

1999-08-20

L-38/99

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

**Rapport C 1999:27**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 6 maj 1999 vid Möhättan ca 11 km nordväst om Munkedal, O län, med en flygskärm.

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

Ann-Louise Eksborg

Monica J Wismar

---

<i>Luftfartyg: typ och klass</i>	<b>Flygskärm</b> , Apco Futura 32 DHV 2-3 högprestandaskärm
<i>Ägare/Innehavare</i>	<i>Ej namn i internetutgåva / webmaster</i>
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-05-06, kl. 15.15 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Möhättan ca 11 km nordväst om Munkedal, O län, (pos 5831N 1128E; ca 120 m över ha- vet)
<i>Typ av flygning</i>	Bergsflygning
<i>Väder</i>	SMHI analys kl.15.10: vind svag sydostlig med omslag till västlig, nordvästlig i samband med sjöbris omkring 10 knop, sikt mycket god, inga moln, temp./daggpunkt +13/0 °C, QNH 1028 hPa. Förarens uppskattning av rå- dande vind västsydvästlig 5 m/s, mycket ter- miskt och turbulent.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	–
<i>Personskador</i>	Allvarliga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	56 år, 2B licens
<i>Förarens totala flygtid</i>	70 timmar, 500 flygningar

---

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

SHK har biträtts av Jörgen Hammer som operativ och teknisk expert och Ulf Nylöf som medicinsk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Lars Jonsson.

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.

### **Händelseförlopp m.m.**

Föraren startade från berget Möhättan och fick direkt ett lyft upp av termiken som var stark denna dag. Han steg till ungefär 100–150 meters höjd över startplatsen samtidigt som han började driva bort från platsen. Han flög fram mot bergskanten och hanget. Höjden minskade till ca 20–30 meter. För att invänta ny termik flög han parallellt med hangkanten mot nordost. När han fick ny termik svängde han vänster för att komma in i ”termikblåsan”. Strax därpå fick han ett inslag på skärmens högra sida och skärmen kollapsade åt höger. Han försökte reda ut situationen men ekipaget drev in mot berget på låg höjd,

varpå föraren kolliderade med bergskanten. Efter nedslaget var föraren vid medvetande och kunde själv via sin mobiltelefon kontakta räddningstjänsten. Han fördes med helikopter till Uddevalla lasarett där man kunde konstatera att han ådragit sig bl.a. en vänstersidig lårbensfraktur och fraktur i vänster armbåge.

Föraren var utrustad med hjälm och nödskärm. Flygskärmens sele av märket Up Action LX var försedd med ett polyester- och glasfiberskydd för ryggen.

Inget tyder på att det förelegat något tekniskt fel på skärmen.

När hangvindar och termik uppträder samtidigt krävs mycket av en förare, eftersom sådana förhållanden ofta medför turbulens runt bergskanter. Med en högprestandaskärm krävs det att föraren flyger skärmen aktivt för att hålla ett inre högt lufttryck i skärmen. Den aktuella föraren hade begränsad erfarenhet av att flyga i stark termik vid hang.

Möhättan beskrivs av andra förare som ett ”stökigt” område att flyga på under de förhållanden som rådde vid olyckstillfället.

I Svenska Skärmflygförbundet har man satt upp regler för vilka begränsningar som gäller vid de olika licensnivåerna. I ”Regler & Definitioner” anges begränsningar enligt följande:

### 3.3.2 Begränsningar

Pilot 2 licensinnehavare får ej

- Flyga under svåra turbulenta förhållanden.
- Flyga på avancerat hang eller vid mycket stark termik.
- Delta i internationella tävlingar.

### Utlåtande

Vid olyckan rådde på platsen svåra vind- och termikförhållanden.

Olyckan orsakades av att föraren felbedömde effekten av rådande väderförhållande i kombination med flygområdets karaktär. Flygningen blev därför alltför avancerad i förhållande till hans erfarenhet och licensinnehav.