



Rapport från SHFs säkerhetskonferens 2022-12-10

Svenska Hängflygförbundet arrangerade den årliga säkerhetskonferensen 2022-12-06. Konferensen genomfördes på distans för att så många som möjligt skulle kunna delta. Per Andersson ledde mötet och totalt 9 personer från 4 klubbar deltog.

Mötet inleddes med att Per presenterade det allmänna läget. Under året har 5 rapporter kommit in med styrelsen har fått kunskap om flera incidenter som inte rapporterats. Av dem skulle en klassas som haveri p.g.a. omfattande skador på vingen. Viljan att rapportera diskuterades. Flera deltagare ville att incidenter skulle publiceras. De som rapporterar får begränsad återkoppling, ibland långt efter händelsen. SHF är dock skyldig att skydda rapportörer och piloter. Det är svårt att säkerställa anonymitet då sporten har så få aktiva piloter. Även om namn och plats tas bort går det ofta att identifiera piloten. Därför kommer SHF även i fortsättningen inte publicera incidentrapporter.

De inkomna rapporterna under 2022 och även senaste åren kan kategoriseras i tre typer:

Piloter med dåligt flygtrim – Piloterna har ofta haft licens under en längre tid, men haft uppehåll eller flugit lite det senaste året. Start och flygning går normalt bra, men vid landningen har piloten inte tillräcklig precision i flygningen. Detta leder till hårda landningar och skador på utrustning och pilot.

Missbedömning av förhållanden – Det är ofta elever som inte haft licens någon längre tid. Det kan t.ex. handla om motvind på hang eller sjunk vid sträckflygning.

Fallerande utrustning – Under de senaste åren har flera incidenter där utrustning fallerat kommit in. Det är främst selen som har gått sönder. Bland annat har öglan till flucken lossnat. Tidigare finns incidenter där sliden till selar med kick-ass har lossnat. Det finns även rapporter där V-draget vid markbogsring har fastnat i A-ramen.

Per presenterade även två olyckor med dödligt utfall från andra sporter. Dessa olyckor kunde lika gärna drabbat hängflyg och lyftes fram för att diskutera attityder. En olycka kom från paramotor. Piloten flög lågt över vatten och slog foten i vattnet. När piloten hamnade i vattnet med tung sele sjönk han och drunknade trots att flera personer såg händelsen och rusade fram för att undsätta piloten. Detta illustrerar vikten av att ha säker flyghöjd vilket är ett viktigt budskap till våra piloter med motoriserade hängglidare. Den andra olyckan inträffade vid fallskärmshoppning. Det gällde en av landets mest erfarna hoppare. Personen utövade vertikalt frifall, vilket leder till mycket högre hastigheter än vid horisontellt frifall. Utrustningen var inte konstruerad för detta och hade efter påpekande modifierats. Modifieringen fungerade inte vid hoppet utan huvudkalotten trasslade ihop sig. Piloten följde inte de normala rutinerna, där huvudkalotten frigörs och nödsärm kastas. Istället slår piloten hårt i marken och avlider. Lärdomarna från denna olycka är vikten av att endast använda utrustning till det som de är utvecklade och testade för samt vikten av att följa rutiner, även för erfarna piloter.

Begreppet rättvisekultur presenterades och diskuterades. Rättvisekultur ska genomsyra allt säkerhetsarbete inom flyget. Det ligger mellan en kultur där piloterna inte hålls ansvariga och en kultur som försöker skapa säkerhet genom att straffa alla avsteg från rutiner och regler. När en incident kommer in är det primära målet att reda ut vad som hänt och vad som orsakat händelsen. Fokus ligger på att identifiera bakomliggande orsaker, t.ex. varför rutiner inte följdes istället för att nöja sig med att konstatera att olyckan inte hade inträffat om rutinerna följts. Det kan t.ex. handla om brister i utbildning eller information.

Deltagarna ansåg att distansmöte är en bra form för att underlätta deltagandet på säkerhetskonferensen. I år hålls mötet under fyra timmar på helgen. Många tycker det vore bättre att hålla mötet på en vardagskväll och begränsa det till två timmar. Då skulle fler kunna avsätta tiden och delta.