



Statens haverikommission  
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

---

## Rapport RL 2003:38

### *Olycka med motoriserad flygskärm i Hurva, O län, den 26 mars 2003*

Dnr L-05/03

---

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

2003-10-23

L-05/03

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

**Rapport RL 2003:38**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 26 mars 2003, i Hurva, O län, med en motoriserad flygskärm.

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

Lena Svenaeus

Dan Åkerman

## Rapport RL 2003:38

L-05/03

Rapporten färdigställd 2003-10-23

---

<i>Luftfartyg: typ</i>	Flygskärm med motor; "Firebird"
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-03-26, kl. 18.15 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Löberöds gård, Hurva, O län, (pos 5547.9N 01326.3E; 125 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind växlande 5 knop, sikt 7-10 km, inga moln, temp./daggpunkt +11/+2 °C, QNH 1024 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Allvarliga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Befälhavaren/Instruktören/ Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 42 år, licens saknas
<i>Total flygtid</i>	120 timmar, varav 120 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	5 timmar, varav 5 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	3 st

---

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 26 mars 2003 om att en olycka med en motoriserad flygskärm inträffat vid Hurva, O län, samma dag kl. 18.15.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Lena Svenaeus, ordförande och Dan Åkerman, utredningschef. SHK har biträtts av Jörgen Hammer som expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

### Händelseförlopp m.m.

Föraren har flugit motoriserad skärm, sk. paramotor i mer än 4 år, mest runt den egna bostaden där det är gott om utrymme med ängar och åkrar. Föraren innehar ingen giltig licens för skärmflyg eller paramotor. Han har ej heller genomgått någon egentlig utbildning i handhavandet av dessa luftfartyg. Han säger sig ha fått viss utbildning för ca sex år sedan genom sk. backglidning. För ca tre år sedan köpte han motorn till skärmen av en privatperson som gav en enklare genomgång för att han skulle bli bekant med utrustningen.

Den aktuella dagen startade föraren i lugnt väder, ca 2-3 m/s jämn vind och god sikt. Han gjorde en tur över några gårdar i grannskapet och vände sedan tillbaka efter ca 25 minuters flygning. På väg tillbaka och i medvind kände föraren plötsligt att motorns dragkraft trots gaspådrag minskade. Motortypen är relativt kraftfull och klarar normalt att ge en flygskärm ett stig på mellan 2-4 m/s.

Flygvägen tillbaka till startplatsen går över en högspänningsledning med tre trådpar i bredd. Föraren hade vid tidigare flygningar ofta flugit över denna och var väl bekant med dess placering. Trots att motorns effekt avtagit bedömde han, att han med marginal skulle kunna flyga över ledningarna. När han kommit över de första trådparen insåg han att höjden var för låg för att passagen skulle kunna genomföras. Han svängde därför kraftigt åt höger, varvid skärmen kom att hamna mellan två av de tre ledningarna samtidigt som den sjönk hastigt. Därpå fastnade skärmkalotten på en lina och veks ihop. Föraren föll då ca 10 meter till marken. Förutom skelett- och inre skador ådrog han sig även en mindre brännskada till följd av att han under fallet vidrörde en ledning med ena benet.

Efter händelsen undersökte föraren själv, mot SHK: s anvisningar, motorn i avsikt att utröna orsaken till effektbortfallet. Inget onormalt kunde iakttagas utom att motorns bränslefilter var igensatt av smuts. Enligt föraren innehöll dunken, vari bränslet blandades med olja, sannolikt föroreningar som sedan följt med till paramotorns tank vid påfyllningen. Föraren använder normalt en speciell bensindunk vid påfyllning av paramotorns bensintank. Denna dag avvek han av olika skäl från denna rutin och använde en dunk som var avsedd för bränsle till trädgårdsmaskiner. Bensin och olja blandades i denna dunk och därefter tankades paramotorn.

Motoriserade skärmar har fram till den 24 juli 2003 saknat anpassade bestämmelser för drift, godkännanden, utrustning och utbildning. Detta förhållande har medfört att flygning med dessa luftfartyg i praktiken varit förbjuden. Från ovanstående datum har Luftfartsverket givit Svenska Skärmflygförbundet (SSFF) dispens från delar av vissa moment i BCL-D 3.3, BCL-C 2.10 och BCL-M 5.4. Dessa dispenser medför att SSFF kan genomföra utbildning och att viss befintlig materiel betraktas som luftvärdig. Vidare ska bl.a. en av SSFF godkänd instruktör alltid vara närvarande, även vid flygning som ej sker i utbildningssyfte.

### **Utlåtande**

Motorbortfallet berodde sannolikt på att bränslefiltret blivit igensatt av smuts. Genom att föraren gjort en egen undersökning har SHK: s utredare inte själva kunnat fastställa orsaken till motorns effektbortfall.

Föraren har en mycket begränsad erfarenhet av vanlig skärmflygning och har inte blivit utbildad av någon godkänd instruktör.

Flygning med motorskärm kan för den oinvidge förefalla okomplicerad. Personer utan utbildning i skärmflygning kan lockas att skaffa utrustning och börja flyga helt utan eller med bristfällig utbildning. Många gånger är verksamheten inte förenad med större risker, så länge förhållandena är gynnsamma. Den bristfälliga utbildningen gör sig påmind först när något oväntat inträffar, såsom motorstörning, ökande eller byig vind eller liknande.

Det är inte sannolikt att en utbildad förare skulle ha gjort en så tvärsväng över kraftledningen. Han hade sannolikt även varit mer bekant med paramotorns glidflygegenskaper och i ett tidigare skede insett att det inte var möjligt att ta sig över kraftledningen.

Olyckan orsakades av att föraren inte i tid avbröt försöket att flyga över kraftledningen.

Bidragande har varit att föraren saknade utbildning i handhavande och framförande av paramotorn.

Bidragande har även varit att motorns bränslefilter blivit igensatt av smuts från tankningsutrustningen.