

Brev til alle piloter i HP/NLF

Deres ref:

Vår ref: 277933v1

28. januar 2009

Etter 2008 hvor seksjonen hadde to dødsulykker med paraglider samt mange andre unødige ulykker og hendelser som ikke burde ha skjedd har seksjonens faglige ledelse besluttet å sende ut et brev til hver enkelt pilot. Dette brevet er ment å få våre piloter til å tenke mer på vår felles sport og risikomomentet som man utsetter seg for ved å drive med denne typen aktivitet.

Dette brevet går ut pr post selv om seksjonen har bestemt å bruke epost i mesteparten av sin kommunikasjon med klubber og medlemmer. Grunnen til brev denne ene gangen er at man vanligvis ikke får brev og at det derfor forhåpentligvis vil bli lest og vurdert av flere. Kommer denne informasjonen som vedlegg i en mail så vet vi ikke om alle ville tatt den så alvorlig. Vi ber deg derfor lese igjennom det vi her har skrevet om holdninger og sikkerhet innefor paragliding og hanggliding. Når det er lest, la de synke inn og ta det med deg når du igjen skal ut for å fly. Vi ønsker ingen ulykker i år, vi ønsker at alle våre piloter skal ha fine turer, og at disse turene er sikre turer. Ser man over analysen av hendelser fra 2008 ser man at mange av disse hendelsene kunne vært unngått på en enkel måte. Klubben du er medlem av er pålagt å avholde en sikkerhetskveld i løpet av 2009. Her vil du selv kunne se denne analysen. Her skal også hendelser som klubbens medlemmer har vært utsatt for bli analysert og diskutert for å prøve å unngå lignende episoder i fremtiden.

Siden vi nå har din oppmerksomhet vil HP/NLF også komme med litt informasjon. Det første er muligheten til å få informasjon fra seksjonen. Har du ikke oppgitt din mail-adresse kan du gå glipp av mye informasjon. Har du heller ikke oppgitt ditt mobiltelefonnummer så kan vi heller ikke nå deg på denne måten. Bruk koden på årets medlemskort, logg deg inn på <http://melwin.nlf.no> og legg inn den informasjonen som mangler der. Så går du ikke glipp av noe.

Informasjon kommer også på våre nye hjemmesider <http://www.nlf.no>. Her finner du oppdaterte regler, nødvendige skjemaer, kompendier, klubbinnformasjon og mye mer. Nyheter fra seksjonen legges ut vanligvis minst en gang pr uke. Følg med, noe nytt kan være på gang. I løpet av 2009 vil en del nye regler settes i verk og ny håndbok vil komme. Dette er viktig informasjon for alle som er medlem og flyr. Dette annonseres på vår hjemmeside! Som avslutning vil jeg som Fagsjef i hanggliding og paragliding ønske alle medpiloter en meget fin sesong stappfull av fine og sikre flyturer. Er det noe dere lurer på, ring meg på HP seksjonens offisielle telefonnummer 908 67 560 eller send mail til arne.hillestad@nlf.no.

See you up there, happy landings, Arne.....

Er du i tvil, er det ikke tvil.

Litt om paragliding, hanggliding, ulykker, sikkerhet, holdninger og regleverk.

Noen av fagsjefens tanker etter 2008 sesongen.

Det har skjedd igjen. En av våre medpiloter har sluttet å fly. Sporten som han elsket ble også hans bane. Tilbake sitter etterlatte. Tilbake sitter også vi med mange tanker. Er det vi driver med så farlig at vi må regne med fatale ulykker? Driver vi ekstremsport på høyeste nivå? Er det kult å være en som lever på kanten? Er det akseptabelt at det må skje ulykker i en slik sport?

NEI! vår sport kan være farlig, men den skal ikke være det og vil ikke være det om man benytter seg av sunn fornuft, lærer av andre og følger de sikkerhetsregler som er laget.

Din egen holdning.

Sporten vår trekker til seg mange forskjellige mennesketyper. Men noe er felles, vi søker opplevelser, vi er litt eller mye individualister, vi søker spenningen. Hvordan er din holdning? En pilot satte dette målet for dagens flyging: "I dag er målet å finne ut hvor sterk vind jeg kan starte i" Hva om vinden var litt for sterk? Da fant du ut hva du IKKE kunne starte i. Det kunne blitt din siste tur. Det er klart at etter hvert som man får mer og mer erfaring så vil man også kunne øke sine grenser, men man behøver ikke tøye grensene for det. Ut ifra ulykkestatistikkene våre så vet vi mye om hvilke grenser som har blitt testet før. Sett deg inn i disse situasjonene og sørg for at du ikke havner i en slik situasjon selv.

Airmanship.

I vår lærebok står følgende: "airmanship = "luftvett". Helt grunnleggende for enhver pilots sikkerhet er vedkommendes luftvett som kan sammenliknes med kjente begreper som sjøvett og fjellvett. Luftvett er et sammensatt begrep, men kan kort sammenfattes i følgende punkter:

- Å kjenne sin egen og fartøyets begrensninger.
- Å ta riktige avgjørelser til enhver tid.
- Å ha evnen til å vurdere enhver situasjon med henblikk på å ivareta sikkerheten.
- Å ta ansvar for de følgene det kan medføre å være HG eller PG pilot.

Ingen er født med disse egenskapene og våre instruktører er således nødt til så å si å bygge opp det nødvendige luftvett hos alle nybegynnere."

Sikkerhetssystemet vårt som går under navnet "Håndboka".

Når Hanggliding og Paragliding var nye aktiviteter var læremetoden etter "prøve og feile" prinsippet. Et kurs varte en helg og deretter var det å prøve seg på egenhånd.

Resultatet ble selvfølgelig mange ulykker fordi den sikkerheten som bygger på erfaring ikke var der.

Heldigvis så er den tiden over. Og erfaringene man har høstet opp gjennom årene er blitt til et sett regler satt sammen i et sikkerhetssystem. Man vet hvorfor man har klare regler for minstehøyder over terreng og bebyggelse. Man vet hvorfor man ikke bør fly wingover i lav høyde. Man vet hvorfor en elev ikke skal trene på topplandinger. Man vet hvorfor det er lurt med god demping i en paraglider sele.

Alt dette er satt i system i vårt sikkerhetssystem som vi omtaler som håndboka. Håndboka er vårt viktigste sikkerhetsdokument. Reglene der gir deg mulighet til å gjøre det meste innen sporten vår, men den setter grenser for hvordan og når ting kan gjøres. Alt dette bygger på erfaring. Når det skjer en alvorlig ulykke blir ulykken analysert. Svært ofte finner man at ulykken skyldes at man har satt en regel til side eller tøyd noen grenser. Hvorfor gjøre det når noen har gjort det før deg og funnet ut at man enten ikke er erfaren nok eller at slike ting rett og slett ikke går an! Hvis en ulykke avdekker feil eller mangler i sikkerhetssystemet så må håndboka revideres ut ifra denne nye erfaringen.

Håndboka finnes i A4 format som "løsbladsystem" på våre hjemmesider. Men den finnes også i bokform i A5 format og den har du plass til i sekken. Mange ganger må man vente en del før flyturen. Er det lenge siden sist så har du her mulighet til å friske opp kunnskapen om håndboka om du har den tilgjengelig. Seksjonen mener at det er så viktig av sikkerhetshensyn at man kan håndboka at vi nå har laget teoriprøve også til trinn 5 slik at man blir tvunget til å sette seg ned med håndboka en gang til. Bruk vintermånedene til å lese håndboka igjen, for din egen skyld! Målene du setter deg for sesongens flyging bør legges opp ut ifra sikkerhetsreglene som finnes i denne "bibelen" vår!

Analyse av årets hendelser.

En analyse viser at mer enn halvparten av fjorårets ulykker skyldes ting som kunne vært unngått. Svært mange av de innkommende skjemaene vitner om dette da årsaksboksene som ble krysset av hadde i 80 % av tilfellene med "uerfaren, ukonsentrert/sleiv eller galt utført manøver". Her har man altså tatt noen sjanser, krysset noen grenser eller prøvd noe nytt som man ikke burde gjort.

Når det gjelder hvem som er hovedårsak til hendelsen så skriver 90 % "meg selv", (underforstått, dette burde jeg ikke gjort) men noen mener at været og sterk vind er årsaken! Er været en årsak til en ulykke? Selvsagt kan man komme opp i situasjoner ulik tidligere erfaringer og som ikke dekkes av regler, men har du valgt å fly, så har du valgt å fly med den usikkerheten du hadde når du tok dette valget. Når rotoren bak start er hovedårsak til ulykken så burde du ikke flydd der, eller retttere sagt ikke startet i den sterke vinden som gjorde at du kom dit. Er du i tvil om du skal starte eller ikke er det IKKE tvil!

Hvem skal jeg ta imot instruksjon fra og hvem kan instruere.

Dette er helt klart definert i sikkerhetssystemet. Likevel er det lett i en gitt situasjon å la seg lede. "Gruppepress", jeg-faktoren, det å vise seg, mange ting kommer inn i bilde. Noen vil imponere med å lære andre selv om de formelt ikke er utlært til denne "lærer" rollen. Selv om man kan en øvelse selv er det ikke gitt at man kan lære andre denne øvelsen. Sikkerhetssystemet definerer hvem som kan instruere. Er instruktørene bedre enn andre bare fordi de er instruktører? Nei, ikke fordi de er instruktører, men fordi de har gått gjennom en utdanning og blitt evaluert på alle måter av flere ledd så BURDE de være bedre til å lære bort ting enn andre. Klart man

skal kunne utveksle erfaringer, men la en sertifisert instruktør gjøre instruksjonsarbeidet!

Gruppepress, jeg-faktoren, konkurransepress.

Man er på vei inn til landing og der er det mange; kamerater, medpiloter, tilskuere, noen pene damer (eller herrer) man vil imponere osv. Du får lyst til å vise deg frem og plutselig er innlært innflygingsmønster avbrutt av spennende manøvrer som du tror du kan. Det faste og sikre er ikke der, du gjør nye ting, kanskje i lav høyde. Er det så lurt? Jo da, de går selvfølgelig bra i de fleste tilfellene. Men her bør man være den individualisten man er og gjøre det slik man har lært og har gjort "bestandig". Om du gjør noe utenom det vanlige, er du "midtpunktet" (eller tror du er det) i noen sekunder. Er det verd det?

I konkurranser er det lett å føle et større press på seg enn ved vanlig flyging. Man starter i tøffere forhold fordi andre har startet og man må ta sjanser for å vinne. Heldigvis er konkurranser i dag mye sikrere både med sikkerhetskommite fra arrangørens side og mer erfarne piloter som hjelpe til med vurderinga av forhold. Men likevel så skjer det ulykker som kan skyldes "konkurransepress". Tenk over det neste gang du starter i en konkurranse, presset er større, men husk dine grenser!

3 ting på en gang, det går ikke!

Gleden ved å prøve nytt utstyr og nye steder er spennende opplevelser som vi ser frem til. Men her ligger det alltid litt usikkerhet. Tar vi for oss disse 3 tingene, nytt sted, ny vinge og ny sele vi alle tre tingene ha noe usikkerhet i seg. Prøver man alle tre tingene på en gang forsterkes faremomentet. Det er derfor viktig at man ikke prøver nytt sted, ny vinge og ny sele på en og samme turen. Ta er skritt av gangen og faren for at noe kan skje er redusert.

Litt om hvert av punktene:

Nytt sted: Vet du ingenting om stedet så er det mest spennende, men da er det også størst fare for at noe skjer. Søk info hos medpiloter og på nettet. Jo mer du vet om stedets egenskaper og faremomenter jo sikrere flyr du. Bruk tiden til å eliminere mest mulig av faremomentet ved å søke kunnskap og informasjon om flystedet.

Ny vinge: Det er alltid moro å teste ut en ny vinge. Flyr den bedre, er den raskere, hvordan er handlinga i forhold til forrige vinge? Mange spørsmål å få besvart. Man kan oppdage at ved å gjøre samme manøver på samme måten som man gjorde med den gamle vingen nå vil føre til at man plutselig er i en vingover når man bare skulle svinge. Klarer du å få med deg en instruktør eller en annen pilot når du tester ut en ny vinge vil det være veldig lurt. Finner du en som allerede flyr samme vinge vil vedkommende kunne gi meget verdifull informasjon om egenskapene til vingen.

Ny sele: Her er vel kanskje den letteste overgangen, men om man for eksempel går fra en enkel sele til en lukket sele (PG) hvor man ligger mer og flyr så vil man finne ut at ikke alt er som før. Viktig her også å søke råd hos instruktør eller erfaren medpilot som gjerne flyr samme sele.

Men HUSK; 3 ting på en gang går ikke (unntatt med kinderegg).

Distanseflyging, når skal jeg starte med det?

Håndboka sier klart fra at dette starter man å trene på, gjerne sammen med instruktør når man har trinn 4. Hvorfor? Distanseflyging er det mest avanserte man kan gjøre i hanggliding og paragliding. Man kan starte hvor man vil og lande hvor man vil. Men for å gjøre dette på en trygg måte må man ha samlet den kunnskap og erfaring som trinnene under i vår utdanning gir deg. Likevel hender det at både trinn 2 og trinn 3

piloter henger seg på trinn 5 piloter og blir med på distansetur. IKKE gjør det. Du kan lett havne i situasjoner du ikke mestrer. Resultatet kan bli fatalt. Vårt utdanningssystem er basert på SAFE PRO eller sikker progresjon. Ta deg tid til å få med deg alt du kan på hvert trinn før du begynner på neste. For din egen skyld.

Nødskjerm.

99 % av våre piloter flyr med nødskjerm. Det gir deg en ekstra sjanse om noe skulle skje. BRUK DEN. Vi har eksempler på at man venter for lenge etter at man har kommet i en vanskelig situasjon før man bruker den. Ja, det kan være ergerlig å avbryte en fin tur HVIS man får alt i orden igjen. Men hva om det ikke ordner seg og man bruker opp nødvendig høyde ved å prøve å løse problemet? Flere ulykker kunne vært unngått hvis man gjør dette på den sikreste måte og heller kaster en gang for mye enn en gang for lite. Tren nødskjermkast i gymsal eller annet egnet sted før du får skjermen pakket om. Vær bevisst at du har den der, prøv å finne håndtaket når du flyr slik at det vil være en naturlig ting å gjøre. Den er laget for å redde deg! BRUK DEN NÅR DU MÅ!

Sikkerhetskurs, er det farlig?

Mange gruer seg for dette. Ja, det kan være skummelt hvis du ikke har prøvd før. Men du skal vite at her trener man på å komme ut av situasjoner man godt kan oppleve på en termikk tur eller distansetur. Man lærer seg under trygge forhold hvordan man skal reagere hvis det og det skjer. Man er under kyndig veiledning, man flyr over vann med redningsbåt klar om du må kaste nødskjerm eller lander i vannet av en eller annen grunn. Man burde gjentatt dette hver gang man bytter vinge. En annen vinge vil kanskje ikke reagere på samme måte som din gamle. Enhver vinge må læres og et sikkerhetskurs er en fin anledning til å lære sikker flyging med din vinge.

Er du i tvil, er det ikke tvil.

Tviler du på forholdene, ikke fly selv om det antagelig vil gå godt. Det er tøffere å rigge ned og ikke fly enn å ta sjansen på å fly i forhold du tviler er bra nok. Gå heller ned en gang for mye! Er du i tvil om formen er god nok av en eller annen grunn, bør det ikke være tvil om at du skal utsette turen til du føler formen er på topp. Flyging morgenen etter at du tok en loggepils for mye bør aldri skje. Er du i tvil pga problemer med utstyret bør det ikke være tvil. Fly ikke dersom du ikke stoler 100 % på utstyret ditt.

Som fagsjef og leder av faglig ledergruppe er sikkerhet en av hovedoppgavene jeg jobber med hos HP/NLF. I tillegg innbærer jobben som fagsjef at jeg har 24 timers vakt ved ulykker med hanggliding og paragliding. Det er den verste delen av jobben min, ikke selve vakta, men å bli involvert i alle ulykkene og jobbe med dem. Man blir aldri utlært til å takle slike oppgaver.

Derfor håper jeg at du for din egen skyld, din familie og dine medpiloter og for sportens skyld bidrar aktivt på alle måter slik at vi kan minske antall ulykker og skjebner.

Er du i tvil, er det ikke tvil.

Ønsker alle en sikker landing etter en god og sikker tur! Gjør ditt for å bidra til at 2009 statistikken viser at vi har skjønt hva vi driver med.

Hilsen Arne...