Svenska
Skärmflygförbundet

Box 145
561 22 Huskvarna

UTREDNINGSRAPPORT SKÄRMFLYGOLYCKA 2024-01

Dödsolycka i samband med skärmflyg 2024-10-07
Dnr: SSFF-2024-01

Allmänna utgångspunkter och avgränsningar
Svenska Skärmflygförbundet (SSFF) är en ideell organisation som har till uppgift som delegerad myndighet gentemot Transportstyrelsen att bedriva tillsyn och kvalitetssäkring av skärmflygning i Sverige med syfte att all skärmflygning bedrivs på ett flygsäkert sätt.

SSFF genomför utredningar av händelser med syfte att förbättra säkerheten inom skärmflyg. Utredningarna syftar till att så långt som möjligt klarlägga händelseförlopp och orsak till händelser. En undersökning ska ge underlag för beslut som har mål att förebygga en liknande händelse igen eller begränsa effekten av en sådan händelse.

SSFF har tillsynsuppgift och har i sin tillsyn uppgiften att tillse att all skärmflygning bedrivs i enlighet med uppsatta regler i Svenska Skärmflygförbundets verksamhetshandbok och utbildningsmanualer. I fråga om skuld eller ansvar lämnas ärenden över till Transportstyrelsen för vidare handläggning.

Utredningen
Svenska Skärmflygförbundet får 2024-10-07 information om att en allvarlig skärmflygolycka med dödlig utgång inträffat i Alicante, Spanien.

Olyckan har utretts av:

Håkan Schwartz	SSFF Verksamhetsansvarig

Stöd under utredningen:

Magnus Lindfors	SSFF Flygchef
Staffan Rolfsson	SSFF Ledamot
Lotta Vikingsson	SSFF Ledamot
Roy Andersson	SSFF Ledamot

Utredningen avslutades 2025-07-30

Innehållsförteckning

1. FAKTAREDOVISNING 6
1.1 Redogörelse för händelseförloppet 6
1.1.1 Förutsättningar 6
1.2 Den omkomne skärmflygaren 6
1.2.1 Personuppgifter 6
1.2.2 Hälsa 6
1.2.3 Utbildning, licens och instruktörsbehörigheter 6
1.2.4 Licens och instruktörsbehörigheter 6
1.2.5 Flygtrim 7
1.2.6 Tidigare rapporterade incidenter 7
1.2.7 Karaktärsdrag 7
1.3 Utrustningen 8
1.3.1 Bedömd status på utrustningen vid flyget. 8
1.3.2 Övrig utrustning 8
1.3.3 Noteringar 8
1.4 Yttre förhållanden 8
1.4.1 Väder och vind 8
1.4.2 Organisation vid organiserad flygresa. 8
1.4.3 Organisation olycksdagen 7 oktober 2024 8
1.4.4 Medflygare 9
1.4.5 Platsen för flygning 9
1.5 Händelseförlopp vid förolyckande skärmflyg 9
1.5.1 Före Start 9
1.5.2 Start 9
1.5.3 Termikflyg 9
1.5.4 Händelseförlopp under inflygning mot landningsplatsen 10
1.5.5 Nedslag i marken 10
1.6 Vittnesmål 10
1.6.1 Vittnesuppgifter 10
2. ANALYS 10
2.1 Pilotens flygtrim och erfarenheter 10
2.2 Händelseförlopp 10
2.2.1 Teorier om orsaker 11
2.3 Skärmflygutrustning, luftvärdighet, överlevnadsaspekter 11
2.3.1 Konstruktion 11
2.3.2 Nödskärm 11
2.3.3 Luftvärdighet 11
3. ORGANISATORISKA FAKTORER 11
3.1 Verksamhetens drift 11
3.1.1 Reseorganisation 11
3.1.2 Lokal instruktör 11
3.1.3 Organisatoriska noteringar 12

3.1.4 Räddningsinsats 12
3.1.5 Omedelbar utredningsinsats 12
4. UTLÅTANDE 12
4.1 Undersökningsresultat 12
4.2 Orsak till dödsolyckan 13
4.2.1 Instabilt flygläge 13
4.2.2 Ej fullföljt nödskärmskast 13
4.2.3 Nedslag under kraftig rotation med hög vertikal hastighet 13
4.3 Bidragande orsaker till olyckan 13
4.3.1 Stresspåslag 13
4.3.2 Rotation och stresspåslag 13
5. REKOMMENDATIONER 14
5.1 Allmänt 14
5.2 SSFF's utredning rekommenderar att genomföra SIV-utbildning med aktuell utrustning 14
5.3 SSFF's utredning rekommenderar USK att tydliggöra regler kring flygresor 14
5.4 SSFF's utredning understryker betydelsen av att genomföra avrostning enligt gällande bestämmelser 14
5.5 SSFF's utredning upplyser om vikten av vittnesmål 14
5.6 Hantering av utrustning vid olycka 14

Skärmflygutrustning
Ett system bestående av en flygskärm och en nödskärm sammankopplade till en sele. nödskärmen är packad i ett hölje (container) och kan vara placerad både under/på sidan av selen likväl som framför piloten. Det finns även system med två nödskärmar och system med möjlighet att koppla loss flygskärmen(cutaway). Nödskärmen dras av piloten ur sitt hölje och kastas sedan manuellt ut från selen.
Flygsele finns i olika typer såsom sitt-sele, pod-sele(där man mer ligger och är omsluten av tyg. Konstruktionen är mer aerodynamisk än sittsele)
Bärremmar
De remmar som sitter fäst mellan skärmflygsystemets sele och flygskärmens bärlinor.
Bärlinor *(äv. linor)*
De linor som bär upp piloten mellan flygskärm och bärremmar. Bärlinornas antal varierar beroende på flygskärmstyp. Bärlinorna är närmast piloten i enkel form men delar sig vid ett flertal kaskader närmare flygskärmen, för att fördela lasten på flygskärmen och ge den specifika flygegenskaper.
GoPro videokamera
En liten *actionkamera* som pilot använder för att videodokumentera sitt eget eller andras flyg med.
Nödprocedur
En procedur som utförs i en följd vid felfunktion. Nödprocedur innebär att piloten fattar handtaget till nödskärmen och drar nödskärmnens freebag ur höljet och därefter kastar den ut i luften.
Verksamhetshandbok
Verksamhetshandboken är en av SSFF utgiven handbok med riktlinjer och instruktioner för skärmflygning.
Skärmflygning
All skärmflygning i Sverige betecknas som sport. Det innefattar rekreation, träning, tävling, utbildning, uppvisning och tandemflygning, med och utan motor.

Container
Avgränsad del av skärmflyg-systemets hölje som nödskärmens freebag är nedpackade i. En container har ett antal stängningsflikar för att stänga höljet runt bagen nödskärmen är packad i. Flikarna kan vara försedda med en förstyvning vilken det finns en öljett igenom. Genom denna öljett förs en stängningsloop som säkras med en sprint.
Freebag *(äv. "pod")*
Den del av nödskärmens utlösningssystem som själva nödskärmen är packad i. *Freebagen* lossnar från reserven när den med hjälp av piloten dragit ut reserven från sitt hölje och kastat den. När dess linor sträckts öppnas freebagen och nödskärmen kommer ut.
Felfunktion
En störning på flygskärmen eller skärmflygsystemets normala funktion. Flygskärmen är inte fullt bärande. Vid en felfunktion ska nöd-proceduren genomföras. **Reservsprint**
En sprint (låspinne eller plastbelagd vajer) som går genom en stängningsloop som håller nödskärmens container stängd.
Snodd (äv. snodda bärlinor eller twist, twistade bärlinor)
En typ av driftstörning som innebär att flygskärmens bärlinor är tvinnade runt sig själv,
men inte hoptrasslade. Om snodden gör att flygskärmen dyker och spinner, är det en felfunktion.

1. FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

1.1.1 *Förutsättningar*

Skärmflygklubben Fenix genomförde en flygresa till Alicante, Spanien. Gruppen anländer 27/9 och ska resa hem 7/10. under veckan flyger gruppen alla dagar förutom två då vinden är för stark. De dagar gruppen flyger genomför man mellan ett och tre flyg med en samlad flygtid om ca 2 timmar per dag. På förmiddagen måndagen den 7:a oktober startar fem skärmflygpiloter med planen att flyga i anslutning till start/landningsplats. Detta då det var sista dagen på flygresan och man var tvungen att kunna nå flygplatsen i tid. Vädret på start var optimalt för termikflygning med starkare vind på högre höjd. Skärmflygpiloterna flyger ca en timme innan de söker sig mot landningsplatsen. Piloten hamnar vid inflygning för landning i ett instabilt flygläge med sin vinge och lyckas inte komma ur detta. Piloten slår ner ett par hundra meter från landningsplatsen.

Sammanfattning av händelseförlopp
piloten genomför ett termikflyg tillsammans med fyra andra piloter. Flyget förefaller fortlöpa utan några tillbud. Inför landning genomför piloten en skarp 360° sväng och sen flyger rakt mot landningsplatsen. Därefter har piloten hamnat i spiral som inte piloten lyckas häva. Tillskyndande piloter når piloten efter ca 10-15 minuter och påbörjar hjärt-lung räddning. piloten visar inga livstecken. Polis anländer efter ytterligare 5 minuter och MEDEVAC efter 30 minuter från nedslaget. piloten dödförklaras på plats.

Platsen för start är: **38°29'10.9"N 0°40'30.3"W**

Platsen för händelsen är: **38°28'19.7"N 0°39'42.4"W**

1.2 Den omkomne skärmflygaren

1.2.1 *Personuppgifter*

1.2.1.1 Den omkomne piloten är född 1966,

1.2.2 *Hälsa*

1.2.2.1 Det finns inget som tyder på att hälsa varit en bidragande faktor.

1.2.3 *Utbildning, licens och instruktörsbehörigheter*

1.2.3.1 Grundutbildad 2006
1.2.3.2 Student 2007, P1 2009, P2 2012, P1 2024.
1.2.3.3 SSFF behörigheter: Hang 2009, Vinsch 2009, Berg 2010, Startledare 2012, Comp 1 2013,

1.2.4 *Licens och instruktörsbehörigheter*

1.2.4.1 Giltig P1 licens
1.2.4.2 Giltiga Behörigheter: Hang, vinsch, berg, startledare.
1.2.4.3 Behörighet enligt Verksamhetshandbok att flyga aktuell utrustning: Under det senaste året har piloten flugit 30 timmar. Enligt rekommendationen i Verksamhetshandboken kapitel 5 rekommenderas en årlig flygtid om minst 30 timmar för aktuell flygskärm. Piloten har uppfyllt kraven.

1.2.5 *Flygtrim*

1.2.5.1 piloten antal flyg eller flygtid har hämtats från flygtidredovisning.

År	Flygtidsredovisning
2024	Ej registrerat
2019	11
2018	14
2017	15
2016	13
2015	33
2014	38
2013	32
2012	40
2011	114
2010	101
2009	253
2008	52
2007	Ej registrerat
2006	Ej registrerat
Totalt	716

Enligt Verksamhetshandbok kapitel 4, punkt 8 Flygtrim uppfyllde piloten detta.

1.2.6 *Tidigare rapporterade incidenter*

1.2.6.1 piloten förekommer ej i några incidentrapporter.

1.2.7 *Karaktärsdrag*

1.2.7.1 Piloten har flugit under många år med uppehåll de senaste åren. Under 2024 återupptog piloten sporten. Piloten beskrivs som glad, lugn och behärskad. Piloten upplevs som en omdömesgill person.

1.3 Utrustningen

	Tillverkare	Modell	Tillverknings-datum (DOM)	Serienummer
Sele	SupAir	Delight 4	20230511	2173MM0511RO
Nödskärm	Companion Rescue Systems	SQR120	2019W19	N90503
Vinge	BGD	Lynx 2 M	Ingen uppgift	BG 1 208031A

1.3.1 *Bedömd status på utrustningen vid flyget.*

1.3.1.1 Utrustningen var för året ny. Under räddningsarbetet har sele klippts sönder. Flygskärmen har slitits ner från ett träd, varvid skador uppstått. Efter olyckan har hela utrustningen plockats isär. Detta ger resultatet att inga säkra slutsatser kring matrielfel kan fattas.

1.3.2 *Övrig utrustning*

1.3.2.1 Hård hjälm med visir.
1.3.2.2 Flygdator Alfa Pilot FS.
1.3.2.3 Radio Yazuu

1.3.3 *Noteringar*

1.3.3.1 Nödskärmshandtag och nödskärmsbag var vid nedslag utdragna. Nödskärmen låg fortfarande i bagen men utanför containern.
1.3.3.2 Glasögon är smutsiga men funktionella.
1.3.3.3 Visir på hjälm var mörkt och slitet från hjälmen

1.4 Yttre förhållanden

1.4.1 *Väder och vind*

1.4.1.1 Allmänt väderläge: Solsken. Svag vind på start. Starkare på högre höjd. Medelstark termik. Väldigt lugnt i luften under 1000m.

1.4.2 *Organisation vid organiserad flygresa.*

1.4.2.1 Resan organiserades av Fenix Skärmflygklubb där Per Molén (PM) var guide på plats.

1.4.3 *Organisation olycksdagen 7 oktober 2024*

1.4.3.1 Gruppen av piloter hade fått skjuts upp till startplatsen av PM. Samtliga piloter startar och PM åker ner mot landningsplatsen. Samtliga piloter och instruktörer är behöriga enligt Verksamhetshandboken.
1.4.3.2 Planerad verksamhet bestod av platsbunden termikflygning

1.4.4 *Medflygare*

1.4.4.1 På start består gruppen av fem piloter samt en instruktör/guide.

1.4.5 *Platsen för flygning*

1.4.5.1 Alicante - Palomaret. Starten på 560 meter över havet är välordnad med en matta som underlag. Landningen består av sand och småbruten terräng med en ravin och väg i anslutning.

1.5 Händelseförlopp vid förolyckande skärmflyg



Fig. 1: Graf med händelseförloppet enl. data ur alfapilot fs. 2D på ca 753 m kl 10:07:00

1.5.1 *Före Start*

1.5.1.1 Inget onormalt inför starten.

1.5.2 *Start*

1.5.2.1 Inget onormalt

1.5.3 *Termikflyg*

1.5.3.1 Då det blåste hårdare på höjd flög piloten under ca 1000 m

1.5.4 *Händelseförlopp under inflygning mot landningsplatsen*

1.5.4.1 På ca 800 MSL höjd genomför piloten en skarp 360° sväng. Efter svängen flyger piloten mot landningsplatsen. Under inflygning händer något som gör att piloten hamnar i spiral/autorotation. På 750 MSL börjar piloten förlora höjd (-12 m/s).
1.5.4.2 Piloten förlorar 240 meter under 18 sekunder.

1.5.5 *Nedslag i marken*

1.5.5.1 Vid nedslag autoroterar/ svänger ekipaget. Skärm och pilot landar i princip samtidigt.
1.5.5.2 Piloten slår i marken med en hastighet av 12-14 m/s.
1.5.5.3 Efter nedslag ligger nödskärm utanför container. Bag med nödhandtag ligger bredvid.

1.6 Vittnesmål

1.6.1 *Vittnesuppgifter*

1.6.1.1 Vittne på backen ser att flygskärmens vingspetsar slår framåt och piloten hamnar i autorotation eller spinn. Möjligt att det även varit kravatt/trasslade linor. Pilot på backen ropar till piloten via radio “Nödskärm, nödskärm, nödskärm".
1.6.1.2 Enligt ögonvittne fattar piloten handtaget till nödskärmen och drar ut den från sin plats i selen.

2. ANALYS

2.1 Pilotens flygtrim och erfarenheter

Piloten hade efter ett uppehåll om fyra år återupptagit sporten. En instruktör godkände piloten för Pilot 1 2024-04-18. Avrostningen har enligt mail skett enskilt utan uppsikt av instruktören. Piloten genomförde 12 backglidningar från Granholmstoppen innan godkännande.

Under våren flög piloten i Åre och köpte i samband med det utrustningen som användes vid olyckstillfället. Skärmen var av klassning som piloten tidigare var väl förtrogen med. Vid olyckstillfället hade piloten flugit utrustningen ca 30 timmar och får anses vara förtrogen med. Piloten uppfyller vid olyckstillfället tillverkarens rekommendationer avseende flygtid.

2.2 Händelseförlopp

SSFF:s utredning har skapat en bild av vad som kan ha hänt genom tillgängliga data i form av materielteknisk undersökning, vittnesmål och analys av flyginstrument.

Analysen av händelseförloppet baseras främst på analys av flyginstrument och faktagraskning avseende tillverkaren av flygskärmen och pilotens flygtrim och historik.

Analysen är utförd av en expertgrupp under ledning av SSFF´s verksamhetschef. SSFF´s flygchef, och andra sakkunniga har tillfrågats.
SSFF:s utredning kan konstatera att ett instabilt flygläge startade en händelsekedja som resulterade i pilotens död. Vad som initierade det instabila flygläget har inte gått att fastslå.

2.2.1 *Teorier om orsaker*

2.2.1.1 *Teori om varför piloten hamnar i ett instabilt flygläge*
Piloten hamnar ofrivilligt i ett instabilt flygläge på grund av väder/meteorologiska förutsättningar.
piloten flög skärmen för djupt bromsad i kombination med aktivering av speedsystemet.
Vittnesmål och data från flyginstrument kan inte säkerställa varför piloten hamnade i det instabila flygläget mer än att han gjorde just det.

2.2.1.2 Teorier om varför piloten endast drar nödskärm men inte kastar den
- Piloten drar nödskärm för sent.
- Piloten fattar handtaget till nödskärm men väntar på att kunna kasta skärmen bakåt (enligt Lär dig flyga skärm sida 105).
- Piloten blir påverkad av nödsituationen och roterande kraft och därmed förlorar tidsuppfattning och/eller motorisk förmåga.

- Samstämmiga vittnesuppgifter och besiktning av utrustning visar att nödskärmen är dragen men inte lämnat bagen.

2.3 Skärmflygutrustning, luftvärdighet, överlevnadsaspekter

2.3.1 *Konstruktion*

Den utrustning piloten flög var enligt alla regler avpassat för pilotens erfarenhetsnivå.
Utrustningen var för säsongen nyinköpt och monterad av erfaren personal.

2.3.2 *Nödskärm*

Har inte varit en faktor då den endast drogs men inte kastades.

2.3.3 *Luftvärdighet*

2.3.3.1 Pilotens utrustning var vid olyckstillfället luftvärdig enligt SSFF's verksamhetshandbok och matrielhandbok.

2.3.3.2 Överlevnadsaspekter
Möjligheten att överleva en roterande landning på hård mark i en vertikal hastighet av 12-14 m/s är minimal.

3. ORGANISATORISKA FAKTORER

3.1 Verksamhetens drift

3.1.1 *Reseorganisation*

Skärmflygklubben Fenix anordnade flygresan och anlitade instruktör med lokalkännedom på plats.

3.1.2 *Lokal instruktör*

Hade stor erfarenhet av att anordna skärmflygresor och hade en god kännedom om det aktuella flygstället.

3.1.3 *Organisatoriska noteringar*

piloten innehöll licensen P1 och hade därmed behörighet "i sällskap av erfaren pilot flyga utomlands," (Verksamhetshandboken, kapitel 4 sida 7). Begreppet "sällskap, i sällskap med" definieras på följande sätt: "Att vara "i sällskap med" erfaren pilot med ger i vissa fall innehavare av kompetensbevis Student och Pilot 1 utökade befogenheter. "Sällskapet" innebär att den erfarne piloten bistår den mindre erfarne att enligt LFS 2007:44 11 § "förvissa sig om att den planerade flygningen kan genomföras på ett säkert sätt med hänsyn till prestanda, rådande meteorologiska förhållanden, hinder, luftrumsförhållanden samt annan flygtrafik", och därefter ger klartecken för flygning."

I utredningen har det inte framkommit att någon på ett tydligt sätt har genomfört detta.

Flygning efter uppehåll har inte genomförts på ett riktigt vis enligt verksamhetshandboken. Enligt Verksamhetshandboken 4.kapitlet sida 7 "Kompetensbevis för licensgrad Pilot 1" sista stycket "*Villkor för att upprätthålla ett kompetensbevis För att kompetensbeviset ska vara giltigt krävs att minst 10 starter och landningar har utförts under de senaste 12 månaderna. I annat fall ska ett nytt praktiskt prov avläggas med godkänt resultat. Om kompetensbeviset har varit ogiltigt i mer än 36 månader ska även ett nytt teoriprov avläggas med godkänt resultat."*

Piloten hade ett längre uppehåll än 36 månader men ändå genomfördes praktiskt prov utan att den godkännande instruktören såg ett enda av flygen. Inget teoriprov har kunnat spåras.

3.1.4 *Räddningsinsats*

Larmkedjan har fungerat. Mycket pga. lokal instruktör med kunskap i spanska.

3.1.5 *Omedelbar utredningsinsats*

I samband med bärgning av pilotens utrustning har en lokal icke auktoriserad undersökning genomförts där utrustningen har monterats isär och flyginstrument har gåtts igenom. Inget av detta finns dokumenterat och har genomförts av personer i det olycksdrabbade sällskapet.

4. UTLÅTANDE

4.1 Undersökningsresultat

- SSFF's utredning finner inget som tyder på att tekniska fel på aktuell utrustning har orsakat olyckan.
- Regelefterlevnaden vid olyckstillfället var tillfylles förutom tydlighet i vem som tog ansvar för att piloten kunde starta under rådande förhållanden. Det har dock ingen inverkan på orsak eller utgång av olyckan.
- Piloten var behörig att utföra flyget med aktuell utrustning.
- Piloten använde vid olyckstillfället ett avancerat flyginstrument. Instrumentet har inte orsakat olyckan.
- Piloten bar hård hjälm med visir.
- piloten har inte genomfört ett nödskärmskast på tillräcklig höjd.
- Nedslag sker roterande och i hög sjunkhastighet.
- Skärmflygutrustningen som användes vid olyckstillfället var tekniskt luftvärdig och underhållen enligt gällande instruktioner.

- Flygning efter uppehåll och avrostning har inte genomförts på ett enligt verksamhetshandboken riktigt sätt. Detta har dock ingen inverkan på orsak eller utgång av olyckan.
- Ej auktoriserad undersökning av utrustning genomfördes av sällskapet som var i direkt inblandning av olyckan/räddningsarbetet.

4.2 Orsak till dödsolyckan

4.2.1 *Instabilt flygläge*

Det instabila flygläget orsakar inte dödsolyckan, men är en del av händelsekedjan.

4.2.2 *Ej fullföljt nödskärmskast*

Piloten fattar handtaget till nödskärmen och drar bagen ut sitt hölje men nödskärmen lämnar aldrig bagen. Detta är inte orsaken till olyckan men hade kunnat påverka utgången.

4.2.3 *Nedslag under kraftig rotation med hög vertikal hastighet*

Nedslag sker i hög vertikal hastighet och är den direkta orsaken till dödsfallet.

4.3 Bidragande orsaker till olyckan

SSFF utredning kan inte med säkerhet fastställa om det finns bidragande orsaker till det som föranlett olyckan. Utredningen vill dock redogöra sannolika bidragande orsaker utifrån den teori SSFF:s utredning kommit fram till.

4.3.1 *Stresspåslag*

Stresspåslag kan påverka hjärnans kognitiva funktioner och förmågan att fatta beslut. En kraftigt roterande felfunktion kan innebära ett ökat stresspåslag.

4.3.2 *Rotation och stresspåslag*

Rotationshastighet och rotation som dessutom pågår under lång tid, påverkar hjärnans kognitiva funktioner, tidsuppfattning, förmåga att tolka omgivningen och fatta beslut. Liknande effekter, med försämrad kognition och förändrad tidsuppfattning, kan även uppkomma som en effekt av stresspåslag.

Piloten arbetar med sitt instabila flygläge från upptäckt till islag i marken. Piloten kastar aldrig sin nödskärm trots flera signaler om att göra detta.
Personer på backen har anropat i radio utan synbart resultat.

Förmodad “Ground Rush”, att marken “växer upp” runt omkring är även det en signal om allvarligheten.
Mycket tyder på att piloten har agerat men inte kunnat omsätta dessa signaler till att i tid kasta sin nödskärm.

5. REKOMMENDATIONER

5.1 Allmänt

Utredningen visar på betydelsen av att vidta rätt åtgärder i tid. Att öva nödskärmskast och att ha en tydlig plan på hur och när man genomför nödproceduren. Kasta hellre nödskärm i ett sämre läge än att vänta tills det är för sent!

5.2 SSFF's utredning rekommenderar att genomföra SIV-utbildning med aktuell utrustning

Antalet incidenter med piloter som genomfört SIV-utbildning/träning med aktuell utrustning förekommer mer sällan jämfört med piloter som inte alls genomfört SIV-utbildning/träning alls eller SIV-utbildning/träning med annan utrustning.

5.3 SSFF's utredning rekommenderar USK att tydliggöra regler kring flygresor

SSFF verksamhetshandbok är otydligt skriven vad som gäller vid flygning utomlands och hur verksamheten ska bedrivas. Detta bör förtydligas och förenklas.

5.4 SSFF's utredning understryker betydelsen av att genomföra avrostning enligt gällande bestämmelser

Att flyga efter uppehåll medför en ökad risk om inte återgång till sporten sker på ett medvetet och systematiskt sätt. Utbildnings-och säkerhetskommittén rekommenderas att tydliggöra detta i verksamhetshandboken.

5.5 SSFF's utredning upplyser om vikten av vittnesmål

Under utredningens gång kan det skönjas att vittnesuppgifterna tenderar att efter ett tag likna övriga vittnesuppgifter. Det är därför viktigt att anteckna så nära inpå händelsen som möjligt. Anteckna minnesbilder och vad man sett och upplevt. Skilj på fakta och bedömningar/gissningar

5.6 Hantering av utrustning vid olycka

SSFF bör tydliggöra och utbilda piloter på vilka åtgärder som bör vidtas med utrustningen i samband med olycka. Vem som handhar utrustningen samt vilka åtgärder som ska vidtas, Detta får på inget sätt påverka räddningsarbetet.

Utredningen är genomförd av Håkan Schwartz, Verksamhetsansvarig

Utredningen är föredragen för:

- Transportstyrelsen
- SSFF Utbildnings- och säkerhetskommitté
- SSFF Styrelse