



Drifthandbok

för Club Parapente Syd



Innehåll:

- Inledning 2
- Egenkontroll 2
- Försäkringar 3
- Intern kommunikation 3
- Maskiner och övrig utrustning 3
- Funktionärer 4
- Procedurer 5
- Luftrum 9
- Utbildning 9
- Säkerhetspolicy 9
- Åtgärder vid olycka 11
- Checklista vid start 12
- Bra telefonnummer 12

Inledning

Denna drifthandbok är utgiven av Club Parapente Syd (CPS). Den är tillämplig på all organiserad flygning som leds av klubbfunktionär. Målet är att klargöra klubbens regler och instruktioner, som i tillägg till myndighetsbestämmelser, ska styra verksamheten vid utbildning och handledning i klubben. Drifthandboken distribueras till funktionärer vilka ska vara väl förtrogna med innehållet. I drifthandboken ingår CPS Säkerhetspolicy, ett policydokument som varit vägledande för utformningen av denna drifthandbok, och som sedan några år varit den vägledande utgångspunkten för klubbens säkerhetsarbete. Delar av innehållet är hämtat från Fenix skärmflygklubb's Drifthandbok, CPS passar på att tacka för all hjälp.

Egenkontroll

Egenkontroll betecknar den metodik som används för att säkerställa att kvalitetsmålen i klubbens verksamhet uppnås, samt att krav från SSFF och myndighet uppfylls, dvs att anvisningarna i Luftfartsstyrelsens BCL-D och gällande Föreskrifter och definitioner (FoD) styr skolans flygsäkerhetsarbete. CPS har det verkställande ansvaret för att fastställda mål och flyg-säkerhetsstandard uppnås och vidmakthålls. Målet är att vi bedriver vår verksamhet med hög flygsäkerhet och på ett öppet och trovärdigt sätt för alla medlemmar och funktionärer. Vår flygsäkerhetsstandard är att undvika: personskador, ma-

terialsador, okontrollerbara situationer Vi ska uppträda korrekt: mot myndigheter och samhälle i luftrummet mot varandra Utöver Luftfartsstyrelsens och SSFF:s minimikrav ska verksamheten bedrivas så att tidsenliga krav på flyg- och driftsäkerhet uppnås. Vi uppnår våra mål bland annat genom att: Varje pilot ska känna till och följa de myndighetsföreskrifter (FoD, BCL) som finns, och utöver detta även följa de lokala föreskrifter som reglerar flygverksamheten på platsen. Vid organiserad flygning (flygning som utlysts av klubb) är instruktör och/eller funktionär ansvarig för att vid funna avvikelser från reg-



ler omedelbara åtgärdervidtas. Vid haverier och driftstörningar som faller under rapport-skyldighet enligt FoD ska instruktör/funktio-när se till att rapport skrivs till SSSF.

Försäkringar

Klubben skall hålla sådana försäkringar som skyddar klubbens materiella tillgångar och dess funktionärer. Materielen är försäkrad till inköpsvärde, och funktionärer är skyddade mot ansvar. Pilotförsäkringar ingår i den li-cens alla piloter ska ha. Pilotförsäkringen omfattar ansvar, olycksfall och resesydd enligt vad som anges på Skärmflygförbun-dets webbplats www.paragliding.se.

Intern kommunikation

Webbplats På klubbens webbplats www.cps.to publiceras all information som medlem-marna behöver. Där finns också en anslags-tavla där medlemmar kan kommunicera med varandra. E-post Klubben håller ett register med medlemmarnas e-postadresser, som används för aktuell information. Kungörelse All organiserad flygning kungörs på www.cps.to. Fältteam i tjänst (se nedan) ansvarar för att informationen uppdateras i samarbete med webansvarig.

Maskiner och övrig utrustning

Vinschar CPS har 1 vinsch. Vinschen har hydraulisk utväxling genom modifierade mo-mentomvandlare. För att manövrera vinschen krävs behörighet enligt FoD. Vinschen bog-seras helst med bil, men det går även med fyrhjuling om man tar det lugnt och försiktigt, dock ej längre sträckor. Vinschen ska vara väl förankrad vid vinschning, och klossar läggs framför hjulen så inte vinschen glider iväg. På vintern ska vinschen helst sitta kvar på bilens krok hela dagen, annars finns risk att den glider iväg vid "tungt lyft". Inga utom vinschförare ska röra på vinschen.

Vinschlinor

Linorna/vajrarna som används på vinschar-na är oerhört starka, men känsliga för vär-me. Om två linor/vajrar glider mot varandra uppstår skador på linorna/vajrarna, och vi kan i värsta fall få kassera hundratal meter. Därför måste start avbrytas om linorna/vaj-rarna har korsats. Verktyg för att laga linor och vajrar finns på vinschen. Lina skarvas inte med knut, utan träs i sig själv med ett särskilt verktyg och en metod som alla i fält-gruppen ska kunna. Vajrar lagas med sk. Talloriter och fästs med en speciell tång.



Bromsskärmar

Bromsskärmar ser lite olika ut. Kolla varje gång de krokas på moppen att de inte har snott sig, så minskar risken att de slits sönder. Bromsskärmar är fastknutna i linorna och ska rullas ihop efter vindschning om de är torra. Blöta bromsskärmar ska hängas upp för torkning efter flygning.

Fyrhjuling

Vi har en fyrhjuling. Den är klassad som "dragfordon" och får ej framföras på allmän väg. Fyrhjuling får köras endast efter instruktion. Att fyrhjulingarna är klassade som "dragfordon" betyder inte att vi leker vi inte med dem, utan kör lugnt och försiktigt. Max två personer på fyrhjulingen, och då med stor försiktighet eftersom framhjulen kan förlora styrförmågan när fordonet blir baktungt. Tvätta fyrhjulingen om den blivit smutsig.

Drivmedel

Tanka i tid för att undvika motorstopp som kan orsaka skador. Lämna maskinerna med tillräcklig bränslemängd för en dags verksamhet. Om detta inte är möjligt, meddela nästa fältteam. Närmsta mack ligger norr om Brandstad, och lite längre söderut finns

mack i Sjöbo. Tanka 95oktan, spar kvitto och ge till kassör. Har ni "egna" utlägg för drivmedel lämna kvitto till kassör för utbetalning.

Vindstrut

Se till att en vindstrut kommer upp på starten samt att vindstruten på vinschen är i ordning och ställs upp vid vindschning.

Väskor

Klubben ska ha en väska med kassa och en väska med verktyg, som alltid tas hem. Avgående fältteam lämnar väskan på utsedd plats vid vinschen samma dag. Radioväskan ska vid flygning finnas vid starten, liksom förbandsmateriel och vinschjournal. Verktygsväskan ska finnas vid vinschen vid flygning. Vid vinschen ska också en eldsläckare finnas. Radioapparater. Det finns tre radioapparater som förvaras i radioväskan av märket Yaesu. En 2-m-radio används vid vinschen, och ansluts till den fasta antennen på vinschen. En 2-m-radio ska finnas vid starten, till startledaren. Radioapparaterna ska alltid ställas i laddstationerna efter avslutad aktivitet. En 2 m-radio ska finnas hos föraren på fyrhjulingen. All trafik på radion är 137.100 Mhz.

Funktionärer

Styrelsen fattar alla beslut av principiell natur i klubben, även avseende utbildning, och är ansvarig endast mot årsmötet, klubbens högsta beslutande organ. Fältgrupp - fältteam Klubbens funktionärer är samlade i "Fältgruppen". Gruppen är uppdelad i flera "Fältteam" som planerar och ansvarar för klubbens flygaktiviteter enligt rullande schema. Vid långhelger beslutar dock teamet själv om ambitionsnivån. Fältteamet fattar alla beslut angående flygningen, men kan vid behov rådfråga styrelse eller instruktör. Funktionärerna i Fältgruppen utbildas och fortbildas löpande. Målsättningen är att lyfta medlemmarna i Fältgruppen till en högre nivå av medvetenhet och flygkunskap, på ett sätt som främjar både deras egen flygning och den klubbverksamhet de ansvarar för. I Fältgruppen finns medlemmar på alla nivåer.

Instruktörer

Klubben har flera medlemmar som är instruktörer, och det är inte ovanligt att utbildning bedrivs på fältet. Elever under utbildning följer samma turordning som övriga piloter. Se även under "Utbildning".

Procedurer

Fältteamet Varje helg är ett av fältteamen ansvarigt för verksamheten. Teamet bestämmer själva vem som är sammankallande och ansvarig för uppdatering på hemsidan. Den som får förhinder ordnar själv en ersättare. "Tjänstgöringstid" Flygaktivitet i någon form genomförs om det inte är helt hopplöst Rådgör med någon erfaren om du är osäker på vad som är möjligt. Försök vara på plats vid notiden på morgonen, lite senare under mörkaste delen av året.

Bemötande av piloter

Någon i fältteamet ska gå fram till alla som de inte känner igen, presentera sig och hälsa välkommen. Det kan vara en ny medlem eller en flygande gäst. Se till att de får veta hur det fungerar på fältet, med kö och luftrum m m. Fråga alltid okända piloter om licensbricka. I början av året kan det vara bra att kolla licensbricka på alla. Det har hänt att medlemmar glömt betala, och flugit oförsäkrade. På webben finns alltid en aktuell medlemsförteckning där det framgår vem som har giltig licens. Om vinden tillåter, se till att alla balanserar lite före vinschstart. Uppmuntra också groundade elevlicensare att balansera, visa gärna lite balanseringslekar. Ingen balansering ska dock ske bakom starten under pågående start, eller alltför nära rullbanan då flygtrafik förekommer. Säker flygning så att ingen slår sig är prio #1. Därför kan det ibland bli nödvändigt att "grounda" oerfarna piloter, eller avbryta flygningen för alla, när luften är för turbulent eller vinden för hård. Piloter som flyger eller på annat sätt riskerar vinschverksamheten ska uppmärksammas på detta. Om du ser ett beteende som du har invändningar mot, låt det inte vara utan ta upp det med de övriga i



teamet direkt. Startkö om mer än tre–fyra piloter flyger ska en organiserad kö användas. Vi använder "hjälm". Ständigt ska minst tre piloter vara startklara, för att undvika uppehåll om någon pilot måste kliva åt sidan.

Vinschlogg

Var noga med Vinschloggen. Den fungerar även som bokföringsunderlag. Dessutom använder vi den för vår statistik och vid eventuella olycksutredningar. Fyll i alla fält noga. Avsluta dagen med att sammanfatta ekonomin och flygstatistiken längst ned. Allmänt om radio Det finns ett internationellt etablerat sätt att prata på radio. När man anropar någon säger man namnet på den man ropar på först, sedan sitt eget namn/station. Om man är startledare och ropar på vinschen säger man alltså "vinschen–starten", inte tvärtom. Inget "till", inget "anropar", inget "kom". På ev. flygradio kallar vi oss kort och gott för "skärmflygarna". Kommandon vid vinschstart Startledaren informerar vinschen om vem nästa pilot är, om pilotens behov/önskemål om dragkraft avviker från normala 80 kg, samt om det är något speciellt, typ att piloten är ringrostig och vill ha ett extra mjukt drag, eller om det råder särskilda vindförhållanden på starten. När piloten är klar, ger startledaren vinschen kommandot "sträck linan", och vinschen bekräftar genom att sträcka linan. När linan är sträckt meddelar vinschföraren startledaren "linan sträckt". När piloten är klar för start, ger startledaren kommando med start start start till vinschen. Vid driftstörning som är farlig eller "hopplös" avbryts starten. Vid driftstörning som startledaren bedömer att piloten kan få ordning på, väntar startledaren med att avbryta startentill dess läget blivit "hopplöst" eller riskerar att bli farligt (se även senare i detta avsnitt). Med driftstörning avses allt som avviker från det normala, till exempel snett uppdragen skärm, lintrassel, skärmkravatt, pilot som springer åt fel håll eller hinder på marken eller i flygväg/lufttrum. Om start avbryts pga driftstörning ska man börja om från början med ny startprocedur.



Endast startledare (eller annan som agerar med startledarens medgivande) instruerar startande pilot. Startledaren följer pilot med blicken upp till "säker höjd på minst 100m" om inte annat avtalats (ny eller rostig pilot bör följas hela vägen till release). Om solen bländar och gör det svårt att se piloten kan startledaren lämna över till vinschföraren. Nedan beskrivs startkommandon vid framåtstart: Startledare till vinschförare:

- Vinschen, starten. Nästa pilot är (namn + licensgrad) på (färg) lina. Vinschförare till startledare: Bekräftar (med repetition eller dubbelklick). Startledare till pilot (när piloten har kroat i och ser ut att vara redo):
- Är piloten redo? Pilot till startledare: Bekräftar eller meddelar "vänta!". Startledare till vinschförare (när piloten är klar och har bekräftat):

- Sträck upp (färg) lina!

När linan är sträckt meddelar vinschen till startledaren och avvaktar kommandot, start start start Vid fara eller driftstörning kan startledaren avbryta starten:

-Halt stopp-Halt stopp- Halt stoppVinschföraren ska då avbryta draget och mjukt sätta piloten tillbaka på marken. Piloten ska förbereda landning. Om piloten har svårt att få upp skärmen i rätt läge, behöver starten ändå inte avbrytas förrän det ser helt "hopplöst" ut eller fara kan uppstå, till exempel om piloten är på väg mot hinder. Man kan gärna fortsätta att prata med vinschen under det att piloten springer, till exempel:

- Fortsätt dra, öka draget lite! eller annat

som kan bidra till att starten lyckas. Vid störning av allvarligt slag, som "parachuting", så ska startledaren hjälpa vinschföraren med information om vad som händer genom tydliga radioanrop, till exempel: – Parachute – parachute! Vid parachute gäller särskilda rutiner för hur vinschförare avbryter vinschningen (ingår i vinschförarutbildningen). Vid driftstörning ska startledaren ta ansvar för en helhetsbedömning av läget. Startledaren kommenderar iväg funktionärer att få bort lina, hjälpa skadad pilot o dyl.

Bakåtstart vid vinschning

Vid frisk vind kan bakåtstart användas (obs att elevlicensare ej ska starta i mer än 5 m/s). Slack på lina ska vara indraget, men lina ska ej vara sträckt vid bakåtstart – piloten ska kunna röra sig fritt och inte riskera att dras upp i luften av en vindby. Därför ges inte kommandot "Sträck upp lina". Istället används kommandot "Klart för start!", vilket innebär att vinschföraren ska ha motorn igång med rätt trumma vald, och vara beredd att slå på draget. Startledaren håller undan lina så den ej fastnar i release, nödskärm eller annan utrustning. När piloten dragit upp skärmen och vänt sig i startriktningen ges kommando start-start-start enligt proceduren för framåtstart. Funktionärens ansvar Varje pilot ansvarar för sin utrustning och sin flygning, men startledare, instruktör och övriga funktionärer och medlemmar ska hjälpas åt för att skapa säkra flygförhållanden och uppmärksamma varandra på risker eller tecken på driftstörningar. Startledaren har ett särskilt ansvar, och ska därför vara utbildad enligt utbildningsplan. Alla startledare bör delta vid klubbens återkommande fortbildningstillfällen. Han/hon ansvarar för driftstörningar ingår i utbildningen av funktionärer, och beskrivs ej närmare i denna drift-handbok. Här beskrivs endast förebyggande åtgärder. Startledaren ska kontrollera samtliga startande piloters utrustning. Viktigast är att selen är korrekt ihopknäppt, samt att skärmlinorna inte är trasslade. Startledaren får gärna hjälpa piloten att koppla vinschli-



nan. OBS: på vinschen får pilot ej kopplas i lina förrän trumman som ska användas frikopplats. Startledare och vinschförare ska vid starten vara särskilt uppmärksamma på följande tänkbara driftstörningar: Parachuting, dvs att skärmen hamnar i stabil stall släpande bakom piloten. Risken är särskilt stor vid flygning med gammal utrustning i kallt eller fuktigt väder. Vid återkommande parachuting ska flygskärm kontrolleras. Kravatt, dvs att en del av vingen är avsnörd av en skärmlina som hamnat runt vingen. Förebyggs genom inspektion av skärmens framkant före start. Linbrott, som kan medföra pendling och risk att pilot på låg höjd slår i marken. Förebyggs av kontinuerlig inspektion av vinschlinor och mjuka starter.

Linor och linhämtning

För att förebygga linbrott bör linorna inspekteras regelbundet, gärna varje flygdag. Passa på när paus av någon anledning görs i vinschandet. Både skador och strukturellutmattning syns tydligt, och då kan den svaga biten klippas bort. På detta sätt kan vi nära nog helt undvika linbrott. Lin och vajerlagningsverktyg finns på vinschen. Fyrhjulingen ska finnas redo vid vinschen när lina två kommer ned. Bäst är om någon i fältteamet sköte hämtningen hela tiden, men efter instruktion kan andra hjälpa till vid behov. När linor dras ut ska fyrhjulingen köras med

jämn hastighet och max 40 m/h och växla och sakta in mjukt för att undvika trassel på linan. Använd aldrig bromsen vid utdragning av linor, då blir inbromsningen för tvär. Förare av fyrhjuling ska vara kontaktperson på radio, så man kan kommunicera när linor lagas, eller om utdragningen måste stoppas pga trassel. Innan fyrhjulingen kör ska vinschförare ge klartecken att linorna löper rätt genom vinschens rullar och att ev broms släppts.

Vinschpriser, kassa

Pris för ett vinschdrag är 50 kr för medlemmar, 80 kr för övriga. (Max 250 kr/dag) Samma pris för tandem-pilot. Tandempris för klubbens nära och kära 500 kr. Årskort kostar 1000 kr för klubbens medlemmar. Fältteam i tjänst flyger gratis, liksom vinschförare som regelbundet tjänstgör i ett fältteam. Kassen ska finnas i en magväska. Redovisa till kassör eller ordförande tillsammans med startlogg och eventuella bensinkvitton. Loggen fungerar som verifikat i bokföringen, så det är noga att kassen stämmer. Räkna ihop totala intäkter samt antal flyg. Snedstreck för genomfört flyg, kryssa för full betalning, en ring för gratis- eller fältgruppsflyg. Räkna kassen vid dagens början och slut, och anteckna beloppen på startloggen. Pärmen med loggar tas ej hem utan lämnas kvar på vinschen.





Luftrum

Luften över våra flygfält begränsas av kontrollerad luft. I området gäller att vi får flyga 800 meter eller 1.800 meter om vi öppnar segelflygsektorn Säg ungefär så här: "Hej, det här är NN i CPS skärmflygklubb. Vi ska be att få öppna sektor XX till (höjd), till klockan 19 lokal tid. Mitt telefonnummer är..."

Utbildning

I CPS bedrivs ingen. Utbildning sker genom Sky Adventures i enlighet med reglerna i FoD. CPS utsedda bedriver utbildning av funktionärer till startledare och vinschförare. Att utbildning sker på klubbens fält är ett sätt att få in nya medlemmar i klubben, och prägla de nya medlemmarna med våra rutiner och vårt säkerhetstänkande. Utbildningsverksamheten är också ett sätt att ge funktionärer en extra känsla av ansvar. CPS ambition är att erbjuda bästa tänkbara utbildning för vinschbehörighet, i en trivsamt miljö där inga kommersiella hänsyn ställer krav eller skapar stress. I denna miljö kan den nya medlemmen redan under utbildningen lära känna sina nya klubbkamrater.

Ledning

Styrelsen fattar alla beslut som reglerar utbildningsverksamheten i klubben för vinsch och startledare. Instrukörer har det övergripande ansvaret för skärmflygelev. Inga särskilda köer för utbildning, utan eleverna står i kö som alla andra.

Tandem i klubbregi

I begränsad omfattning för klubbens medlemmar och nära erbjuder CPS provlektioner för tandemflyg mot betalning. Provlektionen ska enligt FoD genomföras av instruktör eller Pilot 2 T i närvaro av instruktör. Se rutiner för Tandem i separat pärm i ryggsäcken eller på CPS hemsida

Säkerhetspolicy

Skärmflygning är en potentiellt farlig sport. Man är högt uppe i luften, och man färdas med hög hastighet. Om man trillar ned eller flyger in i något hårt kan det göra ont och i värsta fall leda till allvarliga skador. Nollvision det enda etiskt försvarbara. Det finns personer som säger att "allvarliga olyckor inom skärmflygning får man räkna med". I CPS vägrar vi godta det synsättet. Klubben har en uttalad säkerhetspolicy, som innebär en "nollvision" för klubbaktiviteter på vinscfältet. Begreppet Nollvision har vi hämtat från det svenska trafiksäkerhetsarbetet, där det betyder att man accepterar det faktum att människor gör misstag, men att det ändå inte ska behöva leda till att någon blir allvarligt skadad. För oss innebär det att olyckor





med allvarlig personskada (skada som kräver 48 timmars sjukhusvistelse och/eller ges bestående men) är helt oacceptabla vid klubbens aktiviteter. Och det här är inte tomma ord, utan en policy som genomsyrar och dimensionerar klubbens verksamhet. Dels för att det vore oetiskt att acceptera allvarliga olyckor (till skillnad mot blåmärken och liknande), och dels för att vi är övertygade om att det går att bedriva skärmflygning utan att allvarliga olyckor inträffar. Mjuk och säker start när piloten själv drar upp skärmen Istället för att kommandot start-start-start ges när skärmen ligger startklar på marken, är det piloten som drar upp skärmen med egen kraft efter att linan har sträckts på tomgångsvarv. Start-start-start till vinschen ges först när piloten har kontroll över flygande skärm. Det här innebär en extra "kontrollstation". Om något går fel i starten, med pilot, material eller yttre omständigheter som till exempel vind, så krävs inget kommando "halt-stopp" för att förhindra att piloten lyfter. Inte förrän startledaren ser att allt är OK, ges "start"-kommando till vinschen. Dessförinnan kan piloten springa efter behag. Det innebär att det heller inte är någon stress att komma i flygläge. Om man vinglar lite i starten, är det bara att fortsätta att "jobba" för att styra skärmen i rätt rikt-

ning mot vinschen. De flesta skärmflygklubbar använder samma startmetod.

Stora ytor för landning

På CPS flygfält är start och landning fria från hårda föremål som man kan krocka med. Vi rensar landningsområdet från bilar, och andra föremål. Vi briefar alla piloter ordentligt på flygområdet, och går även igenom alternativa landningar om inflygningen skulle misslyckas. Ingen inflygning sker över vägen mellan Sjöbo och Kristianstad

Personlig skyddsutrustning

I CPS vill vi att alla piloter använder bra skyddsutrustning. Det innebär enligt regelverket FoD en modern sele med inbyggda stötupptagande material, höga kängor (helst utan hakar utan med snörningen genom öglor), och en hjälm apassad för skärmflyg. Det finns en producentstyrd europastandard för skärmflyghjälm. Dessutom vill vi att alla CPS piloter använder handskar och solglasögon. I vår säkerhetspolicy ingår att skriva olycksrapporter på alla driftstörningar som kan klassas som olycka eller tillbud till olycka. Vi försöker inympa den här säkerhetspolicyen på alla medlemmar. Vi vill att de tar "tänket" med sig även när de flyger på egen hand.



Åtgärder vid olycka

Följande manual är särskilt utformad för skärmflygolycka, men kan i princip användas vid varje form av allvarlig olycks-händelse.

1. Ta det lugnt!

Vad är klockan – anteckna. Kom överens om vem som tar befälet. Följ därefter den-nachecklista.

2. Rädda

Hur allvarlig är skadan? Finns någon som är sjukvårdsutbildad? Utse några som ger första hjälpen. Medtag sjukvårdsväska/kudde (finns i

de flesta bilar och i samtliga skärmflygutrustningar). Om avståndet till olycksplatsen är stort måste radio eller telefon tas med för att man inte ska förlora sambandet. Tala lugnt med den skadade och försök ta reda på hur allvarlig skadan är. Vid allvarlig olycka och dödsfall bör flygningen avbrytas. Använd neutrala ord på radion. Glöm inte att ta hand om chockade.

3. Larma 112, eller?

Vid lindriga olyckor (vrickningar, stukningar, sträckningar) är det bäst att själv köra den skadade till sjukhus. Vid tecken på allvarlig skada, särskilt då ryggskada befaras, larmas ambulans via nödnumret 112. Tala om vad som har hänt, var ni är samt hur många som skadats. Om skadan är lindrig men ni ändå väljer att tillkalla sjukvård, påtala detta. Vid flygolycka larmas alltid polis automatiskt.

4. Säkra

Säkra olycksplatsen. Håll obehöriga på avstånd från den skadade och flygutrustningen. Fotografera eller filma den skadade och flygutrustningen. Använd gärna kameramobiler. Om det går att få den skadade ur utrustningen utan att klippa sönder sele och kläder, påbörja detta under väntan på ambulans. Hjälp varandra. Säkra vittnesmål, gör en lista över närvarande, t ex på vinschloggen.

5. Informera

Utse lämplig person att informera alla, även besökande icke piloter som sett olyckan och journalister. Informera alla innan de åker

iväg. Samla därför alla närvarande som inte deltar i räddningsarbetet på lämplig plats. Redogör för händelsen. Redogör för vilka åtgärder som vidtagits. Om möjligt, tala om var man kan få information om räddningsarbetet och hur den skadade mår. Om olyckan blivit känd i radio/webbnyheter, se till att alla piloter tar kontakt med sina anhängiga. Lämna aldrig ut eller bekräfta identitet på skadade.

6. Underrätta

Se till att kännedom om allvarlig olycka kommer fram till klubbens ordförande, Skärmflygförbundets ordförande, Usk-ordförande eller annan i förbundets ledning. Underrätta skadads anhängiga, men ALDRIG om det är fråga om dödsfall. Detta ska göras av präst eller polis.

7. Samla information

Förbered utredning dokumentera all fakta om olycksplatsen. Vilka var där (för senare vittnesmål)? Om olyckan är allvarlig kommer polisen att dyka upp, och göra inledande förhör med folk på platsen. De kommer eventuellt också att vilja beslagta flygutrustningen, men erfarenheten visar att det försvårar utredningen. De är bättre om vi själva tar hand om utrustningen för förbundets egen utredning. Påtala att Skärmflygförbundet har egna haveriutredare. Förbered upprättande av olycksrapport.

8. Logistik

Hjälp den skadade med transport av bil, utrustning etc.



Checklista vid start

Flygskick

Informerad om startrutiner och luftrum

Rätt kläder – Kängor knutna, handskar, hjälm på och knäppt

Sele kopplad, särskild koll benremmar Airbag och selens fickor stängda

Radion på med tillräcklig volym Variometer, Gps påslagen

Nödskärmshandtag och sprint i ordning

Skärmlinor kollade – ingen kravatt. Om möjligt balanserat

Speed kopplad

Bromslinor löper rätt utan knutar

Release kopplad till rätt lina

Piloten står "mitt i skärmen"

Luften fri

Inga hinder på marken

Bra telefonnummer

Flygtrafikledningen Sturup 040 6132400

Flygräddningscentralen 031 648000

Polisen (ej nödsituation) 11414

CPS ordf Magnus Wilsson 0706 704190

Skärmflygförbundet 0515-371 55

Skärmflygförbundet USK se paragliding.se

Skärmflygförbundet Ordförande se paragliding.se

Vindmätaren på Hammar (Svetlana) 0730 522183

Vindmätaren på Vitemölla (Olga) 0730 522184

Vindmätaren på Hovshallar (Vera) 0730 522185

Vindmätare på Ålabodarna 0761 397450

Skyadventures Pierre Rosén 0708 600221, 0411 527478

Text Pierre Rosén layout Thomas Persson för CPS 2009