

Filen konverterad från äldre format 2008-02-27 som underlag för pdf/gg

Rapport C 1993:32

**Luffartshändelse den 2 maj 1992
vid Getberget, Fränsta, Y län**

Ärende L-15/92

1993-06-03

Ärendebeteckning
L -15/92

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1993:32

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 2 maj 1992 vid Getberget, Fränsta, Y län, med en hängglidare.

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

Olof Forssberg

Nils Benker

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
1 FAKTAREDOVISNING	6
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	6
1.2 Personskador	6
1.3 Skador på luftfartyget	6
1.4 Andra skador	6
1.5 Besättningen	7
1.6 Luftfartyget	7
1.7 Meteorologisk information	7
1.8 Navigationshjälpmedel	7
1.9 Radiokommunikationer	7
1.10 Flygfältsdata	7
1.11 Färd- och ljudregistratorer	7
1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Luftfartygsvraket	8
1.13 Medicinsk information	8
1.14 Brand	8
1.15 Överlevnadsaspekter	8
2 ANALYS	8
3 UTLÅTANDE	9
3.1 Undersökningsresultat	9
3.2 Orsaker till haveriet	9
4 REKOMMENDATIONER	9

BILAGA

- 1 *Utdrag ur cert.reg. beträffande föraren (endast till Luftfartsverket)*

Rapport C 1993:32

Ärende L-15/92

Rapporten färdigställd 1993-06-03

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	Hängglidare Apco Santana, årsmodell 1989
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1992-05-02 kl. 17.30-17.45
	<i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Getberget, Fränsta, Y län
<i>Typ av flygning</i>	Allmän flygträning
<i>Väder</i>	Observation Fränsta kl. 17.00: Vind SSV/2–3 m/sek, god sikt, moln 6/8 sc bas 300 m, temp/daggpunkt +9°/+6°C, QNH 1001 hPa. Vid startplatsen var vinden sydlig och stadig, bedömt ca 5–6 m/sek. Vindrotorer kan ha förekommit vid olyckstillfället.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	0
<i>Personskador</i>	Dödliga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Omfattande
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	31 år, hänglicens
<i>Förarens flygtid</i>	Ca 45 timmar, varav på typen 35 timmar

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 2 maj 1992 om att en hängglidare havererat vid Getberget, Fränsta Y län, samma dag ca kl. 17.40.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Olof Forssberg, ordförande, och Nils Benker, flygoperativ utredningschef.

SHK har biträts av Lars Oscarsson som flygoperativ expert och Lars Laurell som medicinsk expert.

Utredningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

SAMMANFATTNING

Föraren avsåg att hangflyga från en startramp på Getberget. Rampen ligger 360 meter över havet och ca 100 meter över underliggande bebyggelse och åkermark. Startriktningen är sydlig.

På startplatsen var vinden enligt vittnesuppgift sydlig. Föraren bedömde enligt samma vittne att vindstyrkan var 5–6 m/sek. Vid rådande vindriktning och styrka kan rotorer ha förekommit.

När hängglidaren var färdigriggad, ställde föraren ner den ett par meter hitom landgången till rampen. När föraren gick nerför mot rampens landgång höll han sannolikt ner glidarens nos för att få en så liten anfallsvinkel som möjligt i förhållande till den rådande sydliga vinden. När han gick uppför landgången kan glidarens anfallsvinkel ha ökat. En rotor kan samtidigt ha tryckt ekipaget framåt. I det läget har föraren tappat kontrollen över glidaren vars högra vinge ville lyfta. Vid försök att återvinna kontrollen kan föraren ha fortsatt framåt i stället för att backa - eller också har detta varit omöjligt - samtidigt som han försökte dra ner

den högra vingen. Följden blev att hängglidaren lämnade rampen okontrollerat och föll rakt ner. Vid nedslaget fick föraren så svåra skador att han avled.

Föraren var tillräckligt erfaren för att genomföra flygningen under de väderleksförhållanden som rådde. Det var dock olämpligt att utan hjälp genomföra en ren stupstart med rådande vind, allra helst som föraren var tillsagd av företrädare för flygklubben att han alltid skulle anlita hjälp vid start från rampen oavsett vindförhållandena eller risk för rotor.

Orsaker till haveriet

Haveriet orsakades av att föraren tappade kontrollen över hängglidaren under förberedelser för start från startramp.

Bidragande faktor har varit att föraren genomförde starten utan hjälp. Ytterligare bidragande orsak kan ha varit att landgången till rampen lutade uppför.

Rekommendationer

Inga.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren avsåg att hängflyga på Getberget. Flygningen skulle fotograferas för ett reportage i en tidning.

Föraren och fotografen slog följe till startrampen uppe på Getberget, dit de kom ca kl. 16.45. Föraren började omedelbart att rigga hängglidaren. Enligt fotografen var föraren noga med att kontrollera alla kopplingar och fästen.

När hängglidaren var färdigriggad, tog föraren på sig sele och hjälm, kopplade fast selen i hängglidaren och bar med fotografens hjälp fram den mot startrampen, som är orienterad åt söder. Han ställde ner den ett par meter hitom landgången till rampen och väntade på att fotografen skulle hitta en lämplig plats. Denne ställde sig slutligen ca 5 meter snett fram till höger om och ca 4 meter under rampen och meddelade föraren att han var klar.

Genom kamerans sökare såg han efter några sekunder höger vingspets svepa förbi. Efter att ha väntat några sekunder utan att få in vingen i blickfånget, sänkte fotografen kameran och tittade upp mot rampen. Den var tom. Han sprang då upp och konstaterade att ingen hängglidare fanns inom synhåll. Han började springa åt vänster längs bergskanten och upptäckte efter någon minut hängglidaren. Den hängde mot en tall och stagen till en kraftledningsstolpe ca 10 meter under och ca 60 meter öster om startrampen. Med viss svårighet tog han sig ner till nedslagsplatsen. Föraren var medvetlös men visade livstecken. Fotografen som hade viss sjukvårdserfarenhet kontrollerade förarens andningsvägar och lossade remmar som han bedömde kunde försvåra andningen. Han sprang därefter iväg för att larma ambulans.

Räddningstjänsten larmades kl. 18.02. Föraren var död vid ankomsten till Sundsvalls sjukhus.

1.2 Personskador

	Besättning	Passagerare	Övriga	Totalt
Omkomna	1	-	-	1
Allvarligt skadade	-	-	-	-
Lindrigt skadade	-	-	-	-
Inga skador	-	-	-	-
Totalt	1	-	-	1

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid tillfället 31 år och hade gällande licens.

<i>Flygtid (timmar),</i>			
<i>senaste</i>	<i>24 timmar</i>	<i>90 dagar</i>	<i>Totalt</i>
Alla typer	Okänt	Okänt	45
Denna typ	"	"	35

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: Okänt

1.6 Luffartyget

Ägare/innehavare: Per Hylander, Trädgårdsgatan 13, 852 31 SUNDSVALL

Typ: Hängglidare, Apco Santana

Tillverkningsår: 1989

1.7 Meteorologisk information

Observation Fränsta kl. 17.00: Vind SSV/2-3 m/sek, god sikt, moln 6/8 sc bas 300 m, temp/daggpunkt +9°/+6 °C, QNH 1001 hPa.

På startplatsen var vinden enligt vittnesuppgift sydlig. Föraren bedömde enligt samma vittne att vinden var stadig med en hastighet av 5–6 m/sek. Vid rådande vindriktning och hastighet kan rotororer ha förekommit.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inte aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Inte aktuellt.

1.10 Flygfältsdata

Startrampen vid Getberget ligger 360 meter över havet och ca 100 meter över underliggande bebyggelse och åkermark. Startriktningen är sydlig.

Rampen är byggd av medlemmar i Sundsvalls hängflygklubb. Marken närmast landgången sluttar utför. Till rampen går en två till tre meter lång landgång som lutar svagt uppför. Själva startrampen är ca fem meter lång och lutar utför i två steg, det första ca 10°, det andra ca 20°. Enligt uppgift har ca 1000 lyckade starter företagits från rampen.

Föraren hade av ansvariga inom klubben tillsagts att han inte fick företa start från rampen utan medhjälpare.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Inte aktuellt.

1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position 6230N 1605E.

1.12.2 Luftfartygsvraket

Vänster vingbom var bruten vid övergången från yttre till inre del. Kölröret hade gått av bakom seglet. Vänster bygelben var krökt. Det fanns revor i seglet på både höger och vänster sida.

1.13 Medicinsk information

Vid rättsmedicinsk obduktion som utfördes vid Rättsmedicinska institutet i Umeå den 6 maj 1992 förelåg inte några tecken på sjukdomstillstånd. Kroppen företedde tecken på trubbigt våld mot främst bålen som bl.a. orsakat krosskador i lungorna, bristning i hjärtat och söndertrasning av levern med därav följande inre blödningar som dödsorsak.

1.14 Brand

Uppstod inte.

1.15 Överlevnadsaspekter

Genom en ren tillfällighet var en läkare framme hos föraren inom kort tid efter olyckan. Läkaren gav konstgjord andning och hjärtmassage. Han fortsatte med livsuppehållande behandling i ambulansen. Förarens skador var dock så svåra att han avled före ankomsten till sjukhuset.

2 ANALYS

När föraren gick nerför mot rampens landgång höll han sannolikt ner glidarens nos för att få en så liten anfallsvinkel som möjligt i förhållande till den rådande sydliga vinden. När han gick uppför landgången kan glidarens anfallsvinkel ha ökat. En rotor kan samtidigt ha tryckt ekipaget framåt. I det läget har föraren tappat kontrollen över glidaren vars högra vinge ville lyfta. Vid försök att återvinna kontrollen kan föraren ha fortsatt framåt i stället för att backa – eller också har detta varit omöjligt - samtidigt som han försökte dra ner den högra vingen. Följden blev att hängglidaren lämnade rampen okontrollerat. Fotografens iakttagelser och de brutna kvistarna längs sträckan från rampen till nedslagsplatsen tyder på att hängglidaren aldrig flugit utan fallit rakt ner.

Föraren var tillräckligt erfaren för att genomföra flygningen under de väderleksförhållanden som rådde. Det var dock olämpligt att utan hjälp genomföra en stupstart med rådande vind, allra helst som föraren var tillsagd av företrädare för flygklubben att han alltid skulle anlita hjälp vid start från rampen oavsett vindförhållanden eller risk för rotorer.

3 UTLÅTANDE

3.1 Undersökningsresultat

- a)* Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b)* Luftfartyget var luftvärdigt.
- c)* Föraren avsåg att utan hjälp genomföra en stupstart från en startramp i sydlig riktning.
- d)* Vinden var sydlig och stadig med en hastighet av 5–6 m/sek. Vindrotorer bakom rampen kan ha bidragit till att föraren fått svårigheter att kontrollera vingen.
- e)* Föraren förlorade kontrollen över vingen efter uppgången på rampen varvid vinden lyfte höger vinge.
- f)* Under förarens försök att återfå kontrollen över vingen kastades ekipaget av startrampen.
- g)* Vid fallet mot marken ådrog sig föraren dödliga skador.

3.2 Orsaker till haveriet

Haveriet orsakades av att föraren tappade kontrollen över hängglidaren under förberedelser för start från startramp.

Bidragande faktor har varit att föraren genomförde starten utan hjälp. Ytterligare bidragande orsak kan ha varit att landgången till rampen lutade uppför.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.