

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1994:11

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 2 maj 1993 i Åre, Z län, med en flygskärm typ Firebird Apache.

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

Olof Forssberg

Nils Benker

Claes Jernow

Rapport C 1994:11

L-26/93

Rapporten färdigställd 1994-03-25

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	Flygskärm: Firebird Apache 23
<i>Sele:</i>	Sittsele
<i>Viktintervall:</i>	50B70 kg
<i>Svensk klass:</i>	A
<i>Skärmens kondition:</i>	God, 1 år gammal
<i>Nödskärm:</i>	FIREBIRD R2, användes ej
<i>Tid</i>	1993-05-02 ca kl. 13.00
<i>Plats</i>	Åre, Z län (pos 6320N 1305E, höjd ö.h. 372 m)
<i>Typ av flygning</i>	Flygträning
<i>Väder</i>	Vind 225□/3 m/s, viss luftturbulens på låg höjd, inga moln
<i>Antal ombord</i>	<i>Besättning:</i> 1
<i>Personskador</i>	Allvarliga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Övriga skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	26 år, elevlicens
<i>Förarens totala flygerfarenhet</i>	39 flygningar

Händelsen har utretts av Statens haverikommission (SHK; Olof Forssberg, ordförande, Nils Benker, utredningschef, och Claes Jernow, sakkunnig).

SHK har biträttats av Svenska Skärmflygförbundet genom Joakim Ekdahl som operativ och teknisk expert.

Utredningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp

Föraren hade genomgått grundläggande skärmflygutbildning i Åre. Hon hade ännu inte hunnit tilldelas skärmflyglicens steg 1. Med sin elevlicens hade hon enligt Svenska Skärmflygförbundets föreskrifter behörighet att bl.a. genomföra s.k. höjdflyg (skärmflygning då det vertikala avståndet från föraren till marken överstiger 100 m) antingen tillsammans med skärmflygare med steg-2-licens eller under övervakning av skärmflyginstruktör.

Den aktuella dagen genomförde föraren först ca fyra höjdflyg tillsammans med några skärmflygare som hade steg-2-licens. Hon startade från Olympialiften på Åreskutan och landade på +Draklanda*, ett fält som ligger vid Åresjöns norra strand. Fallhöjden är ca 450 m. Vid normalt höjdflyg på sträckan brukar man nå fram till fältet på ca 200 meters höjd. När de andra skärmflygarna hade slutat att flyga avsåg hon göra ytterligare ett höjdflyg och bad därför en instruktör att övervaka henne. Han accepterade detta eftersom han bedömde att flygförhållandena var bra.

Instruktören befann sig i närheten av startplatsen. Han observerade därifrån att skärmens glidtal var sämre än normalt och bedömde det bero på att den passerade genom områden med nedåtriktad vind. Han såg också att föraren passerade relativt lågt över järnvägen strax väster om Åre och att hon gick in norrifrån direkt på baslinjen för landning. Självt har föraren uppgivit att hon inte fick höjd som vanligt*.

På baslinjen kom föraren på kollisionskurs med en annan skärmflygare, som hade svängt vänster in på baslinjen från sjösidan. För att undvika kollision drog hon kraftigt i den högra bromslinan och gick in i en högersväng. Andra skärmflygare, som observerade händelseförloppet från marken, har uppgivit att högersvängen var snäv och att farten verkade vara låg. Självt har föraren uppgivit att ena sidan av skärmen förmodligen hamnade i stall* (förlorade lyftkraft). Efter ca 90 graders kursändring slog skärmen fram över henne, varvid sjunkhastigheten ökade. Hon hann inte göra någon upptagning. Skärmen fortsatte i sväng tills hon slog i marken med hög sjunkhastighet från ca 10 meters höjd.

Vid nedslaget som skedde i medvind skadades föraren i ryggen. Hon fördes i helikopter till sjukhus i Östersund. Där konstaterades att hennes ena häl och en ländkota hade krossats. Hon fördes ett dygn senare i flygambulans till sitt hemsjukhus i Göteborg, där hon efter operation vårdades i tre veckors tid. Efter totalt tio månaders sjukskrivning är hon f.n. arbetsför men inte helt färdigbehandlad.

+Draklanda* är ett centrum för skärm- och hängflygare. Regler för skärmflygning vid platsen har fastställts av den lokala skärmflygklubben. Av reglerna framgick bl.a. att inflygning för landning skulle ske från sjösidan för att undvika flygning på låg höjd över järnvägen och dess starkströmsledning. Detta hade föraren som elev under utbildningen informerats om av sin instruktör.

SHK:s utlåtande

Olyckan orsakades av att flygskärmen förlorade lyftkraft på så låg höjd att föraren inte hade någon möjlighet att återta kontrollen över skärmen.

Bidragande orsaker till olyckan har sannolikt varit:

B nedåtriktade luftströmmar som orsakade större höjdförlust än normalt under flygningen vilket tvingade föraren att angöra baslinjen från motsatt håll än det föreskrivna

B för snäv undanmanöver av föraren för att undvika mötande skärm

B förarens begränsade rutin vilket kan ha försatt föraren i en stressituation.