, skulle han flyga i en och en halvtimme efter lunch. Någon tvekan om att lyfta fanns det varken hos honom eller kollegorna.

–Man måste lita på sin egen kunskap och erfarenhet. Kanske skärpte jag koncentrationen något efter olyckan, men det var inget jag direkt tänkte på.

Han liknar det vid att få syn på en bilolycka för någon som är på väg till jobbet.

–Du kanske får en klump i magen när du ser olyckan och stannar upp för ett ögonblick. Men den får dig inte att ställa bilen och ta bussen i fortsättningen, säger han.

Peter Nilsson har själv haft kolleger som skadats allvarligt i samband med flygolyckor och betonar att han och kollegerna inte är gjorda av stål.

–Samtidigt är det något vi är utbildade till. Börjar man tvivla ska man inte vara stridspilot.

ANNA CAREBORG

08-135312, anna.careborg@svd.se