



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2002:26

Olycka med en motorförsedd flygskärm I Högsby, H län, den 22 april 2002

Dnr L-017/02

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

Statens haverikommission (SHK) Board of Accident Investigation

Postadress/Postal address

P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm Sweden

Besöksadress/Visitors

Wennerbergsgatan 10
Stockholm

Telefon/Phone

Nat 08-441 38 20
Int +46 8 441 38 20

Fax/Facsimile

Nat 08 441 38 21
Int +46 8 441 38 21

E-mail Internet

info@havkom.se
www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2002:26

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 22 april 2002, i Högsby , H län, med en motorförsedd flygskärm.

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

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

Rapport RL 2002:26

L-017/02

Rapporten färdigställd 2002-12-09

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	Ingen registrering, Gin Bolero 30 flygskärm med motor
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Ej klassad i Sverige, Inget flygtillstånd
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2002-04-22, kl. 2000 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Högsby, H län, (pos 6337 N, 1515E)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind sydväst, 5 knop, god sikt, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +14°/+2 °C, QNH 1025 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Allvarliga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	46 år, Ingen behörighet
<i>Total flygtid</i>	30 timmar, varav 29 timmar på typen
<i>Antal flygningar senaste 90 dagarna</i>	1 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 22 april 2002 om att en olycka med en oregistrerad motorförsedd flygskärm inträffat i Högsby, H län, samma dag.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Göran Rosvall, ordförande, och Sakari Havbrandt, utredningschef.

SHK har biträtts av Jörgen Hammer som operativ expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

Händelseförlopp m.m.

Efter en kort flygning gick föraren in för landning på låg höjd i medvind men uppfattade det olustigt att svänga upp mot vinden på grund av rädsla för inslag i skärmen, det vill säga att skärmen delvis viks ihop. Han avbröt landningsförsöket, fortsatte rakt fram med fullgas och försökte komma över några 15-20 m höga träd, men misslyckades med detta och flög in i träden. Han föll därefter till marken och skadades allvarligt.

Föraren genomgick under 1999 en utbildning för skärmflygning utan motor som hade räckt till elevlicens förutsatt att hade givit in bevis härom till Svenska skärmflygförbundet (SSFF) Han skickade dock inte in utbildningsprotokollet och fick därmed inte heller någon licens.

Föraren har, utöver utbildningen för skärmflygning utan motor, också genomgått en introduktionskurs för flygning med motor hos försäljningsagenten för motoraggregatet. Utbildningen för flygning med motor, som enligt uppgift utfördes av en befattningshavare i SSFF, var inte auktoriserad.

Gällande bestämmelser m.m.

För flygskärmar med framdrivningsanordning skall enligt BCL-D 4.4, p.2.1, de bestämmelser i BCL som gäller för ultralätta flygplan tillämpas. Det är dock svårt att se hur en flygskärm med motor skall kunna bringas i total överensstämmelse med dessa bestämmelser. Något regelverk som direkt avser motoriserade flygskärmar finns inte.

Gällande bestämmelser innebär sålunda i praktiken att flygning med en motoriserad flygskärm inte är tillåten.

Föraren hade inte någon dispens eller några speciella tillstånd i det aktuella fallet.

Svenska skärmflygförbundet har genom avtal med luftfartsinspektionen tillsynsansvaret för den omotoriserade skärmflygverksamheten i Sverige.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att föraren först missbedömde landningen och därefter möjligheten att med motorns hjälp komma över de träd som stod i flygriktningen. Bidragande orsaker till olyckan var att föraren hade bristfällig utbildning i att flyga skärm med motor.

Trots att flygning med motoriserade skärmar i princip torde vara otillåten, är det känt att detta förekommer i en omfattning som måste anses betydande.

Rekommendationer

SHK rekommenderar Luftfartsverket att vidta de åtgärder som behövs för att flygskärmar med framdrivningsanordningar skall få en ändamålsenlig reglering (*RL 2002:26 R1*).