

1995-09-20

L-17/95

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1995:34

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 8 maj 1995 vid Skäve gård, Järna, AB län, med en flygskärm.

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

S-E Sigfridsson Nils Benker

Rapport C 1995:34

L-17/95

Rapporten färdigställd 1995-09-19

<i>Luftfartyg: typ</i>	Flygskärm: Ailes de K, Genair 512 (CH)
<i>Ägare</i>	Alexander Geiger, Prästgårdsgatan 60, 153 00 Järna
<i>Tillverkningsår</i>	1989 eller senare
<i>Sele</i>	Sittsele Air Bulle (F) med sittplatta
<i>Viktintervall</i>	80B100 kg
<i>Svensk klass</i>	C
<i>Utländsk klass</i>	DHV 3
<i>Skärmens kondition</i>	God
<i>Nödskärm</i>	Fanns inte
<i>Hjälm</i>	Motorcykelhjälm
<i>Tid</i>	1995-05-08, ca kl.20.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST= UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Skäve gård, Järna, AB län (pos 5904N 1735E; ca 10 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Bilbogsstart
<i>Väder</i>	Svag vind, god sikt, molnbas ca 3000 fot, temp ca 5°C
<i>Antal ombord</i>	1
<i>Personskador</i>	Allvarliga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade (sittplattan sprack)
<i>Förarens ålder, behörighet</i>	21 år, ingen skärmflyglicens
<i>Förarens flygerfarenhet</i>	Ca 35 bilbogsstarter/ca 35 min

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande och Nils Benker, utredningschef.

SHK har biträtts av Svenska Skärmflygförbundet (SSFF) genom Joakim Ekdahl som operativ och teknisk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Carl Olsson.

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

Händelseförlopp m.m.

Föraren och hans bror tränade bilbogsstarter. De hade inte genomgått utbildning i skärmflyg. Bogserutrustningen bestod av en öppen tvåsitsig Fiat sportbil och en 60B70 m lång nylonlina av vattenskidåkartyp. Linans ena ände var fäst med en knut i det högra sätets säkerhetsbälte. Den andra änden slutade i en hemmagjord snabbkoppling. Dragkraftsindikering saknades. Linan saknade veclänk.

Brodern, som var ensam i bogserbilen och enda vittnet, har uppgett att han igångsatte bogseringen med en fart av ca 20 km/t. När skärmen efter ca 150

meters bogsersträcka nått ca 25 meters höjd brast linan. Föraren kom i pendling, skärmen fick ett s.k. inslag och ekipaget störtade till marken.

Skärmen hade inhandlats begagnad. Dess klassning innebar att den enligt SSFF:s anvisningar endast fick flygas av förare med 25B50 timmars flygerfarenhet, med god erfarenhet av termik- och hangflygning och som kontinuerligt flyger året runt. Rekommendationerna var inte kända av de båda inblandade. Skärmens klassning hade inte, enligt vad som uppgetts till SHK, nämnts av säljaren.

Utlåtande

Haveriet orsakades av att bogserlinan brast på så låg höjd att föraren inte lyckades få kontroll över skärmen innan den slog i marken.

Bidragande orsaker till olyckan har varit:

- förarens bristande kunskaper och erfarenhet,
- kontinuerlig övervakning från bogserbilen av startförloppet var omöjlig,
- dragkraften kunde inte mätas och övervakas och linans draghållfasthet var inte känd,
- bogserlinan saknade veklänk.

Rekommendationer

Inga.