

**SKÄRM
TRYCKET**

HYP**O****XIA**

Häng och skärmflygarnas tidning - Nr 4 2006



Nyheter i Licenssystemet

Under styrelseåret 2006 så har SSFF fortsatt sitt arbete med att förändra Licenssystemet. För att uppdatera er så ska vi här försöka redogöra för vad styrelsen sysslar med vad det gäller licenssystemet.

Syfte

Syftet med förändringsarbetet är att försöka få till ett system med färre hinder och som kan anpassas efter piloternas önskemål och det sätt man vill flyga på. Dessutom vill vi förbättra möjligheterna att sätta vettiga inträdeskrav, utbildningar och förnyelsekrav för olika licenser och behörigheter. Med det system vi har idag så gäller till exempel samma förnyelsekrav för piloter som vill tävla internationellt, jobba som instruktör eller flyga tandem, vilket känns fel eftersom det är olika egenskaper som krävs för de olika behörigheterna. Genom vårt förändringsarbete så kommer det att bli lättare att anpassa kraven till de befogenheter det gäller. För att inte oroa er så vill vi klargöra att vi inte har för avsikt att ta bort behörigheter från dem som har dessa idag. Det som kan bli skillnaden är att licensbrickan ser annorlunda ut fastän behörigheterna är desamma.

Bakgrund

Som ni vet så gjordes det ett rätt stort arbete med att förändra systemet och att ta fram nya utbildningsplaner upp till och med P1-nivå under 2005. Vi jobbar fortfarande med att ta fram "standardprov" för licenser och behörigheter upp till den nivån. Det finns säkert fortfarande en del som kan förändras och förbättras, men det här är en process som fortgår hela tiden. Under det gångna året har vi fått mycket positiva reaktioner kring det arbete som gjordes under 2005.

Termik	Termik	Termik
Pilot 1B	Pilot 1H	Pilot 1V
Berg	Hang	Vinsch
Student		

Fortsättning

En naturlig fortsättning på det tidigare förändringsarbetet har varit att jobba vidare med licenser och behörigheterna över P1-nivån. Vi är positiva till att ni kritiskt granskar vårt förslag och kommer med bra och konstruktiva förbättringar. Vi tror att det här är ett steg i rätt riktning och något som kan vara en bra grund att jobba vidare på. FoD texterna finns att granska på www.paragliding.se.

Framöver kommer vi också att jobba vidare på nya utbildningsplaner och standardprov, men fram till dess får vi använda de som finns idag.

Ersätta P3

Vi tycker att P3-nivån känns förlegad och som ett alltför trubbigt instrument att hantera de behörigheter som vi vill ska finnas. Vi har därför tänkt ta bort P3 och istället använda P2 som grund och lägga behörigheter där. Vi vill att man ska få behålla behörigheterna när man en gång tagit dem. Sedan ska det vara flygtrimskrav som avgör om man får använda dem eller inte.

Pilot 2		
Termik	Termik	Termik
Pilot 1B	Pilot 1H	Pilot 1V
Berg	Hang	Vinsch
Student		

Utbilda

Handledare vill vi kalla den funktion som dagens P2:or har gentemot de som har studentlicens. Alltså det som innebär att hjälpa till att bedöma när det är eller inte är lämpligt för personer med studentlicens att flyga.

Vi vill att handledarutbildningen ska ingå i P2-utbildningen, men att det ska vara möjligt att välja bort behörigheten vid examinationen om det av någon anledning känns angeläget.

Om du är handledare kommer du, om instruktör bedömer dig lämplig, att kunna hjälpa till under utbildningar.

Funktionen, som motsvarar dagens hjälpinstruktör, kommer att kallas utbildningsassistent efter rekommendationer från disciplin-kommittén.

Utb. assistent		
Handledare		
Pilot 2		
Termik	Termik	Termik
Pilot 1B	Pilot 1H	Pilot 1V
Berg	Hang	Vinsch
Student		

Tandem

Som P2: a kan du, precis som idag, ta tandembehörighet.

Då får du behörighet Tandem 1 som ger dig möjlighet att flyga med annan skärmflygare som passagerare.

När du sedan gjort 10 tandemflyg som pilot, genomfört en säkerhetskurs, gjort minst 5 distansflyg överstigande 15km och har en total flygtid på 100 timmar så har du möjlighet att ta ut en Tandem 2-behörighet. Denna ger samma befogenheter, vad det gäller tandem, som en P3T idag. De som har P3T idag kommer automatiskt att få Tandem 2-behörighet om de uppfyller förnyelsekraven.

Utb. assistent	Tandem 2	
Handledare	Tandem 1	
Pilot 2		
Termik	Termik	Termik
Pilot 1B	Pilot 1H	Pilot 1V
Berg	Hang	Vinsch
Student		

Tävling

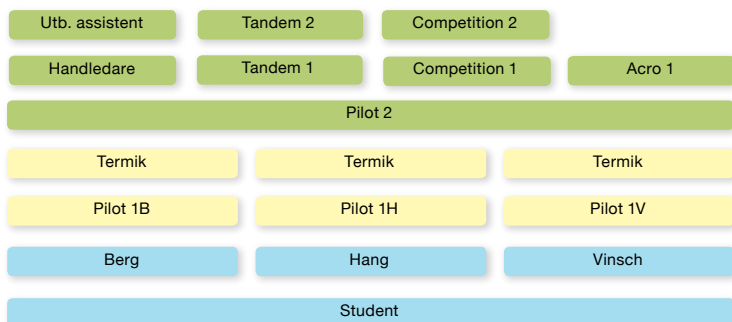
Tävlingsspåret inleds med Competition 1. Competition för att det ska stämma med bokstaven C på licensbrickan. Som P2 kan du gå en tävlingsutbildning och därmed få behörigheten Competition 1. Detta innebär att du får delta i nationella tävlingar.

När du sedan deltagit i minst 5st godkända heat i nationella tävlingar, har genomgått säkerhetskurs och har en sammanlagd flygtid på 100 timmar uppfyller du inträdeskraven till Competition 2. Den innebär att du får delta i internationella tävlingar. Om du idag har P3 och uppfyller förnyelsekraven för denna licens så kommer du automatiskt att få behörigheten Competition 2.



Acro

Det sista behörighetsspåret är acro. För att få denna behörighet så ska du ha minst P2-licens, genomgått en säkerhetskurs och därefter en acrouitbildning. Det första, och idag enda, steget är Acro 1. Om det visar sig att det finns anledning att dela upp denna behörighet i fler nivåer så har vi möjlighet att lägga till en Acro 2-behörighet.



Paramotor

Vi vill införa en studentbehörighet.

I grunden kommer det att ligga en utbildning som motsvarar utbildningen till Studentbehörighet för flygning utan motor. Denna kompletteras sen med Paramotor. Utbildningen till PM Student kommer att motsvara dagens PM1-utbildning. Teoriutbildningen utökas att omfatta motorspecifika frågor som tidigare fanns i PM2 teoriprov. Efter den utbildningen får du flyga platsbundet med handledare eller instruktör närvarande. Det räcker att handledaren har skärmflyglicens.

Om du har P1 eller P2-licens för skärmflygning utan motor så får du som PM Student flyga självständigt, alltså utan handledare, från början. Men även i detta fall så ska flygen göras platsbundet. Efter PM-Student utbildningen ska du flyga minst 10 platsbundna flyg för att kunna få ut din PM1-licens. Flygen fylls i på ett speciellt elevkort. Detta skickas sedan till kansliet som utfärdar PM1-licensen.

Om du inte har P1 eller P2-licens så ska dessa flyg signeras av din handledare. Flygen kan naturligtvis göras medan du är kvar hos instruktören och i så fall kan båda elevkortet skickas in och en

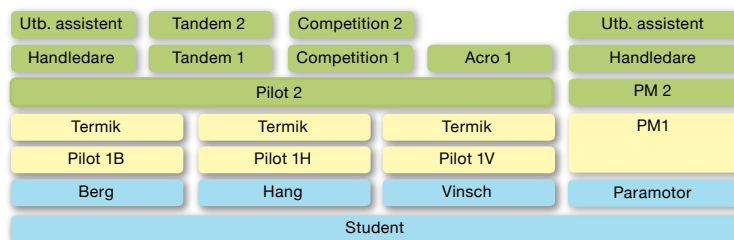
PM1-licens tas ut direkt.

Nästa steg är PM2.

Teoriutbildningen kommer att motsvara P2-utbildningen och teoriprovet kommer att vara samma som till P2. De motorspecifika frågorna flyttas till PM-Studentprovet.

Om du är en P2: a utan motor så kan du när du gått en PM-Studentutbildning, tagit ut en PM1-licens och uppfyller inträdeskraven till PM2 ta ut en PM2-licens.

Precis som vid utbildningen till P2 så ingår en utbildning till handledare när du går din PM2-utbildning. Den går även här att välja bort vid examinationen om det skulle kännas angeläget. Även här kan du gå vidare till utbildningsassistent.



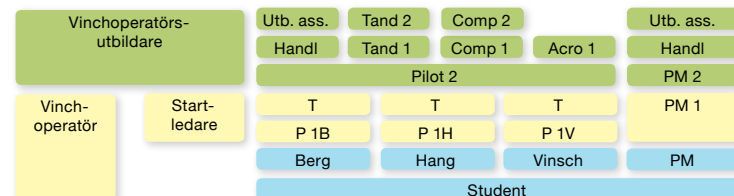
Sidospår

Bredvid dessa licenser och behörigheter har vi sen tidigare tre andra funktioner. Här har vi inte föreslagit några ändringar i regelverket.

Den första är vinschoperatör. För att få verka som vinschoperatör så krävs det att du genomgått utbildning hos instruktör eller vinschoperatörsutbildare med godkänt resultat.

Nästa är startledare. För att få verka som sådan så krävs det att du har lägst P1-licens och har genomgått en startledarutbildning hos instruktör eller vinschoperatörsutbildare med godkänt resultat.

Som vinschoperatörsutbildare får du utbilda startledare och vinschoperatörer.



Instruktör

När du uppfyller SSFF:s inträdeskrav kan du genomgå en instruktörsutbildning som ger dig möjlighet att utbilda skärmflygpiloter. Som instruktör kan du utöka din behörighet till att även innefatta rätt att utbilda till behörigheterna Competition 1 och 2. Vi vill också öppna för möjligheten att utbildningen av tävlingspiloter ska kunna hållas av en kompetent tränare. Denna ska i så fall godkännas av SSFF.

Om du som instruktör genomgått acrouitbildning eller paramotorutbildning, har du även möjlighet att genomföra utbildningar i dessa behörigheter.

Sist men inte minst låter vi PM och friflyg närma sig varandra. För att öka likheterna mellan licenserna och visa att vi värdesätter erfarenheter både från skärmflygning utan motor och för paramotorflygning har vi tänkt att det, i viss mån, ska bli möjligt att få tillgodoräkna sig den flygtid som gjorts med PM när man vill förnya sin licens för flygning utan motor och vice versa. Vi har tänkt att man ska kunna ta 30 % av den flygtid som krävs vid förnyelse av licensen ifrån den andra typen av flygning. Exempel: När man vill

(fortsättning från sidan 3)

...förnya sin P2-licens så kan man ta 30 % av de fem timmar som krävs (alltså 1,5 timmar) ifrån PM-flygtiden och vid förnyelse av t.ex. PM1-licens så kan man ta 30 % (alltså 1 timme) från friflygtiden.

För att få mer djuplodande information se den version av FoD som ligger på SSFF:s hemsida. Förslaget har varit ute på remiss till klubbarna. Vi har redan i skrivande stund fått in bra synpunkter samt även hjälp med rena skrivfel. Vi är positiva till att ni kritiskt granskar vårt förslag och kommer med bra och konstruktiva förbättringar trots att remisstiden för klubbarna

gått ut. Vi tror att det här ett steg i rätt riktning och något som kan vara en bra grund att jobba vidare på.

Hur snabbt vi kommer framåt beror också på hur snabbt vi får till nödvändiga förändringar i BCL-D 4.4. Detta är som ni vet det dokument hos luftfartsstyrelsen som styr vår verksamhet.

Era synpunkter kan ni skicka till Peter Lindh, via e-post, på adressen: licenssystemet@hotmail.com .Skriv "Licenssystemet" i ämnesfältet.

Mvh Styrelsen genom Peter Lindh

		Instruktör		Instr./Tränare	Instruktör	Instruktör
Vinchoperatörs- utbildare		Utb. assistent	Tandem 2	Competition 2		Utb. assistent
		Handledare	Tandem 1	Competition 1	Acro 1	Handledare
		Pilot 2				PM 2
Vinch- oper- atör	Start- ledare	Termik	Termik	Termik		PM1
		Pilot 1B	Pilot 1H	Pilot 1V		
		Berg	Hang	Vinsch		Paramotor
		Student				



Olyckor 2006

Text: Åsa Karyd

Reds komm: Åsa Karyd har varit USK-ordförande i SSFF under några år, senast under 2006. Verksamhetsåret 2007 heter den nya USK-ordföranden Peter Lindh.

Året som gick skuggades åter igen av ett dödsfall inom sporten. En av våra medlemmar startade ut från en alpstart i Österrike och det visade sig i luften att han inte satt fast ordentligt med benremmarna. Vi kommer aldrig vara helt säkra på hur det gick till men troligtvis har han klivit igenom benremmarna och på så sätt fått dem på utsidan av kroppen. Detta med en sele som var konstruerad för att undvika liknande olyckor.

På sidan 10 finns en översättning av en artikel i ämnet från DHVs hemsida.

Vi har alla läst om andra olyckor av samma karaktär, det finns även en del otäckta filmer, dock har jag bara sett sådana som har slutat väl. Hur ska man då göra för att undvika att det händer igen? Självklart spelar utrustningen in men så länge vi har oss själva med i luften så har vi även den mänskliga faktorn med oss som joker. Oavsett hur många startramsor och kontroller vi gör så händer det uppenbarligen olyckor ändå – och hur hanterar vi det? I min klubb brukar vi öva nödskärmkast och då även öva på att försöka komma upp i selen med oknäppta benremmar. Jag klarar det inte. En sele med så kallad "stir up" (fotpinne) kan kanske hjälpa, om du har en sådan och under förutsättning att du får tag på den. Klart är att få av oss har fysiken att hänga kvar från start till säker landning.

Det är vanligt att vi övar mentalt före olika flyg, vi tänker igenom hur vi ska ta oss över passet eller dalgången eller hur vi ska öva på de perfekta wingoversen. På säkerhetskursen är det många som med sammanbiten min tänker igenom fullstallen men hur många av oss tänker igenom hur vi skulle göra om det gick åt helvete under ett "vanligt" flyg? Hur många av oss hade försökt få skärmen att exempelvis svänga in mot berget igen (förhoppningsvis med lite skog) och flugit mot ett säkert benbrott, men kanske på så sätt undvikt ett värre händelseförlopp?

Efter en nödräddning i Chamonix för ett par år sedan har det blivit väldigt klart för mig att alltid ha en plan A, plan B och till och med en plan C – inklusive en krisplan.

Den kan innebära att du kanske förstör hela din utrustning och inte får några stilpoäng av kompisarna men den kanske räddar ditt liv. Bäst av allt är ändå att skaffa sig kunskap och erfarenhet nog att aldrig sätta sig i sådana situationer att du behöver ta till plan B.

För 2006 i övrigt har det rapporterats in 12 allvarliga olyckor (varav 2 med motor), 9 ringa, 2 utan skador och 2 tillbud. Utöver det känner vi till ca 5 olyckor som inte finns rapporterade än. Därtill finns ett stort mörkertal som aldrig kommer in.

Olycka med allvarlig personskada under tandemutbildning Pilot 3/instruktör som passagerare Ekipaget konstaterar på medvinden att de har över 2m/s i sjunk och på det tänkta finalglidet går det fort både framåt och nedåt. Piloten försöker bromsa ekipaget allt han förmår men då vinden har vänt i förhållande till hur inflygningen planerats landar de i sned medvind. Passageraren lyfter på fötterna för att glida på gräset och piloten tar således upp hela vikten och ådrar sig en fotledsfraktur. Reflektion: Piloten skriver själv att tungt lastat tandemekipage och växlande vindförhållanden ställer mycket stora krav på piloten, kanske skulle man ha avstått från flyget under rådande förhållanden. Han skriver även att han tänkte för mycket i "singelskärmstankar".

Olycka med allvarlig personskada Pilotnivå oklar, 18h

Piloten flyger i alpmiljö på ett ställe han tidigare gjort ett antal flyg, det senaste dagen innan. Det aktuella flyget beskrivs som att han flyger för nära berget, får okontrollerat sjunk och skärmen gick inte att styra. Han slår emot en klippavsats och bryter foten.

Reflektion: Om vi såg hur luften rörde sig under termiska dagar skulle vi kanske aldrig starta. Termikflygning ställer stora krav på dig som pilot och vi får aldrig tro att ett flyg blir det andra likt – även om platsen är exakt densamma.

Allmän verksamhetsberättelse SSFF för året 2006

Foto: Eje

Denna allmänna verksamhetsberättelse speglar på en övergripande nivå SSFF:s arbete under verksamhetsåret 2006. Mer ingående berättelse återfinns under respektive kommitté. Under 2006 har Svenska skärmflygförbundet bevisat att vi är en mogen organisation med stabilitet. Under året förändrades livssituationen för ett antal av styrelsens medlemmar, vilket tyvärr begränsat möjligheten att prioritera ideellt arbete framför familj, arbete och hälsa. Arbetet har ändå överlag flutit på bra för att strukturen funnits på plats efter många års arbete. Arbetet har präglats av prioriteringar och några personer har dragit ett extra tungt lass.

Till följd av detta har ett antal projekt ej måktats med, vilket naturligtvis även speglar årets ekonomiska plus resultat som cirka 290.000 kr. Pengarna var ämnade till att gagna Sveriges skärmflygsklubbar och medlemmar. Att utöka SSFF redan goda kassa anser styrelsen är fel, därför har en bidragsfond avsatts för 2007 från vilken landets klubbar kan söka bidrag. På så vis återförs pengarna till medlemmarna. Läs mer om detaljerna kring denna bidragsfond på annan plats i tidningen eller på förbundets hemsida www.paragliding.se.

Verksamhetsårets indelning – Styrelsens arbetsår inleddes vid årsmötet mars 2006 i Stockholm.

Medlemsantal Under året har 381 personer påbörjat en skärmflygutbildning. 1264 piloter förnyade sin licens, vilket resulterar i ett medlemsantal på 1645 Detta kan jämföras med föregående verksamhetsårs (2005) antal medlemmar - 1724.

Styrelsens sammansättning - Styrelsens sammansättning i år har varit en blandning av gamla och nya medlemmar med geografisk spridning.

Styrelsens arbetssätt – Under verksamhetsåret har 5 styrelsemöten och två telefonmöten ägt rum. Vi har varit kostnadseffektiva då vi gratis disponerat HiQ's lokaler för de möten som har skett i Stockholm. Mellan mötena bedrevs mindre projekt på enskild basis eller i mindre arbetsgrupper och kommittéer. E-post har varit en kommunikationsform som använts flitigt. En stor del av styrelsen samlades under hösten i Frankrike (St André). Eftersom huvudsaken av arbetet resten av året sköts utanför styrelsemötena är en arbetsvecka oerhört viktig för att styrelsen skall få en möjlighet att lära känna varandra. Under veckan behandlades, förutom de vanliga styrelsemötespunk-

terna, även mer tidskrävande punkter såsom nytt utbildningssystem.

Arbetsveckan var en nystart på året och styrelsens arbete intensifierades efter veckan. Därför rekommenderas kommande styrelser och kommittéer att så tidigt som möjligt under arbetsåret prioritera att få till ett större arbetsmöte.

USK – Flygsäkerhetsarbetet är ett av de högst prioriterade områdena för styrelsens arbete. Stora krafter har under året lagts ner på arbetet att vidareutveckla det nya utbildnings och licenssystem som infördes till årsskiftet 2005-2006. Under året har fokus legat på de övre licensgraderna och att integrera paramotor på ett naturligare sätt med övriga licensgrader och utbildningsnivåer.

E-kansliet - E-kansliet är vår förhoppning att dels kunna underlätta administrationen av förbundets alla medlemmar för Linda på kansliet via Förbundet Online och dels kunna erbjuda våra klubbar ett internetbaserat alternativ till deras egen administration via Klubben Online.

I år var planerna att vårt eget kansli skulle börja använda Förbundet On Line. Det skulle bli ett test för att utvärdera systemets funktionalitet och flexibilitet för våra behov av att administrera våra piloters adressuppgifter, licensgrader och försäkringar tillsammans med den administration som finns mot klubbarna. Till vår hjälp har vi stöd från Modellflygs Bengt Lindgren, som arbetar för att få igång modellflygs användande av Förbundet Online, Jonny Carlén tillsammans med Linda Bringmar från förbundet och projektledare från IT-avdelningen på Riksidrottsförbundet.

Samtliga medlemmar inom skärmflyg har lästs in i Förbundet Online men resultatet var inte av den kvalitet så att vi kunde gå vidare i år och få våra nya licensbrickor utskrivna via det nya systemet. I stället användes vårt nuvarande gamla system för att säkra att alla får sina licensbevis i tid. När väl licensarbetet är avklarat arbetar vi vidare för att under 2007 få en utvärdering av Förbundet Online innan eventuell driftstart.

Miljö - Samarbete med andra idrottsförbund har blivit ännu viktigare. Samarbete kan bestå av t.ex. informationsutbyte eller gemensamma åtgärder för att rädda ett viktigt idrottsställe.

Miljöansvarige är ledamot i Riksidrottsförbundets Råd för idrottens rum och arenor (RIRA) som är en rådgivande organ för RFs styrelse i frågor om idrottens anläggningsfrågor. Definitionen av en idrottsanläggning innehåller utöver markområden också vatten och luftrum. Rådet har tagit ställning i ett antal viktiga strategiska frågor, inte minst gentemot beslutsfattare, och påverkar för större ekonomiska satsningar i idrottsanläggningar.

Skärmflyget fortsätter vara en miljövänlig idrott, vår påverkan på mark är mycket liten och bara i fåtal fall har flygning haft betydande påverkan på allmänheten t.ex. i form av motorljud. Miljö och anläggningsfrågor ingår specifikt i verksamhetsplanen för 2007 därför att skärmflygning är beroende av bra flygställen; såväl vinschfält, hangställen och bergsflygställen. Förbundet fortsätter att utveckla bra kontakter med myndigheter, andra idrotter och andra samverkansgrupper samt fokusera på informationsspridning om aktuella miljöfrågor till medlemmar. Erfarenhetsutbyte med andra länder är en naturlig del av arbetet med miljöfrågor och anläggningar.

PR/Info – Informationsutbytet med klubbar och medlemmarna har på grund av resursbrister tyvärr inte fungerat lika bra som föregående år. Arbetet har dock varit öppet för medlemmarna och information har kontinuerligt varit tillgänglig på webben och via "säkerklubb" listan.

Medlemstidningen Skärmtrycket/Hypoxia är oerhört krävande ideellt arbete. Liksom föregående år har tidningen haltat en smula och redaktionen har måttat med 2 nummer innan nyår. Ytterligare nummer kommer ut 2007.

Tidningen är en erkänt uppskattad och en del av SSFF verksamhet. Därför ämnar styrelsen göra ett försök med en semiprofessionell redaktör i syfte att få en kontinuerlig, långsiktig och kostnadseffektiv lösning för tiningen i framtiden

Luftrum - Under hösten skedde en negativ förändring i luftrummet. Luftfartsstyrelsen, LFS, tog då bort de då gällande dispenser som fanns på 1 Nm horisontell separationen mellan kontrollerad luft och segelflygsektorer. Härmed gällde 3 Nm horisontell separationen och flera segelflygsektorer kunde inte öppnas. Initialt verkade det som upp till 80% av de segelflygsektorer som skärmflyg och segelflyg gemensam nyttjar ej längre skulle gå att öppna, vilket vore katastrofalt. På uppdrag av styrelsen genomförde Carl Göran Nyrell en konsekvensanalys visade att den horisontella separationen redan var 3 Nm för segelflygsektorerna i stora delar av landet och att problemen är begränsade till delar av luftrummet utanför Göteborg och i Skåne. Lokalt förs en bra dialog med kontrollerna och sannolikt kommer vi tillsammans fram till en lösning som innebär en minimal inverka på vår flygverksamhet. Denna fråga understryker vikten av att långsiktigt fortsätter att vårda och utveckla våra kontakter med LFS och genom dom sprida insikt och förståelse om vår verksamhet.

Internationella relationer – Samarbete med internationella förbund och organisationer har bla. skett genom deltagande på olika internationella sammankomster.

SSFF deltog på Nordic-Baltic Cooperation meeting som hölls 9-11/11 i Riga, Lettland. Representanter för SSFF var HP Fallesen och Göran Aronsson. Mötet fokuserade huvudsakligen kring Nordiska rekord och tävlingar samt säkerhets- och utbildningsfrågor.

SSFF deltog på FAI/Civil årsmöte som hölls 10-12/2 i Lausanne, Schweiz. Representanter för SSFF var HP Fallesen och Riikka Viikuna som deltog i olika arbetsgrupper (Skärmflygkommittén, Pricklandningskommittén, Miljökommittén, bla.) samt på själva årsmötet. Detta mötesforum fokuserar nästan enbart på och kring tävlingsfrågor.

SSFF deltog på European Hang and Paragliding Union mötet som hölls 18-19/2 i närheten av Zurich, Schweiz. Representant

för SSFF var HP Fallesen. Mötet fokuserade huvudsakligen på gemensamma europeiska frågor såsom tillgång till luftrum och europeiska skärmflygklassificeringar. Olika säkerhetsfrågor diskuterades även.

Internationellt samarbete har också pågått inom miljöområdet. Miljöansvarige har deltagit i en Idrott och miljökonferens organiserad av Förenta Nationernas miljöprogram. Intresset för miljöfrågor, särskilt vad gäller flygställen, har ökat inom de nordiska länderna och informationsutbyte om miljöfrågor har varit kontinuerligt. Erfarenhetsutbyte är också en del av arbetet i European Hang and Paragliding Union.

Försäkringar - Under verksamhetsåret har medlemmarnas goda försäkringsskydd till en sund kostnadsnivå fortsatt att gälla. Försäkringsansvarige HP Fallesen och kassör Johan Enoksson har haft kontinuerliga avstämningar med representanter för försäkringsbolaget. Detta har borgat för att vår försäkring med samma villkor även är säkrad för 2007.

Disciplinära ärenden – Med det delegerade tillsyningsansvaret följer som ordet antyder, en tillsyn. Det åligger SSFF att säkerställa att verksamheten bedrivs enligt gällande regler. Under 2006 förnyades förtroendet för föregående års disciplin-kommitté (DK) bestående av tre erfarna piloter som inte är med i SSFF:s styrelse: Tomas Gustafsson (ordförande), Martin Agfors och Mårten Brink.

Uppföljning mot verksamhetsplan 2006

Verksamhetsplanen för 2006 löd enl. följande:

SSFF ska arbeta med:

- att förbättra kontakten med våra klubbar
- att fortsätta jobba med våra anläggningar/flygställen
- att medverka och påverka flygsäkerhet med alla tillgängliga verktyg och medel som finns.
- att öka kontakten mellan SSFF och instruktörer
- att undersöka möjligheterna för ett skärmflygcenter i Sverige
- att öka och utveckla samarbetet mellan SSFF och LFS
- att fortsätta ta in influenser från internationell kompetens inom vår verksamhet och tillgodogöra oss deras erfarenheter
- att fortsätta se över våra utbildningsplaner och utbildningssystem och ha första delmålet, elevbehörigheten klar under verksamhetsåret
- att fortsätta tänka över våra medlemsformer
- att utveckla de påbörjade inkomstbringande projekten
- att implementera en plan för sponsring till SSFF.

Styrelsen anser sig ha jobbat i enlighet med denna verksamhetsplan men som inledningsvis nämnts har verksamheten varit nödvändig att prioritera. Därför har delar av verksamhetsplanen inte uppfyllts till fullo.

Säkerhetsarbetet har hela tiden varit prioriterat. Motorkommittén har utfört ett flertal träffar för att förbättra kontakten med klubbarna och motormedlemmarna, men över lag hade styrelsen önskat att det funnits mer tid för att träffa och förbättra dialogen med medlemmar och klubbar.

Dialogen med instruktörer har varit god och till stor del präglats av det fortsatta arbetet med utbildningssystemet. I de dialoger SSFF haft med myndigheter har känslan varit att SSFF respekteras. Kanske inte alltid initialt men tämligen snart har myndigheterna insett att SSFF är en mogen, stark och stabil organisation.

Avslutningsvis vill jag tacka samtliga som bidragit till verksamhetsåret 2006
Mikael Wadlund



Översikt över miljöläget 2006

Text: Riiikka Viikuna

Foto: Utum

Artikeln författare har haft möjligheten att vara med i SSFFs styrelsearbete under 2006 som miljöansvarig. I denna roll har jag följt utvecklingen i miljölagstiftningen, samverkat med klubbar i frågor angående flygställen och varit i kontakt med andra länders skärmflygförbund. Utöver detta har jag engagerat mig i vad jag själv tycker är viktigt, informationsspridning och nätverksbildande med diverse myndigheter och organisationer. Jag tror att skärmflygning och vår miljövänliga profil har blivit lite bättre kända.

Generellt kan vi konstatera att skärmflyg i nuläget inte har några större bekymmer på miljöfronten. Vi rör oss fritt i luftrummet och behöver inte stora fasta anläggningar. Transporter till och från flygställena har en miljöpåverkan, men de kan vi inte påverka så väldigt mycket annat än genom att uppmantra piloter att samåka ännu mer än vad de gör idag. De stigande bensinpriserna verkar bidra till att man vill samåka till vinschfälten och flygställen längre bort. Under året har vi bara fått några enstaka anmälningar om att vår verksamhet stör någon. Våra piloter har hög kunskapsnivå vad gäller flygning i närheten av känsliga områden, naturreservat med mera.

Luftrummet kan självfallet betraktas som en anläggningsfråga och jag tvivlar att någon har missat diskussioner om de ändringar som Luftfartsstyrelsen har genomfört i år. Luftrummet är vår idrottsarena och jag kan bara heja på de styrelsemedlemmar och andra som jobbar med denna fråga gentemot myndigheter. Det finns även en möjlighet att få stöd från idrottsvärlden.

Jag är idag med som ledamot i RIRA, det vill säga Riksidrottsförbundets råd för idrottens rum och arenor (fint namn, eller hurr!). Rådet träffas 4-5 gånger under året och har som syfte att samla in kunskap om anläggningar, samt om tillgänglighet till och hållbart nyttjande av mark, luft och vatten. Denna kunskap ska användas för att utveckla kompetens och skapa

bra förutsättningar för idrott. RIRA planerar nu en konferens för att sprida rådets och kompetensnätverkets kunskaper vidare. Konferensen kommer att hållas under våren 2007, möjligtvis i april. De förslag på ämnen som ska diskuteras är fysisk planering, lagstiftning (till exempel Miljöbalken och plan- och bygglagen), finansiering för anläggningar, EU-stöd, olika framtidsscenarioer och internationella exempel. Hoppas att de intresserade klubbarna kan vara med där. Mer information om det senare.

Jag har märkt att flera idrotter har uppmärksammat behovet att jobba långsiktigt med anläggnings- och tillgänglighetsfrågor. En ledamot uttryckte mycket bra på RIRA-mötet i Göteborg i november att "vi ska kanske satsa mer på tillgänglighet än rekrytering, vi åker fast om vi inte har våra idrottsanläggningar kvar eller att de inte räcker till alla". Med en anläggning pratar vi inom rådet såväl om ishallar som områden som krävs för orientering, bilsportens möjligheter att träna på mark som till exempel försvarsmakten förvaltar eller om luftrummet och flygställena. Riksidrottsförbundet har även planer att bilda ett "kompetenscentrum" som skulle kunna stödja idrotten genom att ha sakkunniga i juridiska frågor och till exempel i plan- och bygglagen. Det har blivit klart att stöd behövs, vi kan bara titta på det enorma arbetet som till exempel Skärmflygklubben Fenix har lagt ner i Stockholmstrakten för att behålla och utveckla ett antal backglidningsbackar och hangställen.

Handslagets framtid

Idrottsvärlden fick mycket nytta av regeringens speciella satsning "Handslaget" som håller på att ta slut nu. Vi har dock hört att en ny satsning kommer att göras. RIRA vill betona vikten av att den nya satsningen, fortsatt och i utökad omfattning, innefattar stöd till anläggningar/tillgänglighet. Stöd bör ges såväl till storstäderna som till övriga landet.



En satsning på ökad tillgänglighet för att förbättra förutsättningarna för verksamhet bör prioriteras.

Klubbar ska inte heller glömma det ordinarie anläggningsstödet som kan ansökas från RF. Där är dock kriterierna idag mer utformade för anläggningar som är ägda av klubbar eller för anläggningar (ställen) där klubbar har ett arrendeavtal för en längre tid. Men det kan vara värt att kolla information om anläggningsstödet på RF: s webbsida.

Det verkar som att det behövs nytt tänkande. Vissa idrotter står inför stora utmaningar. Några vinteridrotter har börjat titta närmare på möjligheter att använda konstgjord is (= plast) eftersom klimatförändringen börjar väcka diskussioner även i Sverige. Vintersporter kommer att drabbas av stora problem med sin verksamhet om inget görs åt klimatförändringen. I skärmflyg kom jag att tänka på vissa strandhangställen som har använts på vintern när isen har lagt sig på havet eller sjön. Ett exempel om nytt tänkande är gränsöverskridande samarbete mellan Skåne och Danmark. Skånes Idrott bedriver ett projekt som skall belysa frågorna om hur idrotten kan få plats i den fysiska planeringen och samarbeta över gränsen. Skånes Idrott är också positiva till samverkan med nyare idrotter såsom skärmflyg.

Glädjande nyheter från Danmark

Danska Häng- och Skärmflygförbundet har lyckats med att öppna ett flygställe som tidigare inte har varit tillgängligt, Møn Nationalpark på Själland. Området kallas även "ett spektakulärt hörn av Danmark". Parken är häckningsplatsen för den i Danmark mycket sällsynta pilgrimsfalken. Danska ornitologer känner endast till två häckande par, ett i Møn och ett på Bornholm. Oavsett det känsliga läget

har Häng- och Skärmflygförbundet och den danska Skogs- och Naturstyrelsen (lokal skogsstyrelse) kommit överens om reglerna för skärmflygning i parken. Avtalet för Møn ska användas som grund för andra avtal, som naturligtvis ska rättas efter de praktiska förutsättningarna på varje ställe. Just nu jobbar förbundet med att ta fram regler för flygning på Strandbjerggård.

Avtalet för Møn nationalpark beskriver vilka begränsningar som har fastställts för området, till exempel att under våren och tidigt på sommarn, från 1 februari till 1 juli måste piloterna hålla sig 300 m (horisontalt) och 150 m vertikalt från boet. Elever kan flyga i parken i tandem men inte solo. Enligt myndigheternas bedömning ska man inte ställa fasta vindstrutar inom området, men vindstrutar eller vimplar är tillåtna när flygning är på gång. Det går även att arrangera tävlingar och andra större evenemang, men dessa ska anmälas i vanlig ordning till Skogs- och Naturstyrelsen och polisen i god tid innan arrangemanget går av stapeln. Skogs- och Naturstyrelsen vill till och med få årlig information om verksamhetens omfattning och därför registreras alla flyg i en loggbok.

Det danska förbundet har tagit beslutet att arbeta centraliserat med flygställena och att ta ansvaret som arrendator. Med denna roll kommer också ansvaret för flygning och ansvaret för att piloter är informerade om reglerna och följer dessa. Att få tillgång till nationalparken är inte heller helt gratis, förbundet får betala Skogs- och Naturstyrelsen några tusenlappar per år. I Sverige har SSFF inte varit arrendator för flygställena även om mallen är vanlig i Centraleuropa. Vi har inte haft behovet för det. Det är emellertid bra att veta att om diskussioner blir aktuella, finns det kunskap att hämta från nära håll.

Superbidraget återbäringen 2007

Till alla klubbar:

Då styrelsens arbetsår 2006 inte blivit fullt så aktivt som verksamhetsplanen förespeglade så har vi fått ett överskott på cirka 200.000:- i förhållande till budget.

Vi har beslutat att detta överskott skall gå tillbaka till klubbarna. Dessa pengar tänker vi att klubbarna skall få tillgång till genom att ansöka om olika projekt.

Vi föreslår följande områden som vi tycker främjar klubbarna och skärmflygsverige:

- Säkerhetshöjande (till exempel hålla första hjälpen kurs, arrangera säkerhetskurs, utbilda säkerhetsansvariga, fadderverksamhet etcetera)
- Positiv publicitet för skärmflygning (till exempel info-tavlor på flygställen, deltagande på mässor och evenemang, besök på gymnasium/arbetsplatser, reportage för andra medier etcetera)
- Utbildning (till exempel flygradiokurs, meteorologkurs, utbilda hjälpinstruktörer etcetera)
- Rekrytering (till exempel kampanjer till ungdomar, klubb dagar för allmänheten.)
- Material (till exempel väderstation, låneutrustningar, radioapparater etcetera)
- Övrigt (till exempel projekt som på annat sätt främjar klubbarna eller skärmflygsverige.)

Styrelsen kommer att behandla ansökningarna och fördela bidragen på sitt första ordinarie styrelsemöte efter årsmötet 2007. 50% av beviljat bidrag kommer att betalas ut snarast efter godkännande. Resterande betalas ut efter skriftlig redovisning av projektet.

Ansökan skall innehålla beskrivning av projektet, förväntat resultat, projektansvarig och tidplan.

Sista ansökningsdatum var den 27/4 till den första fördelningsrundan. För nästa datum se www.paragliding.se.



Öppna benremmar

Text: Karl Slezak, översättning: Peter Loeskow.
(Artikeln tidigare publicerad på DHV:s hemsida.)

I slutet på nittioalet inträffade flera dödsolyckor på grund av att piloterna hade glömt att stänga benremmarna på sina selar före starten. Piloterna hade halkat ur selen och störtat till döds. Sedan 1999 måste alla av DHV-godkända selar ha en så kallad urfallssäkring, vilken vid stängning av bröstremmen automatiskt ska säkra piloten i selen och omöjliggöra ett fall ur selen. Efter det att dessa system har införts känner man endast till ett fåtal incidenter av flygning med öppna benremmar. För det mesta gällde det äldre selar utan de nya säkerhetsanordningarna. Urfallsäkringarna fungerar och har i stort sett löst ett kritiskt säkerhetsproblem. Vid alla system finns dock fortfarande den risken att säkringen inte fyller sitt syfte om selens remmar läggs fel på kroppen.

Den första juli 2006 blev en dödsolycka följden av en felaktig stängning av selen. En svensk pilot hade under ett flyg från berget Elfer i Österrike glidit ur sin sele och ådragit sig dödliga skador när han föll och slog ner på en byggnad. Selen återfanns, ihopkopplad med skärmen, i oklanderligt stängt tillstånd. Ögonvittnen hade dock observerat att piloten redan strax efter starten hängde i sin sele. Även pilotens skador, bland annat kraftiga skrapspår under armarna och i hakområdet, tyder på att han hängde under en längre tid med sin fulla vikt på bröstrem och sidoremmar.

DHV:s undersökning av olycksselen visade att en felaktig dragning av benremmarna möjliggör att bröstremmen stängs och urfallsäkringarna ändå blir överksam. Piloten är i så fall helt osäkrad. På den undersökta selen var benremmarna särskilt långt inställda, vilket gjorde en felaktig dragning av remmarna möjlig. Den använda selen hade ett så kallat "Get Up-System", vilket inte innehåller några separata spännen för benremmarna. Benremmarna låses med spännen på bröstremmen.

Bild 1: Sele med "Get Up-System" och korrekt dragna benremmar, bågge mellan benen, innebär att det inte är möjligt att falla ur selen.



En felaktig dragning av benremmarna, och därmed en inaktivering av urfallsäkringarna, kan med detta system ske på två sätt:



Bild 2 och 3: Sele med "Get Up-System" och felaktigt dragna benremmar. Båda remmarna dras på sidan om ett lår och kopplas till bröstremmen. Det innebär

att säkringen är ur funktion och det är fullt möjligt att falla ur selen..

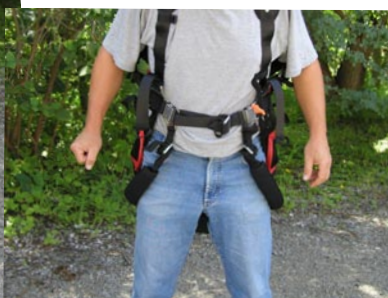


Bild 4, 5 och 6: Felaktigt dragna benremmar. De löper på båda sidorna utanför benen. Piloten har "klivit i" mellanrummet, mellan höger och vänster benrem. Även här innebär det att säkringen är ur funktion och att det är fullt möjligt att falla ur selen.

Den svenske piloten måste ha stängt sin sele felaktigt på ett av dessa två möjliga sätt. Han kunde ändå hålla sig kvar i sin sele under 750 höjdmeter. Hans krafter tog slut 50 meter över dalens botten, 30 sekunder innan en landning skulle ha varit möjlig. Till skillnad mot andra urfallsäkringar räcker det vid "Get Up-System" med ett pilotfel för att det inte skall fungera.

System med benremmar som stängs separat och som dessutom har urfallsäkringar är i detta avseende redundant (det vill säga dubblerade). Piloten skulle för det första behöva glömma att stänga benremmarna och dessutom dra urfallsäkringarna felaktigt, till exempel på utsidan om låret för att hamna i samma farliga situation.



Bild 7: Konventionell sele med separata benremmar och urfallsäkring. Med öppna benremmar och felaktigt dragen urfallsäkring är det fullt möjligt att falla ur selen.



Bild 8: Konventionell sele med separat låsbara benremmar och urfallsäkring. Öppna benremmar men korrekt dragen urfallsäkring. Här är det inte möjligt att falla ur selen.

DHV önskar påminna alla glidskärmspiloter om:

- att göra sig grundligt förtrogen med selens stängnings-system, i synnerhet efter ett nyköp.
- att genast stänga alla låsanordningar i omedelbart samband med att man tar på sig selen.
- att inför varje start konsekvent genomföra en startcheck (5-punktscheck).

I några fall har piloter, som varit nära att starta med öppna benremmar, uppmärksamats på sitt misstag av andra flygare. Med lite ömsesidig uppmärksamhet har således svåra olyckor kunnat förhindras. En titt på startberedda piloters sele, i synnerhet sådana med liten flygerfarenhet, skadar aldrig!

Hur man skall förhålla sig efter en start med öppna benremmar: När piloten under flyget glider ner från sittbrådan innebär det omedelbar livsfara. Normalt märker piloten redan vid starten att skärmen drar selen uppåt och kan avbryta starten. En ganska trångt inställd och låg bröstrem kan dock leda till att selen, även utan att fixeras av de stängda benremmarna, förblir i den sedvanliga positionen och inte dras uppåt. Med en brant startplats och/eller mycket vind kan piloten redan ha lättat från marken innan han lägger märke till att selen inte är stängd. Man bör då, genom att flytta kroppsvikten, fortast möjligt styra skärmen nära hanget och genomföra en nödlandning - även om man riskerar svåra kroppsskador orsakade av ogynnsam terräng, markens beskaffenhet och hårt nedslag! Att falla ur selen är det värre alternativet.

En möjlighet att ur en hängande position åter komma på selens sittyta, är den så kallade bukuppsvingen (Bauchaufschwung). Denna övning kräver dock en någorlunda sportsligt tränad pilot. Här finns adresser till hemsidor för att kunna se den på en video.

http://www.dhv.de/typo/fileadmin/user_upload/monatsordner/2004-06/Ausbildung/VideosKarl/Karl-Check/checkkla.rm

http://www.dhv.de/typo/fileadmin/user_upload/monatsordner/2004-06/Ausbildung/VideosKarl/Karl-Check/checkka.wmv

DHV publicerade för några år sedan en informationsvideo angående problematiken med öppna benremmar. Filmen "Vorflugcheck und Startcheck" finns med på utbildnings-DVD:erna "Starten, Steuern, Landen" och "Aktiv Fliegen" och kan dessutom laddas ner här:

http://www.dhv.de/typo/fileadmin/user_upload/monatsordner/2004-06/Ausbildung/VideosKarl/Karl-Check/checkla.rm

http://www.dhv.de/typo/fileadmin/user_upload/monatsordner/2004-06/Ausbildung/VideosKarl/Karl-Check/Checkla.wmv

http://www.dhv.de/typo/fileadmin/user_upload/monatsordner/2004-06/Ausbildung/VideosKarl/Karl-Check/Checklh.wmv

Karl Slezak
DHV-Sicherheitsreferent

Tillägg: 12.07.06

Den 10. Juli, sent på eftermiddagen, förolyckades en glidskärmflygare från trakten vid Nebelhorn i Allgäu i Bayern. Offret var en 47-årig mycket erfaren flygare. Efter ett startavbrott hade han öppnat benremmarnas spännen för att kunna gå omkring mera bekvämt och att kunna lägga ut sin skärm på nytt. Nästa start genomfördes med öppna benremmar. Ögonvittnen berättade att piloten till att börja med, genom att dra sig uppåt med hjälp av bärremmarna, förgäves försökte ta sig upp i selen. Därefter styrde han, till synes med avsikt, antagligen för att genomföra en nödlandning på hanget mot ett läområde. Detta lyckades han dock inte med. Istället hamnade han i ett uppvindsområde. Sannolikt med avsikt beslutade sig piloten, på ca.10 meters höjd, att hoppa ur selen innan uppvinden skulle ha burit honom ännu högre. Vid nedslaget skadade han sig så svårt att han, trots snabb hjälp av läkare, dog en timme efter olyckan. När det gäller hans sele så rörde det sig om en äldre typ utan urfallsäkring.



Förra årets fotoutmaning fortsätter!

Var med i Hypoxias stora fototävling!
Temat är "DYNAMIK".

Tävlingen som inleddes i nr 2 2006 förlängs nu på grund av klenst med bidrag. Juryn kommer att bedöma bilderna utifrån tre kriterier: originalitet, kvalitet och komposition. Vinnaren får sin bild tryckt på ett helt mittuppslag. Vinnarna kan även vinna en fin ryggsäck samt en packsäck från Skysport.

Skicka din bild till hypoxia@waterglobe.com senast 20 augusti. Kontrollera att du får ett svarsmejl på ditt bidrag.

Regler:

Max 3 bilder per deltagare. En bild per mejl.

Fotograf som skickar in bild medger att Hypoxia/skärmtrycket får publicera bilden i tävlingen, som vinnande bidrag, i ev. kommande nummer av tidningen i andra sammanhang samt på SSFF:s hemsida.

Bilderna ska vara i digitalt JPEG-format, storlek minst 800x600 och max 1600x1200, så högupplöst som möjligt.

Bilderna kan vara inskannade från papperskopior.

Manipulering av bilder i dator eller på annat sätt är tillåtet.

Juryn består av redaktionen. Juryns beslut kan ej överklagas.

Vid ev. frågor, ställ dem till redaktionen på adressen ovan.



Redaktion HYPOXIA 4 2006

Nina Sellin, Peter Lindh, Tibor Berki
Skärmtrycket ISSN 1651-6052
Ansvarig utgivare: Nina Sellin

Foto sidan 1 och 6: Eje
sidan 8: Uturn
sidan 9: Nina Sellin
sidan 10, 11: DHV
sidan 12: Micke Wadlund