

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2000:20

***Olycka med flygskärm av typ Apco Sabra 27
vid Måttsunds skidanläggning, Luleå, BD län, den
25 mars 2000***

Dnr L-019/00

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se

2000-06-27

L-019/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2000:20

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 25 mars 2000 vid Måttsunds skidanläggning, Luleå, BD län, med en flygskärm av typ Apco Sabra 27.

Enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor överlämnas härmed en rapport över undersökningen.

Ann-Louise Eksborg

Monica J Wismar

Rapport RL 2000:20

L-019/00

Rapporten färdigställd 2000-06-27

<i>Luftfartyg: typ</i>	Flygskärm , Apco Sabra 27, DHV 1 (skolskärm)
<i>Ägare/Innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-03-25, ca kl. 12.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Vid Måttsunds skidanläggning, Luleå, BD län, (pos 6533N 2156E; ca 130 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Backglidning
<i>Väder</i>	Enligt Luleå/Kallax F21 kl. 11.50: vind 310°/11 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt -1/-9 °C, QNH 1011 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	–
<i>Personskador</i>	Föraren fick svåra brännskador
<i>Skador på luftfartyget</i>	Avklippta linor
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i> ålder, certifikat</i>	23 år, elevlicens
<i> total flygtid</i>	ca 2 timmar, 80 flygningar

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 25 mars 2000 om att en olycka med en flygskärm inträffat vid Måttsunds skidanläggning, Luleå, BD län, samma dag ca kl. 12.00.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, och Monica J Wismar, operativ utredningschef.

SHK har biträtts av Jörgen Hammer som operativ expert och Christer von Hedenberg som medicinsk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp m.m.

Föraren skulle utföra en s.k. backglidning från skidbacken i Måttsund söder om Luleå. Han hade flugit på platsen ett flertal gånger.

Skidbacken har två nedfarter. Den högra av dessa uppifrån backen sett är den som vanligen används som flygbacke. I den vänstra nedfartens nedre del finns en korsande 20 000 volts högspänningsledning. De båda nedfarterna skiljs åt av en trädridå. Vid flygning i den vänstra nedfarten måste man antingen landa före högspänningsledningen eller flyga över denna eller också flyga över trädridån till den högra nedfarten för landning.

Föraren kände till detta.

Föraren startade denna dag i den vänstra nedfarten och flög över till den högra. Under flygningen fick han ett lyft från termiken och en god vind och vände tillbaka till den vänstra nedfarten. Han fick sedan ett kraftigt sjunk och lyckades inte komma över till den högra nedfarten igen utan bestämde sig för att landa i den vänstra och fortsatte nedåt. Under nedfarten upp-

täckte han plötsligt att han kommit nära högspänningsledningen. Han försökte flyga över den men lyckades inte utan kolliderade med ledningen. Han föll därefter rakt ned i djup snö från ca 5-6 meters höjd medan skärmen fastnade i ledningen. Det uppstod kortslutning i liftsystemet. Några liftskötare, som sett föraren flyga på låg höjd och försvinna bakom liftanläggningens byggnader, larmade räddningstjänsten och begav sig med två kolsyrebrandsläckare till olycksplatsen. Föraren var fortfarande vid medvetande när liftskötarna släckte branden som uppstått i hans kläder. De fick sedan skära loss honom från skärmens linor.

Föraren ådrog sig 30-procentiga brännskador vid kollisionen med ledningen. Fem till sex procent av dessa utgjordes av 3:e gradens brännskador och återfanns huvudsakligen på höger underarm och höger underben. Resterande brännskador var av 1:a respektive 2:a graden och var lokaliserade till bälgen och extremiteterna.

Föraren var utrustad med hjälm, kängor och handskar.

Utlåtande

Föraren innehade elevlicens. Detta ger enligt Svenska Skärmflygförbundets, SSFF:s, Föreskrifter och Definitioner endast behörighet att utföra backglidning vid ensamflygning som inte sker i utbildningssyfte med instruktör. Backglidning innebär att höjdskillnaden i meter mellan start och utsedd landningsplats inte får överstiga 100 meter och att ingen höjdvinst skall kunna inträffa under nedfarten. I nedfarter som används för backglidning för elevlicensinnehavare får det inte finnas några hinder som medför att avancerade manövrer måste ske för väjning. Ej heller hangflygning eller flygning vid höga vindhastigheter (rekommenderat max 5 m/s, ca 10 knop, i medelvind) eller termiska förhållanden är tillåtet. Föraren hade inte behörighet att flyga i den vänstra nedfarten, eftersom flygning där förutsatte undanmanövrer och inte kunde ske som enbart backglidning. Den aktuella dagen var dessutom vädersituationen sådan att det överhuvudtaget inte var tillåtet att utföra ensamflygning på elevlicens vid Måttsunds skid-anläggning.

Att flyga över ledningar är riskfyllt. Det är därför önskvärt att skärmflygklubbar som använder backar med denna typ av hinder märker upp dessa med varningsskyltar.

Olyckan orsakades av att föraren för sent upptäckte högspänningsledningen och kolliderade med denna. Bidragande var att han hade begränsad erfarenhet och utförde flygningen under förhållanden som inte täcktes av hans behörighet.