



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

---

## ***Rapport RL 2006:04***

**Olycka med flygskärm UP Kantega  
vid Tånga hed, Vårgårda, O län, den 24 oktober 2004**

Dnr L-49/04

---

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](http://www.havkom.se)



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

2006-03-07

L-49/04

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

### **Rapport RL 2006:04**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 24 oktober 2004, vid Tånga hed, Vårgårda, O län, med en flygskärm av typen UP Kantega.

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

Åsa Kastman Heuman

Dan Åkerman

## Rapport RL 2006:04

L-49/04

Rapporten färdigställd 2006-03-07

<i>Luftfartyg: typ</i>	UP Kantega, storl. L (95–120 kg), DHV 1-2
<i>Klass</i>	Flygskärm
<i>Ägare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2004-10-24, kl. 15.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Tånga hed, Vårgårda, O län, (pos 5801N 1249E; 100 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: sydvästlig vind ca 5 knop, god sikt, 0–3/8 stratocumulus med bas 1000–2000 fot, temp. 11°C, daggpunkt 8°C, QNH 1001 hPa
<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>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 44 år, pilot 2
<i>Total flygtid</i>	74 timmar
<i>Antal flygningar senaste 90 dagarna</i>	10

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 26 oktober 2004 om att en olycka med en flygskärm av typen UP Kantega inträffat vid Tånga hed, Vårgårda, O län, den 24 oktober kl. 15.00.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Åsa Kastman Heuman, ordförande, och Dan Åkerman, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsstyrelsen genom Magnus Axelson.

### Händelseförlopp

Föraren startade med hjälp av vinsch. Vid startplatsen fanns en startledare med radioförbindelse med vinschföraren. Strax efter lättning drog skärmen kraftigt åt vänster. Föraren försökte motverka detta genom att bromsa höger sida av skärmen. Han förlorade emellertid kontrollen och föll från ca 5 meters höjd till marken. När vinschföraren såg att skärmen inte steg normalt minskade han vinschens effekt så att dragkraften i linan avtog. Vid fallet ådrog sig föraren en handledsfraktur.

### Utrustning

En skärmflygares utrustning består i huvudsak av en skärm med linor och en sele som en separat enhet. Vid vinschning tillkommer en s.k. release. Det är en utlösningssanordning som manövreras av föraren och som ger honom möjlighet att lösgöra sig från vinschlinan, vid ett nödläge eller när skärmen uppnått avsedd höjd.

Utlösningssanordningen på den aktuella skärm/sele kombinationen bestod av två konstfiberremmar som formade ett V. Utlösningssmekanismen var monterad där remmarna möttes. De andra ändarna av remmarna anslöts till skärmens främre bärremmar.

Vid besiktningen efter händelsen upptäcktes att utlösningsanordningens remmar var trädde genom selens nedre karbinhakar, se bild nedan.



Metoden att trä utlösningsanordningens remmar genom karbinhakarna används ibland för att hindra att dessa remmar glider upp längs selens bärremmar. I det aktuella fallet hade utlösningsanordningens vänstra rem under vinschningen dragits tillbaka genom karbinhaken och på så sätt även dragit selens bärrem genom denna. Se bild nedan.



### **Vinschning**

Vinschning av motorlösa luftfartyg är ett sätt att dra luftfartyget från marken till avsedd flyghöjd. Man använder sig av en motordriven lintrumma som drar in linan. I linans andra ände är flygfarkosten kopplad via en snabbt utlösningssbar koppling.

Draglinan kan ha avsevärd längd. I det aktuella fallet var den ca 500 m. Det stora avståndet mellan vinschföraren som sköter det motordrivna lin-spelet och föraren av flygskärmen försvårar kommunikationen dem emellan. För att råda bot på detta ska en startledare finnas placerad nära föraren. Startledaren ska med hjälp av radio meddela sig med vinschföraren, så att denne i ett tidigt skede kan avbryta vinschningen om så visar sig nödvändigt.

**Utlåtande**

Olyckan orsakades sannolikt av att utlösningens vänstra del drogs genom karbinhaken under starten och förkortade därmed selens vänstra främre bärrem. Detta var sannolikt orsaken till att skärmen svängde åt vänster. När skärmen svängt åt vänster och vinschen trots det fortsatte att dra upp den blev olyckan oundviklig. Det är, som tidigare framhållits, av stor vikt att startledaren omedelbart sätter sig i förbindelse med vinschföraren och avbryter startförsöket innan skärmen hunnit upp till riskabel höjd om den visar tendenser att skära ut åt något håll.