

## Massplurr i Grupp I på Mälaren 2005-01-29

En av säkerhetskommitténs uppgifter är att analysera olyckor och incidenter som inträffar inom ramen för Klubbens turutbud. Avsikten är att utnyttja dessa händelser för att förbättra Klubbens säkerhetsrutiner.

Vid det aktuella tillfället körde en etta med tio deltagare på väg mellan Ridön och Sötskär i västra Mälaren i hög fart (25-30 km/h) ut på tunn is (ca 15 mm) varvid ledaren och ytterligare fem man plurrade. Den tunna isen orsakade en hel del skador. Ledaren bröt en handen (benet mellan lillfingret och handleden) samt fick skärsår i ansikte och huvud som behövde sys på sjukhus. Ytterligare en deltagare fick sys, medan en tredje fick tejpas ihop. Den senare fick också blåmärken och hacksår på smalbenet. De övriga tre plurrarna fick också sår i ansiktet men inte av sådan art att de behövde uppsöka sjukhus.

Samtliga plurrade kom snabbt upp. Handskadan var inte av sådan art att den hindrade ledaren från att själv tas sig upp. Transport till Enköpings sjukhus ordnades med en av de abonnerade bussarna.

Avvikelse rapporter har lämnats av ledaren och en av deltagarna. Båda menar att motljus och solglitter gjorde att man inte uppmärksammade övergången till svagare is alternativt vindbrunn. Under underrubriken *erfarenheter* lämnar ledaren endast kommentaren: ”Man skall inte ha otur!” I den andra avvikelse rapporten anges under samma underrubrik att olyckan med större avstånd till ledaren och lägre fart hade kunnat undvikas eller kunnat begränsas till ledaren. Dock menar rapportören att avståndet till ledaren skulle behöva bli realistiskt stort om man vid så hög fart ska ha utrymme för full bromssträcka. Han tycker att frågan ”tål att tänkas över”.

På fråga från säkerhetskommittén svarar ledaren att han trodde att han åkte på samma ställe som på utvägen. Han väljer att inte besvara frågan om man inte bör ta det lite lugnare även i ettan när man har motljus och befinner sig på isar av skiftande tjocklek.

### Analys och slutsatser

Olyckan berodde på för hög fart i kombination med motljus. Om gruppen hade åkt på samma ställe som på utvägen borde spåren ha varit väl synliga även i motljus. Ledaren hade alltså inte full koll på var han befann sig. Pikning hade knappast fungerat i den aktuella hastigheten.

Kärnis med en tjocklek på 15 till 25 mm bryts lätt vid åkning i hög hastighet men är samtidigt tillräckligt tjock för att ge upphov till ett betydande momentant motstånd när den knäcks. Det innebär att energin hos en kropp som förflyttar sig i 25-30 km/h utlöses inom loppet av några hundra sekunder när kroppen bryter igenom isen. Våldet kan med lite otur leda till brott på handleder, armar eller axlar beroende på hur kroppen forcerar isen. Det var detta som inträffade både i det nu aktuella fallet och i olyckan på Tärnan två veckor tidigare. Samtidigt var kärnisen tillräckligt tunn för att kunna ge upphov till omfattande skärsador.

Hög fart ger längre bromssträckor och utlöser större ”kraschvåld” än lägre fart. Farten bör anpassas till de yttre omständigheterna, t.ex. motljus och is som nyligen blivit bärig. Det är aldrig isens fel när den brister.