



HAVERI MED FLYGSKÄRM

vid Tullinge, Sverige den

2022-11-13

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	Fel! Bokmärket är inte definierat.
2	Faktaredovisning	Fel! Bokmärket är inte definierat.
2.1	<i>Händelseförlopp</i>	Fel! Bokmärket är inte definierat.
2.2	<i>Händelseförlopp enligt vittnen</i>	Fel! Bokmärket är inte definierat.
2.3	<i>Personskador</i>	Fel! Bokmärket är inte definierat.
2.4	<i>Luftfartyget och dess skador</i>	Fel! Bokmärket är inte definierat.
2.5	<i>Meteorologisk information</i>	Fel! Bokmärket är inte definierat.
2.6	<i>Medicinsk information</i>	Fel! Bokmärket är inte definierat.
3	Analys	Fel! Bokmärket är inte definierat.
3.1	<i>Händelsen</i>	Fel! Bokmärket är inte definierat.
3.2	<i>Tillstånd och regler</i>	Fel! Bokmärket är inte definierat.
4	Utlåtande	Fel! Bokmärket är inte definierat.
5	Förslag på åtgärder	Fel! Bokmärket är inte definierat.

<i>Lyftfartyg, typ</i>	Ozon Roadster 2 26
<i>klass</i>	EN B/ DGAC
<i>serienummer</i>	RD226-R-16D-009
<i>tillverkningsår</i>	2016
<i>registreringsnummer</i>	saknas
<i>Paramotor</i>	Kangook/ Polini Thor 130
<i>Ägare/Innehavare utrustning</i>	LA
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2022-11-13 16:04
<i>Plats</i>	Tullinge/ Pålalmalm f.d. Tullinge flygfält
<i>GPS koordinater</i>	
<i>Typ av flygning</i>	Nöjesflygning
<i>Väderförhållande</i>	Klart, svaga vindar
<i>Antal ombord</i>	1
<i>Personskador</i>	Avliden
<i>Skador på luftfartyget</i>	Omfattande skador på bur och motor, uppkomna vid nedslag
<i>Andra skador</i>	nej
<i>Förare</i>	LA
<i>licensnummer</i>	XXXX
<i>total flygvikt</i>	ca 116kg
<i>ålder, licensgrad</i>	21år, PM1
<i>rapporterad flygtid föregående år</i>	0
<i>varav med motor</i>	0
<i>Totalt antal kända flyg vid olycka</i>	26st

1 Sammanfattning

Piloten hamnade i för honom en okontrollerbar situation i och med att en skarp sväng gjordes, vilket i sin tur utvecklade sig till ett snabbt förlopp in i okontrollerad spiral ned i marken. Piloten avled till följd av det hårda nedslaget.

2 Faktaredovisning

2.1 Händelseförlopp

Pilot befanns sig på ca dubbla trädtoppshöjd när pilot gjorde en skarpare sväng och hamnade i för piloten en okontrollerbar situation och slår senare ner hårt i marken.

2.2 Händelseförlopp enligt vittnen

Motor stannat eller gått på tomgång mellan 75 - 150 meters höjd, sedan kraftig sväng som sedan gått över till ännu brantare sväng men med skärmen fullt utvecklad. Motor fungerande efter nedslag.

Totalt har tre vittnen hörts samt fyra vittnen lämnat rapporter.

2.3 Personskador

Pilot avled på grund av kraftigt nedslag i marken.

2.4 Luftfartyget och dess skador

Besiktning av utrustning hos Polisen Västberga
Närvarande var förundersökningsledare: Peter Lindgren
Teknisk chef SSFF: Lennart Jonasson
Besiktningsman för kontroll av skärm: Bengt Pettersson

Inga skador på skärm eller att skärmen var "ur trim" funna. Dock så noterades att skärmens trimmers var uppsläppta till markering, vilket enligt manual för skärmen innebär att gällande klassning inte längre gäller.

Utdrag från manual:

"IMPORTANT: The certified position of the risers is when the trimmers are pulled down to the slowest position. Flying with the trimmers released and/or with the speed bar accelerated is safe to do under the correct circumstances but takes the wing outside of its EN certified status. NOTE: The white line on the trimmer is the recommended position for Takeoff."

Fynd från utredning:

1. Trimmers var uppsläppta ca 3cm till ett insytt märke på bärremmarnas bägge sidor.
2. Ingen besiktning inskriven i skärmen, men kan dock finnas protokoll som inte är känt.
3. Pilotens flygdagbok visar på 6st flyg /3timmar i september utöver utbildningens stipulerade minimum krav.
4. Inga instrument eller kameror finns.
5. Polisutredning med bilder och vittnesmål finns oss tillhanda.

2.5 Meteorologisk information

Klart väder med svag vind.

2.6 Medicinsk information

Rättsmedicin har inte funnit några avvikelser som kunnat orsaka haveriet enligt polisrapport med ärendenummer 5000-K1357223-22.

3 Analys

3.1 Händelsen

Pilot hamnade i spiral från låg höjd utan utrymme för att komma ur den. Anledning okänd, dock finns vittnesuppgifter att motorvarvet minskat och piloten hanterat utrustningen på något sätt. I samband med detta har farkosten förlorat höjd ned mot skogen och därefter genomfört ett gaspådrag i samband med en kraftig sväng.

3.2 Tillstånd och regler

Möjligen så har piloten åsidosatt underhållet då ingen besiktning (1års kontroll) har kunnat styrkas. Det finns dock inget som tyder på att haveriet berott på att motorn haft någon driftstörning. Enligt lfs 2007:44 1 § så får föraren inte påbörja flygning förrän han/hon har förvässat sig om att flygskärmen är rätt riggad och underhållen enligt tillverkarens instruktioner.

4 Utlåtande

Piloten hamnade i för honom en okontrollerbar situation i och med att en skarp sväng gjordes, vilket i sin tur utvecklade sig till ett snabbt förlopp in i okontrollerad spiral ned i marken.

Eventuella orsaker:

- Vittnesuppgifter säger att motorn minskade i varv och man noterade en höjdförlust.
- I samband med att motorn återigen går upp i varv svänger piloten skarpt vänster. Detta kan ha berott på att piloten ville undvika den betäckta terrängen.
- Låg höjd (ca 60 m) kan ha bidragit till att styrutslaget blivit mer kraftigt än vad som avsetts.
- För stora korrigeringar för snabbt kan ha gjort att farkosten hamnade i ett sådant läge som inte var möjligt att hämta sig ifrån på den höjden.
- Pilotens erfarenhetsnivå i kombination med för stora manövrar i samband med låg höjd.

En teori som är ganska trolig om man väger samman vittnen och förlopp är att motorvarv och höjd minskat av att fokus legat på annat än själva flygningen. När piloten åter fick fokus på flygningen har farkosten tappat höjd och kommit nära skogen. Pilot kan därför gasat och samtidigt svängt kraftigt för att undvika träden och därefter inte kunnat häva den kraftiga sväng som blev följd. Då piloten vid denna tidpunkt befann sig på förhållandevis låg höjd fanns det inte utrymme för att korrigera utgången.

5 Förslag på åtgärder

Då piloten måste anses vara nybörjare inom sporten ser förbundet att en översyn behöver göras vad gäller utbildning och flygtidskrav för nybliven PM pilot. Förslaget innebär genomgång och omarbetning av utbildningsmanualer, villkor och regler med fokus på säkerhet och tydlighet. Se över bestämmelser kring flyg med motor och arbeta med förtydligande av regelverket.

SSFF:s årliga instruktörs- och säkerhetsseminarium ska användas för information, utbildning och diskussion om flygsäkerhet med instruktörer och övriga aktörer inom flygsporten.

Förbundet kommer arbeta med frågor kring säkerhet, rutiner och regelverk.