

Rapport C 1994:1

Ärende L-16/93

Rapporten färdigställd 1994-01-10

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	Flygskärm typ Condor Tornado 57
<i>Tid</i>	1993-04-03, kl.14.15
<i>Plats</i>	Stora Håvens, Tidaholm
<i>Typ av flygning</i>	Allmän flygträning
<i>Väder</i>	Vind 40□/2-8 m/s byig, temp +6□C, mulet
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Allvarliga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Övriga skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	33 år, finsk instruktörslicens
<i>Förarens totala flygtid</i>	Ca 40 timmar
<i>Förarens antal starter</i>	Ca 300 starter

Händelsen har utretts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Hans Gullberg, ordförande t.o.m. 931031, Olle Lundström, ordförande f.o.m. 931101 och Henrik Elinder, utredningschef. SHK har biträtts av Joakim Ekdahl som expert. Utredningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp m.m.

Föraren startade med sin flygskärm från ett privat fält med hjälp av en dragbil. Starten som gjordes mot vinden gick normalt och på ca 250 meters höjd kopplade föraren loss bogservajern. Efter några sekunders flygning mot vinden fick skärmen ett s.k framkantsinslag som föraren lyckades "pumpa ut" med hjälp av bromslinorna. Straxt därefter fick skärmen ytterligare ett inslag som föraren hävde på samma sätt. Vid ett tredje inslag, som var mycket kraftigt, började ekipaget att cirkla okontrollerat mot marken. Föraren utlöste då sin nödfallskärm som emellertid inte hann utvecklas helt innan föraren slog hårt i marken. Föraren ådrog sig ryggsador.

Vid den tekniska undersökningen av flygskärmen efter haveriet har konstaterats att de bakre justerbara bärremmarna var helt utsläppta (motsvarar ca 15 cm förlängning) vilket innebär att skärmen var trimmad för högsta fart. Föraren har också uppgivit att han använde skärmens trimsystem. Enligt tillverkaren kan skärmen få farliga flygegenskaper om bärremmarna trimmas mer än 1,5 cm. Motstridiga uppgifter råder huruvida föraren muntligen fått denna information från skärmtillverkaren eller inte i samband med att skärmen levererades.

Svenska Skärmflygförbundet (SSFF) godkänner och klassificerar flygskärmar i tre klasser, A, B och C, baserat på bl.a. den klassning som skärmen fått i tillverkarlandet. A-skärmar är de mest lättflugna och används vid skolning.

C-skärmar är de mest avancerade och får endast flygas av förare med särskild kompetens (Steg 3 licens). Skärmar som saknar tidigare klassificering hänförs alltid till klass C. Den aktuella skärmen var av SSFF klassad som B-skärm.

Utlåtande

Skärmtypens trimsystem medger trimning så att farliga flygegenskaper kan uppstå. I detta fall fick föraren under flygningen flera framkantsinslag varav ett så kraftigt att skärmen blev omanöverbar och förlorade flygförmågan. Med tanke på skärmtypens kritiska flygegenskaper i samband med trimning ifrågasätter

SHK om den inte borde vara klassad som C-skärm.

Enligt vad SHK har kunnat finna föreligger det från luftfartsmyndighetens sida för närvarande inga föreskrifter eller restriktioner vad gäller flygning med flygskärm. Skärmflygning har många likheter med hängflygning. Med tanke på skärmflygverksamhetens omfattning och expansion bör nuvarande luftfartsbestämmelser kompletteras så att liknande bestämmelser som gäller för hängflygverksamhet även kommer att gälla för skärmflygverksamhet.

Rekommendationer

- Luftfartsverket bör verka för att flygskärm typ Condor Tornado 57 i nuvarande utformning blir klassad som C-skärm.
- Luftfartsverket bör komplettera nuvarande luftfartsbestämmelser så att skärmflygverksamhet kommer att omfattas av liknande bestämmelser som nu gäller för hängflygverksamhet.