



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2004:10

**Olycka med en flygskärm, typ Swing Arcus 3,
på Draklanda, Åre Z län, den 15 augusti 2003**

Dnr L-46/03

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

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2004:10

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 15 augusti 2003, på Draklanda, Åre, Z län, med en flygskärm av typen Swing Arcus 3.

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

Statens haverikommission emotser tacksamt besked senast den 22 september 2004 om hur de i rapporten intagna rekommendationerna följs upp.

Carin Hellner

Dan Åkerman

Rapport RL 2004:10

L-46/03

Rapporten färdigställd 2004-03-22

<i>Luftfartyg</i>	Flygskärm, Swing Arcus 3 L (viktintervall 90-115 kg) DHV 1-2, AFNOR A
<i>Ägare/innehavare</i>	Skysport AB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-08-15, kl. 12.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Draklanda, Åre, Z län, (pos 6324N 01303E; ca 320 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: nordlig vind ca 10 knop, god sikt, 8/8 stratocumulus/ cumulus/cumulonimbus med bas 1 000- 2 000 fot, temp./daggpunkt 16/10 °C, QNH 1001 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>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 50 år, under utbildning
<i>Total flygtid</i>	11 backglidningar och en tandemflygning

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 1 september 2003 om att en olycka med en flygskärm av typen Swing Arcus 3 inträffat på Draklanda, Åre, Z län, den 15 augusti kl. 12.00.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Carin Hellner, ordförande och Dan Åkerman, utredningschef.

SHK har biträtts av Katarina Åkerman som operativ expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

Händelseförlopp m.m.

Föraren var under utbildning och hade i enlighet med Klubb och Instruktörsmanualen genomgått teoretisk utbildning samt gjort elva backglidningar och en höjdflygning i tandem, där lärare och elev hänger tillsammans i skärmens sele. Ett av målen med tandemflygningen är att eleven skall lära sig att från en höjdflygning bedöma när det är lämpligt att bromsa inför landningen, ett moment som även går igenom teoretiskt. Den aktuella flygningen, som var elevens första höjdflygning på egen hand, utgick från Hummeln på Åreskutan. Fallhöjden från Hummeln till Draklanda är ca 530 m. Starten blev fördröjd p.g.a. växlande vindriktning och regn, och när föraren äntligen kom iväg var han enligt egna uppgifter både stressad och nervös. Detta förstärktes sannolikt under flygningen av att skärmen upplevdes som oroligare än den tyngre tandemskärmen han flugit tidigare.

Instruktören stod på landningsplatsen och dirigerade flygningen via envägsradio. Föraren anser att dubbelriktad förbindelse hade varit att föredra, eftersom han då under nedfärden hade kunnat fråga instruktören huruvida flygningen såg normal ut. Detta skulle enligt föraren ha fått honom att känna sig lugnare och det hade möjligen också minskat risken för felgrepp p.g.a. nervositet.

Flygningen avlöpte dock utan incidenter till ca fyra meters höjd på finalen då föraren utan synbar anledning drog i bromslinorna varvid skärmen steg ca två meter under fartförlust. När föraren insåg detta släppte han bromsarna hastigt varvid skärmen ökade farten snabbare än föraren och hamnade framför honom. Vid den resulterande dykningen träffade föraren marken innan han hunnit göra någon undanmanöver. Inför landningen drog föraren instinktivt upp benen varför han kom att landa på rygglutet med allvarliga skador på ryggraden som följd.

Föraren använde hjälm och ryggskydd. Han kan inte förklara varför han drog i bromslinorna så tidigt i landningen på annat sätt än att han kände sig stressad och nervös.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att föraren drog i bromslinorna på för hög höjd. Anledningen till att han gjorde detta får sökas i hans sinnestillstånd under flygningen. Allt tyder dock på att föraren hade fått rimlig teoretisk och praktisk förberedelse, i enlighet med godkända utbildningsplaner.

Mycket talar för att dubbelriktad radioförbindelse, om den kunnat anordnas utan att ytterligare öka förarens arbetsbelastning, hade hjälpt föraren i det aktuella fallet.

Rekommendation

Luftfartsverket rekommenderas att verka för att dubbelriktad radiokommunikation mellan lärare och elev användes under utbildningen.

(RL 2004:10 R1).

SHK hänvisar även till den i rapport RL 2003:21 avgivna rekommendationen *(RL 2003:21 R2)* rörande en olycka inte olik den förevarande.