



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport om
luftfartshändelse 1987-04-15
Hammars backar, M län
Ärende Häng 7/87

INNEHÅLL

Sid

	SAMMANFATTNING	3
	INLEDNING	4
1	FAKTAREDOVISNING	5
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	5
1.2	Personskador	5
1.3	Skador på luftfartyget	5
1.4	Andra skador	5
1.5	Besättningen	5
1.6	Luftfartyget	6
1.7	Meteorologisk information	6
1.8	Navigationshjälpmedel	6
1.9	Radiokommunikationer	6
1.10	Flygfältsdata	6
1.11	Färd- och ljudregistratorer	6
1.12	Haveriplats och luftfartygsvrak	7
1.13	Medicinsk information	7
1.14	Brand	7
1.15	Överlevnadsmöjligheter	7
1.16	Särskilda prov och undersökningar	7
1.17	Övrigt	7
2	ANALYS	8
3	SLUTSATSER	8
3.1	Undersökningsresultat	8
3.2	Sannolik haveriorsak	8
4	REKOMMENDATIONER	9

BILAGA

- 1 Hängflyglicens beträffande föraren (endast till luftfartsverket)

Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT

Ärende Häng 7/87

Luftfartyg typ:	High Way Vision
Tidpunkt för händelsen:	1987-04-15 ca kl 18.15
Plats:	Hammars backar, M län
Typ av flygning:	Kusthang
Väder:	Klart, SV vind 8-9 m/s
Antal ombord:	1
Personskador:	Allvarliga
Skador på luftfartyget:	Lätta skador
Förarens ålder, kompetensbevis:	23 år, Häng I
Förarens totala flygtid:	Ca 1 1/2 timme

Strax efter start från en backslutning svängde hängglidaren okontrollerat åt sidan och kolliderade med sluttningen.

Som sannolik haveriorsak har SHK angett felaktigt startförfarande.

Bidragande faktorer har varit:

- o Föraren startade med för hög nosattityd.
- o Terrängens beskaffenhet gav vinghalvorna olika lyftkraft.
- o Föraren hade ringa allmän och aktuell flygerfarenhet.

INLEDNING

Händelsen har utretts av statens haverikommission (SHK) som företräts av Hans Gullberg och Åge Röed.

SHK har biträts av Kjell Franzén, Luftfartsverket, Lars Laurell och Sven Lindén, som experter.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1987-05-19	SHKs kansli	Gullberg, Franzén, Lindén

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren startade i Hammars backar med hängglidare från 20 m höjd i en 30 m hög backe. Starten skedde rakt mot vinden. När han strax efter starten flyttade händerna från styrbygelns nedåtgående rör till det nedre tvärgående röret svängde hängglidaren åt höger och kolliderade med backsluttningen.

Haveriet inträffade 1987-04-15 ca kl 18.15.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>
Omkomna			
Allvarligt skadade	1		
Lindrigt skadade			
Inga skador			

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 23 år och hade gällande kompetensbevis Häng I.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	0	0	1,5
Denna typ	0	0	1,5

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 0.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Lars Erik Berglund, Magistratsvägen 55 C, Lund, tel 046-11 63 84, och Gunilla Berglund, Uppsala, tel 018-12 94 27.

Luftfartyget

Typ: High Way Vision
Tillverkningsår: 1986

Vad gäller luftvärdighet har inget framkommit som tyder på annat än att hängglidaren var rätt monterad och underhållen enligt tillverkarens anvisningar (BCL-D 4.3).

1.7 Meteorologisk information

Klart. Jämn vind SV 8-9 m/s.

1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Ej aktuellt.

1.10 Flygfältsdata

Ej aktuellt.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Ej aktuellt.

1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak

Position 55° 20' N 15° 30' E

Luftfartygsvraket

Skador på styrbygel och 2 lator.

1.13 Medicinsk information

Föraren erhöll en vänstersidig överarmsfraktur och hjärnskakning. Han utskrevs från sjukhus 1987-04-27.

1.14 Brand

Utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda.

Föraren bar hjälm, typ "bergsklättrarhjälm".

ELT

Ej aktuellt.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

1.17 Övrigt

Av vittnesmål framgår: Föraren var spänd inför flygningen eftersom han inte flugit under en längre tid. Han startade med hög nosattityd och intill en dalsänka.

2 ANALYS

Föraren startade med för hög nosattityd och förlorade strax efter start från en backsluttnings kontrollen över hängglidaren när han bytte handgrepp. Hängglidaren ställade, svängde åt sidan och kolliderade med backsluttningen. Svängen förstärktes sannolikt av att vinghalvorna fick olika lyftkraft beroende på terrängens beskaffenhet. Det finns inget som tyder på något tekniskt fel på hängglidaren.

Anledningen till det felaktiga startförfarandet får antas ha varit förarens ringa allmänna och aktuella flygerfarenhet.

Föraren bar vid tillfället en hjälm av "bergsklättrartyp". Hjälmen var troligtvis mindre lämpad som skydd mot huvudskador vid fall, vilket kan ha negativt påverkat skadeutfallet.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Hängglidaren var luftvärdig.
- c) Hängglidaren kolliderade med en backsluttnings kontroll strax efter start.

3.2 Sannolik haveriorsak

Hängglidaren svängde okontrollerat åt sidan på grund av felaktigt startförfarande.

Bidragande faktorer har varit:

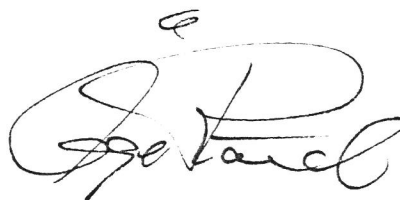
- o Föraren startade med för hög nosattityd.
- o Terrängens beskaffenhet gav vinghalvorna olika lyftkraft.
- o Föraren hade ringa allmän och aktuell flygerfarenhet.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.



Hans Gullberg



Åge Röed

Datum för rapportens undertecknande: 1987-07-08