



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2003:36

*Olycka med en flygskärm på
Draklanda flygplats, Åre, Z län, den 7 april 2003*

Dnr L-06/03

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

Statens haverikommission (SHK) Swedish Accident Investigation Board

Postadress/Postal address
P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm Sweden

Besöksadress/Visitors
Wennerbergsgatan 10
Stockholm

Telefon/Phone
Nat 08-441 38 20
Int +46 8 441 38 20

Fax/Facsimile
Nat 08 441 38 21
Int +46 8 441 38 21

E-mail Internet
info@havkom.se
www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2003:36

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 7 april 2003, på Draklanda flygplats, Åre, Z län, med en flygskärm.

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

Lena Svenaeus

Sakari Havbrandt

Rapport RL 2003:36

L-06/03

Rapporten färdigställd 2003-10-17

<i>Luftfartyg: typ</i>	Skärmflyg, Swing Arcus Large
<i>Klass</i>	DHV1-2 (Klass A skol)
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-04-07, kl. 16.40 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Draklanda flygplats, Åre, Z län, (pos 6325N 01308E; 500 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: sydvästlig vind 5 knop, god sikt, inga moln, temp./daggpunkt +1/-12 °C, QNH 1028 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, 47 år, under utbildning
<i>Total flygtid</i>	1 timme, allt på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	1 timme
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	26, varav 11 höjdflygningar

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 7 april 2003 om att en olycka med en flygskärm inträffat på Draklanda flygplats, Åre, Z län, samma dag kl.16.40.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Lena Svenaeus, ordförande och Sakari Havbrandt, utredningschef.

SHK har biträtts av Jörgen Hammer som operativ expert och av Tommy Åkerblom som medicinsk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

Händelseförlopp m.m.

Föraren var under utbildning och hade tidigare på dagen utfört två flygningar från Åreskutan och landat utan problem på Draklanda flygplats. Vid den tredje flygningen kom han något för långt ut på finalen, vilket han insåg, men bedömde ändå att han skulle kunna flyga över en 1,5 meter hög snöhög i fältkanten och göra en säker landning. Föraren höll upp benen för att komma över snöhögen men träffade den med bakkdelen och ryggen. Snöhögen visade sig vara hårt packad och frusen, vilket ledde till att föraren fick en kotkompression och blev förlamad från midjan och nedåt.

Den aktuella skärmen hade en sele med skumryggskydd och en s.k. "airbag" som skyddar ryggen bakifrån och från sidorna.

Utlåtande

Hinder i kanten på flygfält är alltid riskmoment. En frusen snöhög är särskilt farlig då man lätt kan tro att den är mjuk och kanske t.o.m. dämpar nedslaget om man landar i den.

Om föraren hade haft kännedom om snöhögens beskaffenhet hade han sannolikt inte försökt att flyga över den utan god marginal.

Det är troligt att föraren hade fått mindre allvarliga skador om han landat med fötterna i snöhögen. Det är förståeligt att föraren lyfte upp benen i ett försök att komma över hindret istället för att sätta i fötterna i snöhögen. Detta med tanke på att det senare beteendet med säkerhet hade lett till en olycka, om än med mindre personskador som följd.

Under utredningen har det diskuterats huruvida flygskärmar som används för skolning, borde vara utrustade med s.k. "airbag" även under förarens bakdel. Det finns för- och nackdelar med sådan utrustning. SHK har inte tagit ställning i denna fråga men ser positivt på att detta diskuteras vidare inom skärmflygverksamheten.

Olyckan orsakades av att föraren missbedömde inflygningen för landning och att han inte var medveten om hur hård och farlig den aktuella snöhögen var.

Rekommendationer

Inga