



SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAG FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
NUMMER 3 - 1995

Ordföranden har ordet

Det känns tungt och beklagansvärt att vi återigen drabbats av ett dödsfall bland våra svenska piloter. Jag märker av de många samtal jag haft med oroliga och upprörda piloter att Anders Hagelbäck:s dödsstörtning i Turkiet berört många av oss.

Frågorna är många. Vad var det som hände? Hur kunde det hända? Varför? Kan det hända mig?. Några frågor kan vi från Förbundets sida besvara, andra kan bara du själv finna svaret på. Några frågor får vi nog aldrig svar på.

Nu är det säkert många av er som undrar "Vad ska nu SSFF hitta på för nya regler och förbud?" Jag kan förstå frågan med tanke på det förbudssamhälle vi lever i. Jag är även den förste att erkänna att vi stiftat många regler och förbud kring skärmflyget. Här har vi i SSFF en svår balansgång att gå. Jag tror att jag pratar för hela nuvarande styrelsen när jag säger att vårt främsta mål är att främja skärmflyget, inte att stifta fler regler och förbud.

Samtidigt är det vi som får stå till svars inför media och myndigheter när olyckan är framme. Antalet kontakter med Statens Haverikommission har tyvärr bara ökat under årens lopp. Men tack vare ett seriöst utbildnings- och säkerhetsprogram har vi mötts av förståelse och tilltro och ej blivit bortreglerade ifrån lufthaven. Att stifta all världens regler kommer heller inte kunna förebygga alla olyckor i framtiden. Det som SSFF ser som viktigast är pilotens

attityd. Det är din egen inställning till skärmflygning som avgör hur stor risk du utsätter dig för. Här är vi alla olika och med skiftande insikt och kompetens. Jag är övertygad om att det är på detta område vi bäst förebygger nya olyckor, istället för att skapa nya regler och förbud. Hur vi sedan lyckas med detta är till största delen beroende på dig som pilot. Tänk på att du alltid är en förebild för någon annan, oavsett hur erfaren eller oerfaren du är.

Till detta utskick har vi även gjort en resumé av de olycksrapporter som kommit oss tillhanda sedan hösten -94. Det glädjer mig att konstatera att rapporteringsviljan verkar ha ökat och speciellt glädjande är det att vi även börjar få in rapporter från tillbud. Dvs. mindre allvarliga händelser men som ändå är så viktiga för kunskapsåterföringen. Sen måste jag be om ursäkt för att vi från styrelsen varit dåliga på att få ut denna kunskap, men jag hoppas på att vi skall få kontinuerliga sammanställningar publicerade framöver.

Vi har haft extra årsmöte angående bidrag med 170.000:- för fyra nummer av Airmail under 1996. Det blev en klar majoritet för att behålla tidningen. SSFF har nu tillsatt två arbetsgrupper. Den ena jobbar för att ta fram ett juridiskt avtal som båda parter kan acceptera. Den andra med att se över hur vi ska finansiera det hela. Det är det senare som bekymrar mig. På årsmötet 94/95 togs en budget

som skulle ge ett minusresultat för 1995. Det visar sig att minusresultatet blir större än vad vi budgeterat. Främst beroende på ökade administrativa kostnader samt vissa oförutsedda avgifter. Tillsammans med en ny utgiftspost på 170.000:- för Airmail blir det fullständigt omöjligt att åstadkomma ett nollresultat för 1996, utan att på något sätt få in extra pengar.

Att återigen göra ett stort minusresultat och på så sett förbruka alla våra tillgångar tänker jag som ordförande inte medverka till. Då får någon annan ta över på årsmötet 95/96.

Vi kommer ifrån styrelsens sida jobba fram ett preliminärt budgetförslag som bygger på att alla nya tillkommande piloter betalar 450:- i medlemsavgift och att alla som förnyar sin licens betalar ett extra bidrag på 100:-. Tillsammans med att vi trimmar alla kommitteers budgetar tror vi skall kunna rädda -96. Till 1997 måste vi höja medlemsavgiften.

Men hela denna ekvation bygger på att alla ni som förnyar licensen inför, och under, -96 solidariskt sluter upp bakom en extra avgift. Som en följd av allt det här förstår ni också vikten av att ni ute i klubbarna diskuterar och sedan motionerar om vad vi skall prioritera i vår hårt bantade budget inför 1996. Med dessa tankar och önskemål avslutar jag 1995 års säsong och tackar för mig och hela styrelsen och önskar er alla en riktigt bra flygsäsong 1996.

HP Fallesen
Ordförande SSFF

Olyckor under senaste året

Det här är en uppräknig av alla olyckor som inrapporterats mellan oktober 1994 och oktober 1995. Det är svårt att få med alla fakta när man gör en så kortfattad uppräknig som den här. Vi har mycket kort kommenterat varje olycka utifrån de fullständiga olycksrapporterna.

Datum: 941029

Plats: Hammars backar

Typ av flygställe: Hang

Väderförhållanden: Klart

Vind: 10-11 m/s byigt

Licens: Pilot 1 B

Erfarenhet: ca 160 flyg, ca 21 timmar

Skador: Fraktur fot/häl

Skärm: Apco Supra 28

Förlopp: Piloten avsåg att balansera nedanför hanget men drogs upp för hanget, över toppen och lyfte ca 4 meter p g a den hårda vinden. Hård landning.

Vår kommentar: Flygskärmar och så här hård vind hör inte ihop.

Datum: 941106

Plats: Orsa flygfält

Typ av flygställe: Bogsering

Väderförhållanden: Klart

Vind: 1 m/s, nordlig vind

Licens: Under utbildning

Erfarenhet: 7 bogseringar

Skador: Bruten fot

Skärm: Apco Prima 27

Förlopp: Dåligt planerad inflygning, sen sväng på finalen gav hård landning

Vår kommentar: Oerfarenhet.

Datum: 941126

Plats: Maigmo, Spanien

Typ av flygställe: 400 m högt berg

Väderförhållanden: Klart och soligt

Vind: 2-3 m/s, växlande vind

Licens: Pilot 1 B

Erfarenhet: ca 15,5 timmar

Skador: Fraktur båda fötter

Skärm: Nova Phocus 26

Förlopp: Missbedömde avstånd till huvudlandningen. Utelandning i ojämn terräng

Vår kommentar: Att bedöma avstånd till landningsplats i olika förhållanden kräver mycket erfarenhet. Den här typen av olyckor kan bara undvikas genom att flyga med stora marginaler.

Datum: 950105

Plats: Branäs

Typ av flygställe: Berg

Väderförhållanden: 8/8

Vind: 1-4 m/s

Licens: Student B

Erfarenhet: 48 flyg, 2,5 timme

Skador: Kotkompression

Skärm: Nova Phönix 28

Förlopp: Start i växlande backvind får piloten ett mycket stort sidoinslag, hinner inte få ut skärmen innan han slår i marken.

Vår kommentar: Svårbedömda flygförhållanden, pilot med den erfarenheten borde inte ha startat.

Datum: 950219

Plats: Åre, Röda rippet, stötta 4

Typ av flygställe: Berg, snöstart

Väderförhållanden: Klart

Vind: Byigt 4-8 m/s

Licens: Utländsk instruktör

Erfarenhet: Okänt, utländsk instruktör

Skador: Pilot bröt armen, passagerare bröt nyckelben

Skärm: Tandem

Förlopp: Draggad efter topplandning med tandem i stark vind.

Vår kommentar: Sällsynt dåligt omdöme att flyga tandem under sådana förhållanden. Tandempiloter har extra stora krav på sig att flyga med goda marginaler. Hade det här varit en svensk pilot hade han definitivt blivit av med tandembehörigheten och troligen med licensen helt och hållet.

Datum: 950312

Plats: Branäs

Typ av flygställe: Berg, skidbacke

Väderförhållanden: Moln 8/8

Vind: 4-5 m/s, byigt, turbulent

Licens: Pilot 1 B

Erfarenhet: 40 flyg, 3 tim

Skador: Frakturer 3 bröstkotor, 3 revben

Skärm: Nova Phönix 28

Förlopp: Start en bit ned i backen på grund av turbulens på ordinarie startplats. Stort inslag på låg höjd (10-12 m) i turbulent luft, kraschlandning i skidbacke. Måttliga skador p g a snö.

Vår kommentar: Är förhållandena olämpliga på start är de olämpliga i luften. Att gå ned en bit i backen är att lura sig själv.

Datum: 950407

Plats: Turkiet, berget Baba

Typ av flygställe: Berg, svagt sluttande

Väderförhållanden: Klart

Vind: 1-2 m/s sydlig

Licens: Student B

Erfarenhet: 24 högflyg, ca 3 timmar

Skador: Fraktur, kompression, ruptur

Skärm: Apco Prima 27

Förlopp: Startar med en kvist mellan bromslina och D-lina, piloten informeras via radio. Vid sväng på 25-30 m höjd över mark kollapsar skärmen. Piloten kraschar.

Vår kommentar: Bristande kontroll av skärmen under start. Om piloten hade tittat upp i skärmen innan han lättade hade han troligen upptäckt problemet och hunnit avbryta i tid.

Datum: 950410

Plats: Åre, Röda rippet

Typ av flygställe: Berg

Väderförhållanden: Klart

Vind: 1-1,5 m/s jämn

Licens: Pilot 1 B

Erfarenhet: Okänt

Skador: Whiplash-skada

Skärm: Paratech P40

Förlopp: Misslyckad start i svag backvind, ramlade utför 5 meter stup

Vår kommentar: Att göra start mot ett stup i backvind verkar mycket ogenomtänkt.

Datum: 950524

Plats: Malungs flygplats

Typ av flygställe: Bogsering

Väderförhållanden: Klart

Vind: Svag, varierande

Licens: Under utb

Erfarenhet: Ingen

Skador: Kotkompression

Skärm: Apco Starlite

Förlopp: Inslag direkt efter start. Skärmen skar ut och piloten landade i hög fart.

Vår kommentar: Oerfarenhet och ovana hos piloten.

Datum: 950527

Plats: Väingsö flygfält

Typ av flygställe: Bogsering

Väderförhållanden: Klart

Vind: 5 m/s

Licens: Under utbildn

Erfarenhet: ingen

Skador: Stäckning ledband knä

Skärm: Apco Prima 27

Förlopp: Landning i sidvind. Eleven har inte följt instruktörens anvisningar via radio.

Vår kommentar: Oerfarenhet och ovana hos piloten.

Datum: 950628

Plats: Huskvarna

Typ av flygställe: Hang

Väderförhållanden: Klart

Vind: 5-6 m/s jämn

Licens: Pilot 2 B

Erfarenhet: 200 flyg, 14 timmar

Skador: Inga alls

Skärm: Fun2Fly Profile 27

Förlopp: Misslyckad start på trång startplats ledde till att skärmen fastnade i ett träd. Okänd person larmade räddningstjänst utan att ta reda på vad som hänt.

Vår kommentar: Bra att händelsen rapporterats. Det blir lättare för oss att bemöta frågor från räddningstjänst, tidningar och liknande.

Datum: 950712

Plats: Westendorf, Österrike

Typ av flygställe: Berg

Väderförhållanden: Klart

Vind: ca 2 m/s

Licens: Pilot 1 B

Erfarenhet: 68 flyg, 13,5 timmar

Skador: Punkterad lunga, skadad njure, inre blödningar, skallfrakturer, nackfrakturer, kotkompression, bäckenfraktur, revbensfraktur

Skärm: Nova Phönix 28 U

Förlopp: Mycket stort inslag vid flygning ca 30 från berget. Skärmen dyker för att få fart och pilot och skärm slår hårt i marken.

Vår kommentar: Stället är känt för kraftig termik. Piloten var troligen inte beredd på turbulens och reagerade för lite och för sent.

Datum: 950713

Plats: Åre Hummeln

Typ av flygställe: Berg

Väderförhållanden: Klart, termiskt

Vind: 2 m/s

Licens: Pilot 1 B

Erfarenhet: 79 flyg, 21 timmar

Skador: Två frakturer vänster arm,

Skärm: Firebird Marlin 26

Förlopp: Flygning i låtermik, stort inslag, tvinnade linor, fall 80-100 meter, utslag och pendling precis före piloten slog i marken.

Vår kommentar: Piloten hade inte satt sig in i vilka förhållanden som rådde (låtermik). Flygningen blev därför mer avancerad än vad piloten räknat med och behärskade.

Datum: 950730
Plats: Vårgårda flygplats
Typ av flygställe: Bogsering
Väderförhållanden: Klart
Vind: 1-2 m/s
Licens: Pilot 1 B
Erfarenhet: 1 år
Skador: Svåra ryggfrakturer
Skärm: Nova Phocus 126

Förlopp: Gör ett antal vingovers, den sista fullföljs in i extremt brant 360-sväng med kraftig bakning, mycket hög sjunkhastighet rakt ned i marken.
Vår kommentar: Trolig orsak är att piloten svimmat. Det var över 30 grader varmt och piloten hade vinschat hela dagen. Flyget genomfördes ca 21.00 på kvällen. Vätskebrist, trötthet och hög G-kraft kan ha lett till att piloten tappade medvetandet.

Datum: 950805
Plats: Lima, Peru
Typ av flygställe: Hang
Väderförhållanden: —
Vind: 5 m/s
Licens: Pilot 3 B
Erfarenhet: 95 timmar
Skador: Ryggsmärtor, avslagen armbågsknöl
Skärm: Nova Phönix
Förlopp: Piloten flyger hang i låg fart, gör en kraftig sväng varvid skärmen går in i negativ spinn. Piloten slår hårt i hanget utan att ha hunnit få ordning på skärmen.
Vår kommentar: Verkar som en kombination av okoncentration och otur.

Datum: 950812
Plats: Åre Svartberget
Typ av flygställe: Berg
Väderförhållanden: Klart
Vind: 2-4 m/s
Licens: Pilot 1 B
Erfarenhet: 65 flyg, 18 timmar
Skador: Fotledsfraktur, handledsfrakurer
Skärm: Apco Spectra 30
Förlopp: Inslag vid hangflygning på 40-50 meters höjd. Piloten tvingades landa på grund av inslaget. Skärmen var utvecklad vid landningen som skedde mot vinden. Efter landningen snubblade piloten och släpades efter skärmen varvid skadorna uppkom.
Vår kommentar: Otur. Inte mycket att säga om.

Datum: 950818
Plats: Storberget, Hudiksvall
Typ av flygställe: Berg
Väderförhållanden: 2-3/8
Vind: 2-4 m/s
Licens: Pilot 1 B
Erfarenhet: 120 flyg, 15 timmar

Skador: Kotkompression, kotfraktur
Skärm: Pro Design 26
Förlopp: Piloten försök ta sig ned på reservlandningsplats med kraftiga S-svängar. Troligen för kraftigt styrutslag som ledde till att skärmen stallades assymetriskt.
Vår kommentar: Inte mycket att säga om.

Datum: 950819
Plats: Kolbäcksfältet
Typ av flygställe: Bogsering
Väderförhållanden: 2/8 Cu
Vind: 2 m/s, termiskt
Licens: Pilot 1 B
Erfarenhet: 66 flyg, 7 timmar
Skador: Fraktur vänster arm
Skärm: Apco Starlite 22
Förlopp: Piloten snubblar vid misslyckad vinschstart.
Vår kommentar: Otur. Inte mycket att säga om.

Datum: 951007
Plats: Berget Baba, Turkiet
Typ av flygställe: Berg
Väderförhållanden: Klart dagsljus
Vind: 3-4 m/s
Licens: Student B, konverterad från slovakisk licens
Erfarenhet: 11 bergflyg från tidigare utbildning (250-700m) samt 1 tidigare samma dag som olyckan, 13 stycken bogseringar. ca 3,5 timme total flygtid.
Skador: Piloten dog av inre blödningar i huvudet omedelbart efter nedslaget.
Skärm: Boomerang, entjeckisk skärm.
Förlopp: Under flygning tillsammans med instruktör och erfarna piloter, lämnar piloten angiven flygväg och flyger in i en rotor på bergets baksida. Troligtvis får piloten ett kraftigt sjunk i kombination med inslag och strörtar till marken. Eftersom pilotenförsvann mycket snabbt observerades inte försvinnandet och olyckan vilket medförde att det tog lång tid innan den förolyckade kunde återfinnas.
Vår kommentar: Att inte följa anvisningar från instruktör och erfarna piloter kan när oturen är framme medföra ödesdigra konsekvenser.

Piloten har uppgett att skärmen han flög var klassad vilket efteråt visade sig vara felaktigt. Troligen har piloten varit övertygad om att skärmen verkligen var godkänd. SSFF utreder möjligheten att lättare kunna kontrollera om, och i så fall hur, en skärm är klassad. I det här fallet bedömer vi inte att skärmens klassning har haft någon betydelse för olycksförloppet.

Olyckor - sammanfattning

Det har varit många olyckor under året som gått. De flesta har vi fått in rapporter om vilket är bra. Ska vi kunna lära ut till nya piloter hur de undviker olyckor är det viktigt att alla olyckor rapporteras. Vi håller sakta men säkert på att bygga upp en erfarenhet av hur olyckor går till och varför de inträffar.

Något som är mycket framträdande med det senaste årets olyckor är att så många av dem drabbar en och samma kategori av piloter: Piloter med Pilot 1-licens som hunnit flyga ungefär 10-20 timmar. Den här gruppen står för mer än hälften av olyckorna och majoriteten av dem med allvarlig utgång. Orsaken verkar ofta vara att piloterna flugit med för små marginaler eller i förhållanden de inte riktigt behärskar. Det verkar brista i förmågan att förutse risksituationer vilket leder till att piloterna hamnar i situationer de har svårt att klara ut. Bristande erfarenhet leder ofta till att man försätter sig i lägen då man behöver just den erfarenhet som man ännu inte har.

Man brukar säga att bilförare är farligast ungefär ett år efter de tagit körkort. Det är då de börjar få självförtroende som förare och börjar tulla på marginalerna. Kanske det här gäller oss skärmflygare också?

Slutsatser

- **Tänk över flygsituationen innan du startar.** Fundera över var huvudvinden kommer från, var kan det tänkas vara turbulent, vart finns det reservlandningar.
- **Flyg med stora marginaler.** Utgå alltid från att du rätt som det är kan få ett stort inslag som får dig att hjälplöst svänga mot bergssidan. Se till att du alltid når någon landningsplats.
- **Flyg koncentrerat.** Sitt inte och tänk på annat, det kan du göra när du landat. När du flyger ska du hela tiden se dig omkring, försöka förutse tänkbara risker och analysera vad som händer omkring dig.

Årsmöte 1995

Nu är det dags för årsmöte 1995 för Skärmflygförbundet.

För 1996 kommer vår budget att vara extra pressad. Vi har tillsammans bestämt på det extra årsmötet att vi ska ge ett stort bidrag till tidningen AirMail. Det kommer att innebära att vi får se över inriktningen på verksamheten under 1996. Det är bra om vi får representation av så många klubbar som möjligt på årsmötet, så att så många olika åsikter som möjligt blir representerade.

Var? Sal Norrland, Idrottens Hus 12 tr, Storforsplan 44, Farsta Centrum

När? Lördag 9 mars, klockan 13.00 till 16.00

Vilka? Representanter med fullmakt från klubbarna

Tips från styrelsen i vintermörkret

För den som inte har råd att åka utomlands och flyga har några ur styrelsen ett tips. Prova på att flyga fram på isarna med skridskor. Skinande sol, 3-4 m/sek i medvind och varm choklad i termos. För dig som bor i Stockholmstrakten eller är på besök kan vi rapportera att isarna är mycket fina och ligger ända ut i yttersta havsbandet.

Per, Lasse & Lena

P.S. Vi har inte använt ispigarna ännu! D.S.

Godkända instruktörer 951201

Instruktör	Skola	Adress	Postadress	Telefon 1	Telefon 2	Telefax	Klubb
Peter Ahlbin	Moguls Inc.	Västra Långstrand 193	780 67 SALEN	0280 - 206 16	010 - 255 17 51	0280 - 206 16	Sälens SFK
Torkel Bergqvist	Adventure SFS	Villa Nordhem	186 97 BROTTBY	08 - 512 414 57	010 - 698 54 07		Cirrus SFK
Tibor Bertki	Flysports	Box 6	830 13 ÅRE				Åre SFK
Peter Brinkeby	Äventyrscenter	Odinsgatan 20	411 03 GÖTEBORG	031 - 15 94 34	070-731 25 04	031 - 15 94 68	Västra SFK
Christer Ericsson	Äventyrscenter	Odinsgatan 20	411 03 GÖTEBORG	031 - 15 94 34		031 - 15 94 68	Västra SFK
Peder Dyrrsén	Äventyrscenter	Odinsgatan 20	411 03 GÖTEBORG	031 - 15 94 34		031 - 15 94 68	Västra SFK
Lars Ekenstam	Adventure SFS	Bergsgatan 9	112 23 STOCKHOLM	08 - 652 23 88	010 - 218 33 89	08 - 20 17 90	Cirrus SFK
Simon Fulford	Åre SFS	Gamla Skolv. 34, 2tr	133 35 SALTSJÖBADEN	08-717 98 78			Cirrus SFK
Pernilla Hammar	Åre SFS	Årevägen 60	830 13 ÅRE	0647-503 91			Åre SFK
Andreas Hedström	Skysport	Årevägen 3	830 13 ÅRE	0647 - 511 86	010 - 255 90 89	0647 - 511 86	Åre SFK
Lars Hedström	Skysport	Årevägen 3	830 13 ÅRE	0647 - 511 86	010 - 255 90 89	0647 - 511 86	Åre SFK
Per Jutemar	Adventure SFS	Gyllenborgsgatan 11	112 43 STOCKHOLM	08 - 618 96 57	070 - 750 77 10		Cirrus SFK
Lasse Linde	IPI/Funway	20, Center Ave. Leonardo N. J 07737 USA		08 - 21 41 41	0091-908 291 4580	0091-908 872 7948	H.V.T.O
Tomas Lund	Funway	Box 29005	100 52 STOCKHOLM	08 - 21 41 41	010 - 228 50 00	08 - 21 41 41	H.V.T.O
Anders Magnerfelt	Luntis IF	S:t Göransg. 153	112 51 STOCKHOLM	08 - 657 66 40	010 - 210 48 46		Luntis IF
Peter Nietlisbach	Åre SFS	Årevägen 60	830 13 ÅRE	0647 - 503 91	010 - 224 51 51	0647 - 505 51	Åre SFK
Annika Olsson	Skysport	Tottvägen 47	830 13 ÅRE	0647 - 511 70			Åre SFK
Tomas Peterson	Peterson Sport AB	Bergängsvägen 68	521 30 FALKÖPING	0515 - 111 21	010 - 299 32 62		Västra SFK
Pierre Rosén	Sky Adventure	Ö. Storgatan 17 A	294 37 SÖLVESBORG	0456 - 418 25	070 - 551 18 25	0456 - 418 25	Parapente Syd
Peter Wicander	Flysports	Lisselhed 2517	794 92 ORSA	0250 - 442 52	010 - 255 90 75		Åre SFK
Tommy Åsell	Seatec Flygcenter	Box 3042	831 38 ÖSTERSUND	063 - 10 75 62	010 - 224 31 96		Åre SFK

B

Begränsad eftersändning. Vid definitiv eftersändning återsänds försändelsen med den nya adressen påskrivna till:

Svenska Skärmflygförbundet, Idrottenshus 11 tr, Storforsplan 44, 123 87 FARSTA

Övrigt

SSFF

Idrottens Hus 11 tr
Storforsplan 44
123 87 FARSTA

Telefon: 08-605 65 12

-Alla vardagar 09.00 - 15.00

-Tisdagkvällar 19.00 - 21.00

Fax: 08-605 65 14

e-mail: ssff@paragliding.se

Hemsida: (efter årsskiftet)

<http://www.paragliding.se/>

Postgiro 414 08 58-4

Bankgiro 56 48-45 87

ISSN 1104-5590

Manusstopp Skärmtrycket:

I dagsläget ser det ut som det här blir det sista Skärmtrycket - om nu inget oförutsett inträffar.

Skulle SSFF behöva nå ut med information snabbt vid något tillfälle kan det i så fall bli i form av ett extra Skärmtryck.

Till dess - håll till godo med Airmail.

/Redaktören