



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2004:11

**Olycka med en flygskärm, typ Swing Arcus,
i Ullådalen, Z län, den 6 augusti 2003**

Dnr L-38/03

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 2004:11

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 6 augusti 2003, i Ullådalen, Z län, med en flygskärm av typen Swing Arcus.

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

Göran Rosvall

Dan Åkerman

Rapport RL 2004:11

L-38/03

Rapporten färdigställd 2004-03-26

<i>Luftfartyg:</i>	Flygskärm, Swing Arcus XL (viktintervall 105-140 kg) DHV 1-2, AFNOR A
<i>Ägare/innehavare</i>	Skysport AB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-08-06, kl. 20.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Ullådalen, Z län, (pos 6326N 01302E; ca 800 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: nordvästlig vind 5-10 knop, god sikt, endast höga moln, temp./daggpunkt 15/9 °C, QNH 1022 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, 31 år, under utbildning
<i>Total flygtid</i>	5 backglidningar

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 6 augusti 2003 om att en olycka med en flygskärm inträffat i Ullådalen, Z län, samma dag kl. 20.30.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Göran Rosvall, 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 deltog i en s.k. veckokurs för utbildning i skärmflygning och hade gjort fyra backglidningar någon dag tidigare. En av dessa hade slutat i ett träd, dock utan att föraren skadades. Den aktuella flygningen var dagens andra flygning. Övningsplatsen utgjordes av en flack fjällsluttning med en markerad avsats ca tio meter nedanför startplatsen. Denna plats måste passeras på säker höjd eftersom en landning där kunde vara svår att utföra för en elev. Av den anledningen används inte sluttningen vid vindar svagare än ca 2 m/s. Vid starkare vindar förbättras skärmens glidtal tillräckligt genom att vinden följer markytan uppåt och skapar en uppvind.

Vid den aktuella flygningen var vindriktningen inte helt i färdlinjen varför föraren strax efter start bromsade på höger sida. Detta försämrade glidtalet så mycket att han inte gick fri från avsatsen. Föraren hann inte bromsa skärmen eller resa sig i selen för att landa på fötterna, utan träffade marken med höger ben. Därefter tumlade han ett stycke nedför sluttningen.

Föraren, som var utrustad med hjälm, kängor och ryggskydd med airbag, ådrog sig ett benbrott på höger underben.

Utbildningen under en veckokurs består av en teoridel och en praktisk del. Under den teoretiska genomgången betonas bl.a. vikten av att i samband med landning dels inte bromsa på för hög höjd, dels att ställa sig upp i selen.

Under den praktiska utbildningen står instruktörerna i envägs radioförbindelse med eleverna, alla på samma kanal. Efterhand som elevernas kunskaper ökar är det meningen att de skall agera mera självständigt utan att vänta på instruktioner. Det finns dock ingen rutin som innebär att det är helt klart hur och när ansvaret skall tas över av eleven.

Vid tillfället fanns tre instruktörer på marken, en vid startplatsen, en på den tidigare nämnda avsatsen och en på landningsplatsen längre ned i dalen. Vid tillfället för olyckan hade instruktören på avsatsen sin uppmärksamhet riktad mot en annan elev som just passerat varför han inte uppmärksammade situationen i tid och kunde därför inte heller ge föraren några instruktioner via radion hur den skulle hanteras. Föraren har uppgivit att han var osäker på om han skulle få instruktioner via radion eller om han skulle försöka reda upp situationen på egen hand.

Utlåtande

Det är haverikommissionens uppfattning att skärmflygning är en sport med stora risker för mindre skador, men måttliga risker för allvarliga sådana. Självfallet ökar riskerna för felgrepp och felmanövrer i början av utbildningen, eftersom elevernas kunskaper då är begränsade. Det är därför av vikt att elevernas självförtroende så snabbt som möjligt byggs upp genom att de i en av instruktören och eleven överenskommen takt mer och mer tar över ansvaret för flygningen. I det aktuella fallet har förarens åtgärder för att avvärja faran enligt egen uppgift fördröjts av att han väntat på instruktioner via radion.

Det faktum att eleverna inte själva kan meddela sig med instruktören framstår som en brist, även om detta förhållande troligen inte påverkat det aktuella händelseförloppet.

Olyckan orsakades av att föraren inte agerade i den uppkomna situationen utan väntade på instruktioner från läraren.

Rekommendationer

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