

Rapport C 1993:65

**Luftfartshändelse den 20 juli 1992
på Orsa/Tallheds flygfält, W län**

Ärende L-62/92

1993-11-15

Ärendebeteckning
L-62/92

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1993:65

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 20 juli 1992 på Orsa/Tallheds flygfält, W län, med en hängglidare.

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

Olof Forssberg

Nils Benker

Innehåll

	SAMMANFATTNING	4
1	FAKTAREDOVISNING	5
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	5
1.2	Personskador	5
1.3	Skador på luftfartyget	5
1.4	Andra skador	5
1.5	Besättningen	5
1.6	Luftfartyget	6
1.7	Meteorologisk information	6
1.8	Navigationshjälpmedel	6
1.9	Radiokommunikationer	6
1.10	Flygfältsdata	6
1.11	Färd- och ljudregistratorer	6
1.12	Haveriplats	6
1.13	Medicinsk information	6
1.14	Brand	6
1.15	Överlevnadsaspekter	7
1.16	Särskilda prov och undersökningar	7
1.17	Övrigt	7
1.17.1	<i>Servicefordonet</i>	7
1.17.2	<i>Besättningen på servicefordonet</i>	7
1.17.3	<i>Trafikreglering på fältet</i>	7
2	ANALYS	7
3	UTLÅTANDE	8
3.1	Undersökningsresultat	8
3.2	Orsaker till haveriet	8

BILAGA

1	<i>Skiss över flygfältet</i>
---	------------------------------

Rapport C 1993:65

Ärende L-62/92

Rapporten färdigställd 1993-11-15

Luftfartyg: registrering och typ
Tidpunkt för händelsen

Hängglidare, Skytrack Gyro
1992-07-20 kl. 23.30

Anm: All tidsangivelse avser svensk/sommartid (SST) = UTC + 2 timmar

Plats
Typ av flygning
Väder

Orsa/Tallheds flygfält, W län
Skolflygning under bogsering
Vackert väder, skymning med något nedsatt sikt, vindstill

Antal ombord: *besättning*
Personskador
Skador på luftfartyget
Förarens ålder, certifikat
Förarens flygtid
Lärarens ålder, certifikat

1
Allvarliga
Begränsade
24 år, elev
<1 timme
25 år, instruktör

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 23 juli 1992 kl. 11.00 om att en hängglidare hade havererat på Orsa/Tallheds flygfält, W län, den 20 juli kl.23.30.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Olof Forssberg, ordförande, och Nils Benker, flygoperativ utredningschef. SHK har biträts av Sven Lindén som flygoperativ expert.

Utredningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

SAMMANFATTNING

Under skolning i hängflyg bogserades en elev i en ca 30 m lång lina bakom ett dragfordon. Bogseringen försigick i vänstervarv på den gräsbevuxna östra halvan av fältet med en fart av cirka 40 km/tim. Det bogserande fordonet hade tända strålkastare och roterande varningsljus.

När bogserläpet befann sig ungefär mitt på fältet med sydlig kurs passerade en servicebil med släckta strålkastare och utan varningsljus tvärs ekipagets färdriktning från vänster med en hastighet av 50 - 60 km/tim. Föraren av bilen uppmärksammade inte hängglidaren som flög in i servicebilens högra sida.

Bidragande till händelsen har varit:

- Skymning rådde vilket nedsatte sikten något.
- Servicefordonets vindruta var skadad och medgav inte full sikt framåt och framåt/höger för föraren.
- Föraren hade inte erhållit klara informationer om rådande trafik på fältet.
- Föraren hade begränsad körrutin.
- Det saknades bestämmelser som reglerade trafiken på fältet.

1. FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

På kvällen den 20 juli 1992 bedrevs skolning i hängflyg med en elev som bogserades i en ca 30 m lång lina bakom ett dragfordon. Bogseringen försigick i vänstervarv på den gräsbevuxna östra halvan av fältet med en fart av cirka 40 km/tim. Den bogserade hängglidarens höjd över marken varierade mellan en och två meter. Skymning rådde med god sikt. Den gula bogserbilen var försedd med roterande rödljus (s.k. saftblandare) på vindrutans övre ram och hade tända strålkastare.

När bogsersläpet befann sig ungefär mitt på fältet med sydlig kurs körde ett servicefordon med släckta strålkastare och utan varningsljus tvärs ekipagets färdriktning från vänster med en hastighet av 50 - 60 km/tim. Föraren av detta fordon uppmärksammade släpets bogserbil men inte hängglidaren. När han upptäckte denna fotbromsade han till stillastående. Den ansvarige på servicefordonet, som satt bakvänd och skötte farthållning och en dubblrad fotbromspedal, bromsade också när han upptäckte släpets dragfordon till höger om sig. Tio meter långa bromsspår uppmättes i gräset. En kollision med hängglidaren kunde dock inte undvikas utan denna flög in i servicefordonets högra sida. Instruktören i bogserfordonet kapade bogserlinan i det ögonblick han konstaterade att en kollision var oundviklig.

1.2 Personskador

	<i>Besättning</i>	<i>Passagerare</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
			Omkomna	-
Allvarligt skadade	1	-	-	1
Lindrigt skadade	-	-	-	-
Inga skador	-	-	-	-
Totalt	1	-	-	1

1.3 Skador på luftfartyget

Hängglidarens styrbygelrör bröts och dess vänstra vingrör böjdes.

1.4 Andra skador

Den korsande bogserbilens högra dörr trycktes in.

1.5 Besättningen

Föraren var vid tillfället 24 år och hade gällande elevlicens.

Flygtid (timmar),

<i>senaste</i>	<i>24 timmar</i>	<i>90 dagar</i>	<i>Totalt</i>
Alla typer	0.8	0.8	0.8
Denna typ	0.8	0.8	0.8

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 3

Instruktören hade gällande licens utfärdad av Svenska Hängglidförbundet.

1.6 Luffartyget

Ägare/innehavare:
Typ:

Andreas Hedström
Skytrack Gyro

1.7 Meteorologisk information

Vädret var vackert och det var vindstilla. Skymning rådde med något nedsatt sikt.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inte aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Den ansvarige på servicefordonet passade flygfätets frekvens.

1.10 Flygfältsdata

Framgår av bilaga.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Inte aktuellt.

1.12 Haveriplats

Position 6111N 1443E.

Kollisionen skedde på gräsfältet strax väster om stråk 15/33 i höjd med hangaren och klubbhuset. Polisen underrättades tre dagar efter händelsen. Enligt den platsutredning som polisen då utförde, kunde 4,5 m svaga spår, svängda åt vänster, iakttagas vid platsen för kollisionen. Omedelbart väster om kollisionspunkten fanns ett mindre antal glasbitar. Se bilaga.

1.13 Medicinsk information

Det har inte framkommit något som tyder på annat än att inblandande var i god fysisk och psykisk kondition före kollisionen.

1.14 Brand

Inte aktuellt.

1.15 Överlevnadsaspekter

Inte aktuellt.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Vid polisens undersökning av servicebilen framkom att skadorna på vindrutan skett före händelsen, att varningslampa saknades och att strålkastarna och bromsarna var ur funktion.

1.17 Övrigt

1.17.1 Servicefordonet

Det korsande servicefordonet var en oregistrerad Volvo 66 GL som byggts om till bogserfordon. Farthållning sköttes från den bakåtvända instruktörsplatsen med ett handreglage. Fotbromsning kunde ske från bägge platserna. De två högra tredjedelarna av vindrutan hade sådana skador att sikten framåt genom denna sektor var nedsatt.

1.17.2 Besättningen på servicefordonet

Enligt den redogörelse som lämnats av den ansvarige på servicefordonet hade han i egenskap av hjälpinstruktör tillåtelse att låna fordonet av ägaren, som bedrev skolning i skärmflyg på fältet. Han valde att låta en minderårig bekant till ägaren föra fordonet. Han trodde denne hade vana vid fordonet eftersom han tidigare på kvällen hade fått köra det. Enligt uppgift besökte fordonsföraren fältet första gången några timmar före den aktuella händelsen.

Före den aktuella färden över fältet tillsades han av den ansvarige hjälpinstruktören att "se upp för hängglidare". Han kan inte erinra sig att han uppfattat detta.

1.17.3 Trafikreglering på fältet

Vid pågående bogserövningar på fältet reglerade de ansvariga instruktörerna trafiken inbördes. Bogserfordon liksom övriga fordon på fältet skulle enligt de rutiner som tillämpades föra blinkande varningljus. Särskilda bestämmelser för hängflyg- och skärmflygpersonal som reglerade fordonstrafik på fältet saknades.

2 ANALYS

Av vad som framkommit har kollisionen varit en följd av bristande uppmärksamhet från förarens sida. Bidragande till detta har sannolikt varit att föraren inte uppfattat den ansvarige hjälpinstruktörens tillsägelse att se upp för hängglidare på fältet. Han hade vidare begränsad erfarenhet av fältet och trafiken där och saknade fullgod överblick över området framför bogserfordonet på grund av den trasiga vindrutan och den något i skymningen något nedsatta sikten. Hans ungdom och orutin har sannolikt också inverkat menligt på hans förmåga till överblick.

3 UTLÅTANDE

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Sikten var något nedsatt på grund av skymningen.
- d) Servicefordonet som kolliderade med hängglidaren saknade varningsljus och belysning. Vindrutan var trasig vilket nedsatte sikten framåt och

Fel! Okänt växelargument.

- framåt till höger för föraren.
- e) Föraren av servicefordonet var minderårig. Han hade begränsad erfarenhet av framförande av fordonet på fältet och av verksamheten där.
 - f) Instruktionen till föraren var bristfällig.
 - g) Särskilda bestämmelser för hängflyg- och skärmflygpersonal som reglerade fordonstrafik på fältet saknades.

3.2 Orsaker till haveriet

Haveriet orsakades av att föraren av ett servicefordon som korsade ett bogsersläps bana inte såg släpet i tid varvid den bogserade hängglidaren kolliderade med fordonet.

Bidragande till händelsen har varit:

- Skymning rådde vilket nedsatte sikten något.
- Servicefordonets vindruta var skadad och medgav inte full sikt framåt och framåt/höger för föraren.
- Föraren hade inte erhållit klara informationer om rådande trafik på fältet.
- Föraren hade begränsad körrutin på fältet.
- Det saknades bestämmelser som reglerade trafiken på fältet.