

Rapport C 1993:31

Ärende L-20/92

<i>Luftfartyg: typ</i>	Hängglidare typ Clubman 160
<i>Tid</i>	1992-05-17 kl. 12.25
<i>Plats</i>	Tärnaby kvarn, Sala, U län
<i>Typ av flygning</i>	Allmän flygträning
<i>Väder</i>	Vind 3B5 m/s, CAVOK
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Övriga skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	31 år, motsvarande elevlicens för hängglidare
<i>Förarens totala flygtid</i>	Ca 5 timmar, varav på typen ca 5 timmar
<i>Förarens antal starter</i>	Ca 50 starter

Deltagare från en hängflygarklubb hade under dagen bedrivit hängflygverksamhet vid en åker belägen ca 500 meter söder om Tärnaby kvarn. Väderleksförhållandena var goda och tidigare flygningar hade skett utan problem. Start skedde genom bogsering från en bil. På bogservajern fanns en brottlänk för maximalt 120 kp dragkraft.

Den aktuella starten gick till en början normalt. Dragmotståndet i bogservajern avlästes till ca 80 kp vilket var normalt. När hängglidaren hade nått en höjd av ca 300 meter över marken vek sig plötsligt en vinge rakt upp. Föraren utlöste sin räddningsfallskärm och frigjorde sig från bogservajern. Skärmen utvecklades normalt och föraren, som fortfarande var kopplad till hängglidaren, landade utan att skadas.

Vid den tekniska undersökningen av hängglidaren har framkommit att en lina i underriggen till en vinge brustit i anslutning till en krymphylsa. Metallurgisk undersökning av brottytan visar att brottet har orsakats av utmattning. Totalt har utmattning konstaterats hos 26 av de 36 trådar i linans kardeler som har varit åtkomliga för studier. Av dessa har 13 trådar utmattningssprickor till ca 30 % av tvärsnittsarean eller mer. Materialet i linans trådar utgörs av låglegerat stål som förzinkats. Linan har i båda ändar krymphylsor och är mellan dessa skyddade av ett plasthölje. Korrosion i form av rödrost förekommer på områden som inte är skyddade av plasthöljet. Kläm- och nötskador förekommer på såväl skyddade som oskyddade områden på linan.

Vid det tillfälle då linan brast var dragbelastningen i linan inte onormalt hög. De observerade mekaniska skadorna på trådarna i linans kardeler har fungerat som anvisningar för utmattningssprickorna. Genom att utmattningssprickorna inte upptäcktes i tid kunde de växa tills slutligen linbrott inträffade.

Enligt vad SHK har kunnat finna innehåller gällande föreskrifter för hängflygning inte något krav på identifiering av hängglidare. Inte heller föreskrivs någon form av uppföljning av gjorda flygningar, tekniska störningar, utfört underhåll etc. på det sätt som är brukligt i annan luftfartsverksamhet.

Avsaknaden av sådana uppgifter försvårar det tekniska underhållet på ett sätt som innebär risk från flygsäkerhetssynpunkt. Med allt äldre hängglidare i bruk ökar dessutom risken för att tekniskt fel av den typ som har konstaterats vid detta haveri kommer att inträffa.

Rekommendation

Luftfartsverket bör överväga att i lämplig form låta utarbeta bestämmelser om:

- Identifiering av varje hängglidare.
- Underhåll av hängglidare.
- Loggbok angående varje hängglidares underhåll m.m.