



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)  
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

*Arvidson*  
SHK  
BIBLIOTEKET

Rapport om  
Luftfartshändelse 1983-08-14  
på Hammars Backar, M län  
Ärende Häng 46/83

UTREDNINGSRAPPORT

ANGÅENDE HAVERI

MED EN HÄNGGLIDARE, TYP Fafnir

PÅ HAMMARS BACKAR

1983-08-14 KL 11.45<sup>\*)</sup>

<sup>\*)</sup> All tidsangivelse i rapporten avser  
svensk sommartid (SST) = GMT (UTC) + 2 timmar

Datum för rapportens undertecknande: 1985-10-31

## INNEHÅLL

Sid

	SAMMANFATTNING	1
	INLEDNING	2
1	FAKTAREDOVISNING	3
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	3
1.2	Personskador	4
1.3	Skador på hängglidaren	4
1.4	Andra skador	4
1.5	Besättning	4
1.6	Hängglidaren	4
1.7	Vädret	4
1.8	Navigeringshjälpmedel	4
1.9	Radiokommunikation	5
1.10	Startplatsen	5
1.11	Färdregistratorer	5
1.12	Haveriplats och hängglidarvrak	5
1.12.1	Haveriplatsen	5
1.12.2	Hängglidarvraket	5
1.13	Medicinsk information	5
1.14	Brand	5
1.15	Överlevnadsmöjligheter	6
2	ANALYS	6
3	SLUTSATSER	6
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultat	6
3.2	Sannolik haveriorsak	7

## SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT Häng 46/83

Luftfartyg typ:	Hängglidare typ Fafnir
Haveriplats, datum:	Hammars Backar 1983-08-14
Typ av flygning:	Nöjes
Antal ombord:	1
Personskador:	Allvarliga
Skador på luftfartyget:	Obetydliga
Förarens ålder, certifikat:	24 år, Västtyskt certifikat
Förarens totala flygtid:	15-20 timmar

---

Efter start med en hängglidare från Hammars backar nära Ystad fick hängglidaren en vindstörning som resulterade i att föraren förlorade kontrollen över flygningen varvid hängglidaren slog i marken.

Vid nedslaget bröt föraren båda benen då han tog mark med fötterna.

Haveriet har berott på att föraren startat från en plats som varit olämplig med hänsyn till rådande vindförhållanden (vind 19 knop, turbulens). En bidragande faktor har varit förarens ringa erfarenhet av flygning under aktuella vindförhållanden.

## INLEDNING

Söndagen den 14 augusti 1983 utförde en tysk medborgare, som tillfälligt vistades i Sverige, några starter med en hängglidare från Hammars Backar, M län.

Vid den andra starten fick hängglidaren en vindstörning, som resulterade i att föraren förlorade kontrollen över flygningen, varvid hängglidaren slog i marken och föraren skadades.

Händelsen har utretts av statens haverikommission (SHK) som företräts av lagman K-E Andersson, ordförande, och civilingenjör Åge Röed, utredningschef.

Till utredningen har SHK som expert knutit Kurt Svensson, KSAK.

SHK har sammanträtt

Närvarande

1985-10-29 på SHKs kansli

K-E Andersson samt  
P-Å Insulander, luftfartsverket

## 1 FAKTAREDOVISNING

### 1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Hammars backar vid kusten nära Ystad användes den aktuella tiden för flygning med hängglidare. Backarna sluttar söderut mot havet relativt jämnt, men avslutas med branta backafall från ca 25 meters höjd ned till havet. Den normala startplatsen ligger strax norr om backafallen på ca 30 meters höjd.

1983-08-14 startade en västtysk medborgare, som tillfälligt vistades i Sverige, från nämnda startplats med en hängglidare av typ Fafnir och utförde en flygning som varade cirka en halv timme. Landning skedde cirka 200 meter norr startplatsen. Enligt en svensk, erfaren hängflygare, som befann sig på platsen, var flygningen utan anmärkning.

Efter landningen beslöt den tyske hängflygaren att starta från en mindre kulle väster om den förra startplatsen strax norr om backafallen. Vid tillfället rådde väst-syd-västlig vind cirka 19 knop. Enligt den andre hängflygaren, som då var i luften, förekom stark turbulens vid backafallet. Den aktuella hängflygaren startade från kullen ut över backafallskanten. Han kom upp i luften men upplevde att han fick stark sidvind och att han ej kunde manövrera glidaren utan blåste ned i marken.

Den andre hängflygaren, som såg händelseförloppet, har uppgivit att på den plats där den aktuelle föraren startade rådde kraftig turbulens medan vinden knappast märktes några meter bakom denna plats. Han såg hur hängglidaren kom upp på en höjd av 5-10 meter ut över backafallskanten och hur den sedan svängde vänster i en vid båge in över land och hur föraren tog land med fötterna "men det gick väldigt fort".

## 1.2 Personskador

Föraren bröt vid nedslaget båda benen vid anklarna.

## 1.3 Skador på hängglidaren

Obetydliga.

## 1.4 Andra skador

Inga.

## 1.5 Besättning

Föraren var 24 år och innehade västtyskt certifikat för hängglidning DHV-I-0160/80 utfärdat 1980-07-02 innefattande behörighet att utföra aktuell typ av flygning. Enligt egen uppgift hade han sedan 1980 utfört cirka 120 starter med en flygtid av 15-20 timmar, men var inte van vid sådana kraftiga vindar som han upplevde på platsen där han aldrig tidigare flugit.

## 1.6 Hängglidaren

Hängglidaren var av typ Fafnir, tillverkad i Trier, Västtyskland, troligen år 1982. Dess flygtid är okänd men torde ej uppgå till mer än högst 20 timmar. Glidarens vingyta uppgick till 16 m<sup>2</sup>.

## 1.7 Vädret

Vind ca 225<sup>0</sup>/19 knop. Moln 2/8.

## 1.8 Navigeringshjälpmedel

Ej aktuellt.

## 1.9 Radiokommunikation

Ej aktuellt.

## 1.10 Startplatsen

Se 1.1

## 1.11 Färdregistratorer

Ej aktuellt.

## 1.12 Haveriplats och hängglidarvrak

### 1.12.1 Haveriplatsen

Nedslaget skedde på gräsbevuxen sandmark ca 300 m norr om startplatsen och ungefär i nivå med denna.

### 1.12.2 Hängglidarvraket

Hängglidaren hade inga andra skador av betydelse än att vänstra bygelbenet var knäckt. Enligt den hängglidarförare, som bevittnade händelsen, var hängglidaren i övrigt i gott skick.

## 1.13 Medicinsk information

Vid nedslaget bröt föraren båda benen vid anklarna. Han omhändertogs snabbt och fördes till sjukhus. Ingenting har framkommit som tyder på att föraren vid haveritillfället hade nedsatt fysisk eller psykisk kondition.

## 1.14 Brand

Uppstod ej.



### 1.15 Överlevnadsmöjligheter

De skador föraren ådrog sig tyder på att nedslaget var så kraftigt att han, om han ej kunnat ansätta fötterna i marken, kunnat få livshotande skador.

## 2 ANALYS

Föraren var helt oerfaren när det gäller flygning på den aktuella platsen. Han utförde emellertid en anmärkningsfri flygning efter en start från den startplats som normalt användes av hängflygare. Då han beslöt sig för att använda den aktuella startplatsen var han uppenbarligen inte medveten om risken för turbulens där. Med den ringa erfarenhet, han enligt egen uppgift hade när det gällde flygning vid sådana vindförhållanden som förekom, är det förklarligt att han ej förmådde bemästra den vindstörning hängglidaren utsattes för omedelbart efter det att den kommit i luften eller att manövrera glidaren till säker landning.

## 3 SLUTSATSER

### 3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Inget fel på hängglidaren har kunnat konstateras.
- c) Med hänsyn till rådande vindförhållanden var den startplats föraren valde olämplig.
- d) Omedelbart efter starten utsattes hängglidaren för en vindstörning som medförde att föraren ej förmådde kontrollera den fortsatta flygningen.

- e) Föraren hade ingen tidigare erfarenhet av flygning i aktuellt område eller av flygning under besvärliga vindförhållanden.

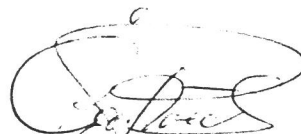
### 3.2 Sannolik haveriorsak

Efter start från en med hänsyn till rådande vindförhållanden (turbulens) olämplig startplats har hängglidaren utsatts för en vindstörning som medfört att föraren förlorat kontrollen över flygningen och ekipaget slagit i marken.

Bidragande faktor har varit

- o Förarens ringa erfarenhet av hängflygning vid besvärliga vindförhållanden.

  
K-E Andersson

  
Åge Röed