

Isseglingsolyckan på Nämndöfjärden den 11 mars 2011

Rapport från SSSK:s säkerhetsgrupp

Slutgiltig version 2011-11-01

Innehåll

Sammanfattning	3
Olyckans förlopp.....	4
Utlysning.....	4
Utfärden och olyckan	5
Räddningstjänstens insats	5
Kamratinsats.....	6
Yttre omständigheter	7
Området	7
Isen	8
Väder	9
Svävartrafik.....	9
Räddningsinsatsen.....	9
Skridskosegling i SSSK.....	10
Risker och rekommendationer.....	12
Generella risker vid all färd på naturis	12
Undvik att åka så att flera riskerar att plurra samtidigt.....	12
Risk med små grupper	12
Förhöjd plurrisk på saltis	12
Förhöjd risk på våris	12
Vattentät förvaring av mobiltelefoner	13
Även erfarna kan missbedöma risker.....	13
Specifika risker vid segling.....	13
Risk att komma långt ut på svag is vid segling	13
Risk med skidor	14
Svårt att simma med slalompjäxor.....	14
Tursegling	14
Säkerhetsstandard vid segling.....	14
Slutsatser	15
Förslag på frågor att utreda och diskutera vidare:.....	16
Utlysning och ledning av segling	16
Avspaning av is innan segling	16
Tursegling	16
Räddningsdräkt.....	16
Förslag på åtgärder.....	17
Slutord	17

Sammanfattning

Två erfarna skridskoseglare seglar ut från Björkviks brygga vid tiotiden fredagen den 11 mars 2011. De seglar Kitewing. Eftersom isen delvis är snötäckt använder de skidor i stället för skridskor. De seglar ut till ön Stora Husarn där de fikar. Därefter fortsätter de söderut för att runda ön på östsidan. Utanför södra delen av Stora Husarn kommer de ut i ett parti med svagare is. Båda går igenom isen cirka 60 meter från land. Isen har dålig kvalitet och brister vid uppstigningsförsök. Den ena åkaren lyckas få av sig skidorna och kan med stor möda ta sig in mot land, sista biten genom att dra sig fram i en öppen släppråk. Han bär flytoverall som ger visst skydd mot kylan i vattnet. När han kommer upp på land är han mycket nedkyld. Han försöker kasta lina till sin kamrat, men avståndet är för långt för att linan ska räcka fram. Hans mobiltelefon är vattenskadad och fungerar inte. Han går till fots tillbaka mot Björkviks brygga där han möter två andra seglare som larmar räddningstjänsten. Kamraten är då kvar i vattnet. Inom kort kommer en ambulanshelikopter och strax efter en sjöräddningshelikopter. Den senare vinschar upp mannen ur vattnet. Han förs till Karolinska sjukhuset, men hans liv går inte att rädda. Han har legat i vattnet i flera timmar.

Olyckan belyser tragiskt riskerna med att hamna långt ut på svag is. På svag is kan "långt ut" vara så nära som utanför en livlinas räckvidd, dvs. 20 meter eller mindre. Att under sådana omständigheter gå igenom isen är alltid mycket farligt, eftersom det är svårt att bryta sig fram till och ta sig upp på bärig is.

All färd på naturis måste därför ske på ett sätt som minskar denna risk till ett minimum. I små grupper är det dessutom viktigt att undvika att flera samtidigt hamnar i vattnet. Vid segling ökar riskerna att komma långt ut på svag is på grund av farten och skridskoseglets lyftkraft. Med skidor ökar riskerna ytterligare.

Vid färd på naturis kan man aldrig förlita sig på hjälp utifrån. Men vid en händelse som kan bli allvarlig bör man larma snarast möjligt. Larm via mobiltelefoner har i flera fall visat sig vara livsavgörande. Mobiltelefoner bör därför förvaras så att de skyddas från vattenskada och kyla.

Olyckans förlopp

Utlysning

Torsdagen den 10 mars utlyser SSSK:s telefonsvarare Skridskoseglarnytt träff klockan 10 på fredagen den 11 mars vid Björkviks brygga på Ingarö i Stockholms skärgård för gemensam segling på isarna utanför. Under veckan har man dagligen seglat i området. Torsdagen har beskrivits som säsongens bästa dag, med frisk vind, några minusgrader och strålande sol. Ingaröfjärden har lite gropig snötäckt is. Nämndöfjärden har delvis is med snödrivor och delvis snöfri is. Skridskoseglarnytt rekommenderar skidor, men det sägs vara möjligt att åka med skridskor om man väjer för snöfläckarna. Väderutsikterna för fredagen utlovar lite svagare sydvästlig vind, 7–8 m/s. Lite regn eller blötsnö väntas under natten till fredag. Träffen är utlyst av A.

Avskrift från telefonsvararen den 10 mars 2011

Skridskoseglarnytt torsdag den tionde mars

Idag vart det återigen en frisk seglingsdag på Nämndöfjärden och Ingaröfjärdens hårdpackade snö, och den är ju drivad också, så det blir ju lite guppigt och lite extra intressant. Vi fick ju lite mindre vind idag, det var bara nio sekundmeter, men det räckte gott och väl. Det kom ju en och annan riktig by också, kanske fjorton femton sådär. Så det vissla på ganska ordentligt, och det var ju, som sagt var, hårt och fint före. Det har vart en strålande dag. Solsken hade vi också ända tills vi gick hem. Vi gick hem lite tidigt idag för att slippa regnet, för det kom ju idag precis som vi hade packat. Och för morgondagen då. Det skulle ju komma lite regn och blötsnö nu, men det behöver inte betyda att det blir mycket sämre före, för det mesta av det där kommer att lufta av, när det börjar blåsa i morgon. Det ska blåsa i morgon med, en sydväst en sju åtta meter. Så det kan bli riktigt fint. Så det blir segling i morgon igen, och vi ses väl vid tiotiden då. Tio blir väl bra, ute vid Björkviks brygga på Ingarö. Det är fortfarande ett väldigt bra utgångsläge då det finns mycket att välja på där. Blåser det för lite så drar man bara rakt ut på de snöfria ispartierna, och blåser det mycket så åker man på den hårdpackade snön. Det blir skidsegling förmodligen som gäller. Blåser det lite kan man ju segla på skridskor också, men då måste man ju kunna väja för de gamla snödrivorna. Vi ses alltså i morgon klockan tio på Björkviks brygga. Hej så länge.

Slut.

Utfärden och olyckan

Vid tiotiden på fredagen den 11 mars seglar de två erfarna skridskoseglarna A och B ut från Björkvik. De använder skidor och Kitewing. De fikar i lä på mitten av Stora Husarns östra strand. Under fikat blir A uppringd cirka klockan 10.45 av en annan seglare (C) som vill möta upp senare vid Björkvik. Innan fikat har B uppmärksammat en öppen spricka i isen som A seglar över, men som B lyckats väja för. B återvänder efter fikat till sprickan för att inspektera den. Där de korsat sprickan är den några decimeter bred, men den vidgar sig ut mot farleden som går i nordsydlig riktning öster om ön.

Utmed farleden är det öppet i ett cirka 300 meter brett parti. Det finns en del vatten på isen och i pölna ofta fräthål. B är inte helt övertygad om isens kvalitet. A tar fram sin ispik som förvaras i seglet och konstaterar att isen är 6–10 centimeter tjock. A säger att det räcker. De seglar vidare söderut.

Efter cirka 100 – 200 meter går A igenom isen. B är 10 – 15 meter bakom. Även B går igenom isen. De seglade sakta eftersom de var i lä bakom Stora Husarn. B uppskattar farten till 5 – 10 km/h. Båda sjunker sakta genom isen utan att falla framåt. De är cirka 60 – 80 meter från stranden. Isen är murken och ger vika. Den är cirka 5 cm tjock. Säkerhetsgruppen gör bedömningen, med hänsyn till telefonsamtalet cirka 10.45, att olyckan skedde någon gång mellan klockan 11 och 11.45.

B tar av sig skidorna. Han kan sparka av dem, men vill behålla dem då de kan vara till nytta senare. För att få av sig skidorna tvingas han doppa huvudet under vattnet, men det går lätt att få loss skidorna. Det är slalomskidor med vanliga utlösningsbindningar. Även A får troligen av sig skidorna (A saknar skidor vid bärgningen). Kitewingseglen blåser i väg och landar i varsin vak. De sjunker efter en halvtimme. B jobbar vidare in mot land med skidorna framför sig. Det är mycket ansträngande att ta sig fram i bristande is. Efter ett tag upptäcker han en släppråk som går in mot land. Han lyckas ta sig fram till släppråken och sedan kan han dra sig fram i den. Det går inte att simma med slalompjäxor. B låter nu skidorna sjunka för att lättare ta sig fram. Väl framme vid klippstranden är det svårt att ta sig upp. Det är brant och han är nedkyld och utmattad. Det tar en stund innan han kommer upp på land. Troligen har B legat i vattnet cirka 30 minuter. A ropar efter en lina. B kastar sin lina. Han är stel och har svårt att kasta. Han gör flera försök, men linan räcker inte. Avståndet är för stort. B ropar till A att han ska försöka ta sig in mot råken. A tar sig fram några meter, men orkar sedan inte längre. Kanske ligger han stilla för att minska avkylningseffekten som ökar om han rör sig.

B klättrar upp på ön för att se om det finns någon som han kan larma, men finner ingen. Hans egen mobiltelefon är skadad av vattnet. Han springer fram och tillbaka för att få upp värmen. B inser att han måste lämna ön. Han följer östra stranden norrut för att eventuellt kunna stoppa en båt om någon dyker upp i rännen. Han ser en helikopter på håll, men den är för långt bort för att få kontakt. B ser sedan en telefonledning på stranden som går in mot mitten av ön. Han följer ledningen mot öns mitt och finner ett hus med telefon, men den fungerar inte. Han går över till västra sidan av ön och följer stranden norrut för att ta sig tillbaka till Björkvik. Isen är snötäckt och ojämn (vrakis). Det är mycket svårt att ta sig fram med tunga pjäxor. När han närmar sig Björkvik finner han de två andra seglarna C och D. Han vinkar till dem. D möter upp först och kan larma SOS med sin telefon.

Räddningstjänstens insats

Larmet görs klockan 15.43. En ambulanshelikopter är först på plats. Den lokaliserar A klockan 16.10. Ambulanshelikoptern är inte utrustad för att kunna bärga en person ur en vak. Sjöfartsverkets

räddningshelikopter 902 anländer 16.15. Den var samtidigt utlarmad, men hade längre flygväg då den är stationerad i Norrtälje. Även polisen har en helikopter på plats. Ytbärgare går ned från räddningshelikoptern och vinschar upp A. A hade ryggsäck på sig, men ingen utrustning som försvårade vinschningen. Han saknade skidor och linan var inte utdragen. Isdubbarna satt kvar i sina hållare. Hjärt- och lungräddning påbörjas direkt i helikoptern.

Både ambulans- och räddningshelikoptern landar vid Björkviks brygga för att ambulanshelikopterns narkosköterska ska kunna delta i hjärtlungräddningen på helikopter 902 som flyger vidare till Karolinska sjukhuset i Solna för fortsatt behandling av A. Men hans liv går inte att rädda. Han dödförklaras senare på kvällen. B, C och D skjutsas till brandstationen i Gustavsberg på Värmdö.

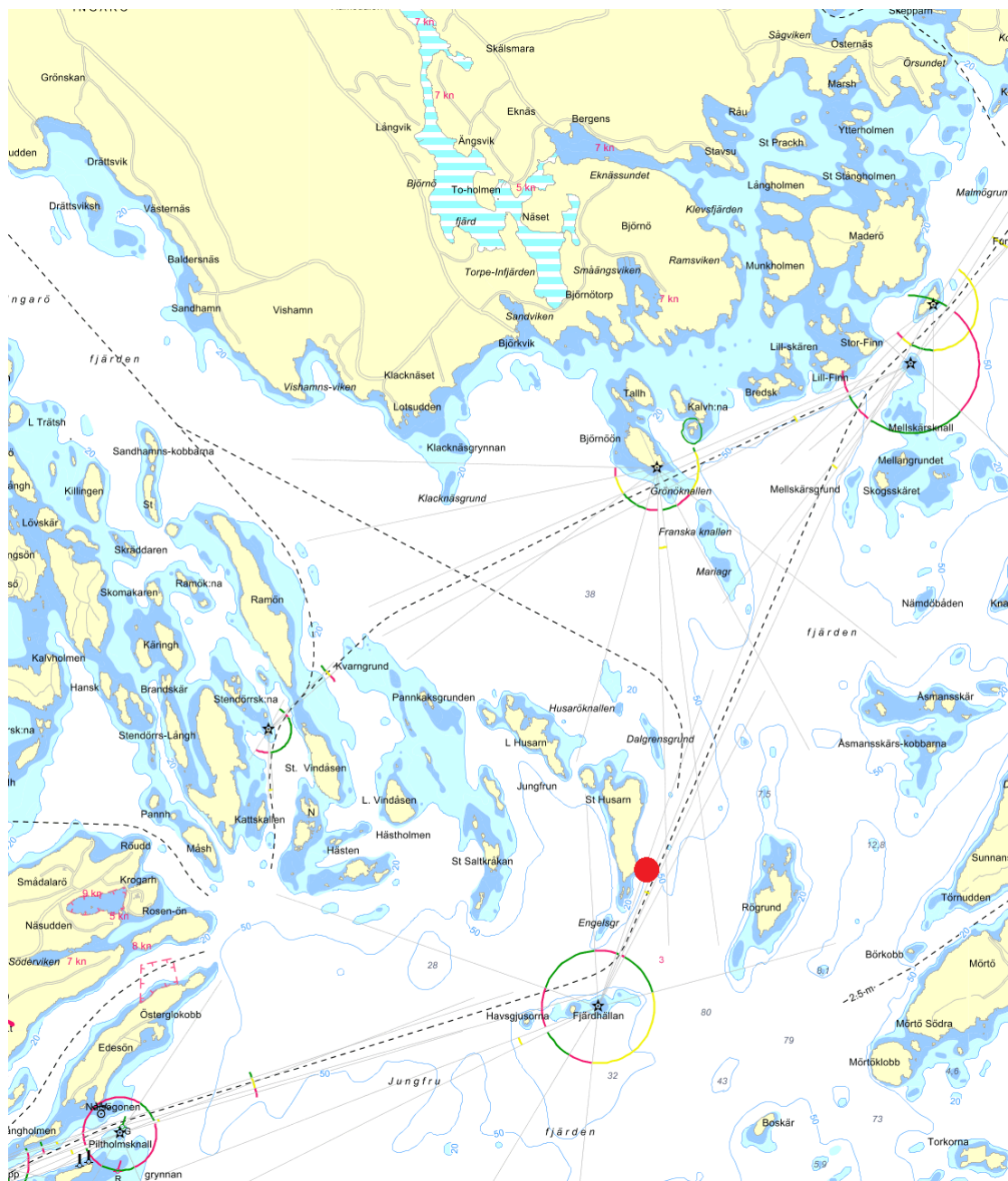
SSRS svävare i Dalarö rycker också ut, men anländer först efter att helikoptrarna har lämnat olycksplatsen. De plockar upp den räddningslina som B kastat ut från land. På söndagen besöker personer från SSSK:s säkerhetsgrupp olycksplatsen och tillvaratar delar av en sele som tillhör B.

Kamratinsats

C har inte möjlighet att komma till Björkvik klockan 10 utan vill ansluta senare. Han ringer 10.45 till A och meddelar att han är på väg. A och B fikar då på Stora Husarn. C seglar sedan ensam på den äldre snötäckta isen som han känner väl. Han vill inte riskera att ramla på blankisen. C ringer A igen klockan 13.03 från Pannkaksgrundet nordväst om Stora Husarn. Får då svar av A:s telefonsvarare. Ringer igen 13.24 och blir kopplad till A:s hemtelefon. C möter D klockan 14.50. D har också anlänt senare till Björkvik. De seglar tillsammans till Saltkråkan. De känner oro för att något hänt A och börjar spana efter honom. D tycker att isen är obehaglig väster om Stora Husarn, så de vänder åter mot Björkvik. På hemfärden kraschar C i en vattenpöl och skadar seglet. Han får hjälp av D att ta sig tillbaka mot Björkvik. På återvägen ser de en ensam person som går på isen. D åker och möter denne. Det är B. D larmar SOS-alarm klockan 15.43.

Yttre omständigheter

Området



Området utanför Björkvik med olycksplatsen utmärkt
© Sjöfartsverket tillstånd nr 11-03219

Området utanför Björkvik ligger i gränlandet mellan inner- och mellanskärgården. Fjärdarna är skyddade från dyning från havet, men kan påverkas relativt kraftigt vid vattenståndsförändringar och strömmar. Området har en ganska komplicerad isläggning där områdena åt väster fryser tämligen tidigt, medan Nämndöfjärden kräver mer gynnsamma förhållande för att frysa och lägger sig mer sällan. Den senaste seglingen skedde i april 2005. Det förekommer sporadisk fartygstrafik, främst i farleden mellan Dalarö och Stavsnäs.

Isen

Väster om Björkviks brygga hade Ingaröfjärden tjock snötäckt is. Snön var delvis drevad och lite gropig. Nämndöfjärden hade mestadels snöfri is med en del snödrivor. Isytan var lite knottrig. Norr om Lilla och Stora Husarn fanns ett mindre parti vrakis.

Det var drygt en vecka in i mars månad och isen hade begynnande våriskaraktär. Den var alltså påverkad av solinstrålningen. Det förekom en del "fräthål" i isen. Ofta låg dessa hål söder om snödrivor med ansamlingar av smältvatten. Solen kan ha haft betydelse för "fräthålens" bildande, då blöt is absorberar mer solstrålning än torr is, men ström kan också ha bidragit. Runt Stora Husarn fanns uttunnningar som troligen orsakats av strömmar. Isen öster om Stora Husarn kan också ha påverkats av båttrafiken i farleden. Isen var troligen även påverkad av att råkar ibland bildas från Stora Husarn ut mot farleden och Rögrund.

Den första isläggningen på Ingaröfjärden och Nämndöfjärden skedde kring jul denna säsong. Under januari blåste delar av isen upp. I slutet av januari gick det att nå Stora Husarn på skridskor på fin nyis öster om en linje mellan Björkvik och Lilla Husarn. Väster därom var isen snötäckt. I slutet av februari och en bit in i mars gick det att korsa Nämndöfjärden över till Nämösidan.

På söndagen den 13 mars var det öppet vatten där olyckan inträffat två dagar tidigare. Det öppna områdets utbredning i nordsydlig riktning var cirka 200 meter längs Stora Husarns strand och cirka en kilometer ut mot farleden. Från Stora Husarn såg inte farledens isränna ut att vara öppen. Det har rapporterats om stora vattenrörelser orsakade av vindar och vattenståndsförändringar dagarna kring olyckan, vilket gav upphov till underfrätning.



Fräthål öster om Stora Husarn på söndagen den 13 mars 2011

Foto: Johan Porsby

Väder

Veckan före olyckan bjöd huvudsakligen på klart och soligt vårväder med några minusgrader på natten och några plusgrader på dagen. Mestadels var vinden måttlig till frisk. Torsdagen var mycket fin för segling med sol och frisk vind. Natten till fredagen föll lite regn och blötsnö. Nattemperaturen höll sig över noll grader. På dagen sprack molnen upp och gav sol och några plusgrader. Måttlig vind från sydväst.

Svävartrafik

Från isseglare har påpekats riskerna med att svallvågor från svävartrafik kan få isen att spricka upp. Framför allt skulle detta gälla Försvarmaktens tunga svävare. Eftersom svävare även kan trafikera områden utanför farlederna, skulle dessa försvagningar kunna uppträda på oväntade ställen. Det har spekulerats om svävartrafik kan ha varit en orsak till olyckan.

Säkerhetsgruppen gör bedömningen att svävartrafik inte orsakat det svaga området där olyckan inträffade. Det utesluter dock inte att svävartrafik kan utgöra en fara för såväl isseglare som långfärdsskridskoåkare.

Räddningsinsatsen

Säkerhetsgruppen gör bedömningen att räddningstjänstens insats var lämplig och fungerade väl. Olyckligtvis kom larmet för sent, då det inte fanns möjlighet att larma tidigare. Ett tidigt larm är dock ingen garanti för att utgången hade blivit annorlunda. Tiden från larm tills A blev bärgad ur vaken var cirka 40 minuter. Att ligga i en vak så lång tid utan extra isolering i klädseln, innebär stor risk för dödlig utgång.

Detta belyser vikten av att en grupp som vistas på is kan rädda sig själv om någon går igenom isen.

Skridskosegling i SSSK

Skridskosegling är inriktad på att hitta bra fart och bra drag i seglet och seglarna uppsöker därför ett område med passande vind och ytförhållanden. De seglar vanligen fram och åter eller runt på detta område. Ända sedan skridskosegling började på 1880-talet har man turseglat i relativt liten omfattning. Bland en del, speciellt äldre, Kitewingseglare är långturer populära men sällsynta.

Skridskoseglare rör sig normalt på mer begränsade områden än långfärdsskridskoåkare. I typfallet seglar man på ställen med öppen vind och säsongen börjar på grundare sjöar. Höjdpunkten är stora fjärdar i skärgården, i Mälaren och andra större sjöar.

Det finns flera olika typer av skridskosegel. Kitewing är ett läsegel, vilket innebär att seglaren står på vindsidan av seglet och håller riggrören med händerna eller tynger ned det mot vinden med hjälp av hängsele som en vindsurfigseglare. Vid tursegling används idag enbart Kitewing. Tidigare kallades dessa segel för skimbat. Kitewing kan också användas med skidor på snötäckta isar och i öppen terräng, t.ex. i fjällen. Med draksegel och vingsegel kan farterna bli 90 km/h eller mer. Kitewing är normalt något långsammare, och medan drakseglet skymmer i lovart och bara har två lägen - full fart respektive bromsa/stanna - kan man hålla Kitewing mera horisontellt ovanför huvudet om man vill segla sakta på klurig is. Dessutom kan Kitewing lättare seglas med ryggsäck (flythjälp).

Isbedömningen i fart är svårare när man seglar än när man åker skridskor. Skridskoseglare som turåker har en ispik i seglet, men måste stanna för att använda denna, vilket inte behövs när man åker långfärdsskridskor.

Kitewing (och andra skridskosegel) ger en lyftkraft som gör att seglaren kan komma långt ut på tunn is innan den brister. Seglar man med skidor på fötterna kan man komma ännu längre ut och följaktligen ha mycket svårt att bryta sig tillbaka till is som har tillräcklig bärighet för att kunna ta sig upp på. Skridskoseglarna vill ha "betongis" för att segla med skidor.

Det förekommer att skridskoseglare och skidseglare plurrar vid segling, men det är betydligt ovanligare än att långfärdsskridskoåkare plurrar.



Skridskosegling med Kitewing

Foto: Niclas Ahlberg

Risker och rekommendationer

Olyckan belyser en del risker varav vissa berör all färd på naturis, medan andra är mer specifika för segling på skridskor eller skidor.

Generella risker vid all färd på naturis

Undvik att åka så att flera riskerar att plurra samtidigt

Vid all färd på naturis finns en risk att komma ut på svag is som man inte hinner upptäcka i tid. Den som åker först, eller väljer eget spår, utsätts alltid för denna risk. Övriga åkare/isseglare bör därför alltid hålla tillräckligt avstånd så att de hinner stanna eller väja för det svaga området om någon går igenom isen.

Erfarenhetsmässigt är denna regel svår att följa. Vid hög fart kan mycket stora avstånd krävas för att bakomliggande ska hinna undvika svagheter som försteman kommer ut på. Inte desto mindre är det en viktig princip att försöka hålla på.

Detta är särskilt viktigt i små grupper, vilket är vanligt vid segling, privatturer och isspaning.

Håll alltid tillräckligt avstånd till den som åker/seglar först.

Risk med små grupper

I små grupper finns färre som kan hjälpa till om något händer. Det finns en betydande risk att en stor del av gruppen är bland de drabbade om något händer. I små grupper är det extra viktigt att alla har god säkerhetsutrustning.

Var extra noggrann att hålla avstånd till den som åker först i små grupper.

Förhöjd plurrisk på saltis

Risken att plurra på saltis är betydligt större än på sjöis. Det beror dels på att saltis varierar mer i kvalitet och tjocklek samt är svårare att bedöma än sötis. Dels på att skärgårdsis har mer komplicerad isläggning och är mer utsatt för strömmar, vågor, farkosttrafik och vattenståndsförändringar än insjöis. Dessutom finns en betydande risk för isdrift. Vid all färd på saltis bör man räkna med en stor risk för svaga områden som kan vara svårupptäckta. Riskerna ökar längre ut i skärgården och i områden med utdragen isläggning.

Betrakta alltid saltis som förhöjd risk och vidta extra försiktighet.

Förhöjd risk på vår is

Från cirka mars månads ankomst börjar solstrålningen kraftigt påverka isen. Även om isytan är hård och kall kan solstrålningen tränga ned i isen och försvaga den inifrån. Solen kan även värma upp vattnet under isen vilket får isen att tunnna ut, särskilt där det är grunt. Isen kan försämrans påtagligt under dagen och skillnaden i bärighet från dag till dag kan vara stor. På is med ojämnt stöpande snötäcke kan isens påverkan variera kraftigt med hur länge isen varit snöfri.

Går man igenom vår is av dålig kvalitet finns risk att isen spricker över stora områden och det kan vara mycket svårt att ta sig upp.

Betrakta alltid solpåverkad is med stor respekt.

Vattentät förvaring av mobiltelefoner

Mobiltelefoner är ett mycket bra sätt att kalla på hjälp. Men man ska aldrig förlita sig på att det går att kalla på hjälp om något går snett, eftersom man kan befinna sig utom täckning och telefonen kan falla p.g.a. dåliga batterier, vattenskada eller annat. Det kan också ta för lång tid för räddningstjänst att komma på plats. Men om något allvarligt händer bör man aldrig tveka att larma SOS 112. Ju tidigare desto bättre.

Alla som vistas på is bör medföra en mobiltelefon i vattentät förvaring. Plastpåsar duger inte. Helst bör telefonen även kunna användas om man går genom isen. Dessa två krav är inte alltid lätta att förena. Men det finns vattentäta förslutningar där man kan använda telefonen utan att ta ur den. Flera av dessa har dock begränsat vattenskydd. Slitage gör också att de med tiden kan börja läcka. Därför bör telefonen placeras högt så att den inte hamnar djupt under vattnet och endast kortvarigt vid en plurrning. Vid kallt väder finns emellertid en stor risk att batteriet inte tål långvarig exponering mot kyla. En isolerad förvaring inuti ryggsäcken kan därför vara ett bra alternativ. Utvecklingen av mobiltelefoner är för närvarande snabb, så det är svårt att ge varaktiga råd om hur de bör hanteras.

Vill man kunna använda telefonen under åkning/segling kan s.k. handsfree vara ett alternativ, antingen med sladd eller trådlös kommunikation. Används sladd måste genomföringen till telefonens förslutning vara tät. Vid plurr får man dock räkna med att headsetet kan bli vattenskadat.

Primärt: Skydda telefonen från att skadas av vatten och kyla som drar ur batterierna.

Sekundärt: Telefonen bör gärna kunna användas från en vak och eventuellt med handsfree.

Testa att förvaringen är vattentät inför varje säsong.

Även erfarna kan missbedöma risker

Ett gott råd är att lyssna till erfarna personer. De har ofta en god kännedom om vilka risker som finns och hur de kan undvikas. Tyvärr gör även de erfarna ibland missbedömningar. Ingen av oss är ofelbar. Ibland kan en lång tids frånvaro av incidenter få oss att underskatta riskerna. Andra gånger kan längtan efter en stor upplevelse få oss att förtränga risker. Olycksmekanismer som utlöses mycket sällan är svåra att bedöma.

Gör alltid en egen bedömning och våga ifrågasätta när du känner dig osäker. Var alltid ödmjuk om din egen säkerhetsbedömning blir ifrågasatt, även om du har stor erfarenhet.

Specifika risker vid segling

Risk att komma långt ut på svag is vid segling

Vid segling är risken stor att komma långt ut på svag is på grund av farten. Men också genom att seglet lyfter seglaren och avlastar dennes vikt så länge det är vindtryck i seglet. Går man igenom långt ut på svag is är det mycket svårt att ta sig upp. Att bryta is bara några meter är mycket ansträngande. Dessutom finns risk att vara utom räckhåll för en räddningslina.

Att minska farten är knappast ett realistiskt alternativ eftersom fart är en del av tjusningen med skridskoseglingen. Man bör istället välja stabila och väl avspanade isar. Man bör undvika isar med komplicerad isläggning där de senast lagda delarna kan vara svaga. Man bör vidare kolla upp om det

finns kända svagheter som strömställena, sund och åmynningar. Vidare bör man undvika isar med många vindbrunnar och områden nära båtrännor. På is som inte bedöms som "helt säker" är det också viktigt att segla med avstånd som hindrar att mer än en person samtidigt går igenom isen.

Issegling bör ske på välrekad is.

Risk med skidor

Med skidor riskerar man att komma långt ut på svag is innan den brister. Risken är då att man är så långt ut att det är svårt att rädda den som plurrar p.g.a. avståndet.

Vid plurring måste man frigöra sig från skidorna för att ta sig upp. Normalt betyder det att man måste dyka (doppa huvudet) för att få loss skidorna utan att de sjunker.

Svårt att simma med slalompjäxor

Att simma med slalompjäxor är svårt. Det är knappast möjligt att ta av sig dem i vattnet vid plurr. Eftersom slalompjäxor oftast används vid segling bör man vara medveten om detta problem.

Tursegling

Riskerna vid tursegling, dvs. segling på is som inte har avspanats eller enbart är delvis avspanad, måste betraktas som mycket stora. En seglare har inte möjlighet att som en skridskoåkare under åkning bedöma isen med piken. På grund av farten vid segling är det också svårt att hinna upptäcka och väja för svagheter i tid.

Säkerhetsstandard vid segling

Säkerhetsgruppen gör bedömningen att seglarna inom SSSK över lag har en god säkerhetsstandard. Man har en hög riskmedvetenhet och bra utrustning, som i vissa fall är bättre än den som långfärdsskridskoåkare normalt har. Detta kan vara motiverat med hänsyn till de ytterligare risker som finns inom seglingen. Till exempel använder alla seglare hjälm och användningen av andra skydd som knäskydd, armbågsskydd, höftskydd och ryggplatta är utbredd. Det finns också en stor medvetenhet om att skidorna måste gå att lossa från pjäxorna om man hamnar i vattnet.

Säkerhetsstandarderna har huvudsakligen utformats av seglarna utan samverkan med SSSK:s säkerhetsgrupp och styrelse. Detta har i allmänhet fungerat bra, men det är uppenbart att seglarna glömts bort i SSSK:s centrala säkerhetsarbete. Säkerhetsgruppen är här självkritisk.

Slutsatser

Säkerhetsgruppens bedömning är att huvudorsaken till olyckan är att man seglat ut på ett område med svag is. Den preventiva åtgärd som hade kunnat förhindra olyckan hade varit att inse riskerna med isen utanför Stora Husarn och inte åka där. Det fanns flera varningssignaler: råkar och fräthål, tunn is, solpåverkad våris samt att det var skärgårdsis i ett område med komplicerad isläggning. Men isbedömning är svårt och misstag är vanliga även bland erfarna åkare/seglare.

Hade de båda seglarna hållit större inbördes avstånd, hade mobiltelefonerna inte blivit vattenskadade och hade båda haft räddningsklädsel hade oddsen varit bättre för att båda hade klarat sig, men det är inte alls säkert att det gjort en avgörande skillnad. Att gå igenom isen vid segling måste betraktas som mycket farligt, då man lätt hamnar långt ut på svag is. Denna risk måste alltså hållas till ett minimum. Dessutom tillkommer risken att skada sig vid hög fart. Någon utrustning eller metod som säkert hanterar en sådan händelse har vi inte.

Att kunna lossa skidorna i vattnet är en förutsättning för att kunna ta sig upp själv eller bli uppdragen av kamrater.

Förslag på frågor att utreda och diskutera vidare:

Utlysning och ledning av segling

Skridskosegling är idag en mycket liten del av verksamheten i SSSK. Styrelsens och säkerhetsgruppens säkerhetsarbete har i huvudsak fokuserat på långfärdsskridskoåkningen. Seglarna själva har jobbat med att förbättra säkerheten inom sin verksamhet. När nu en allvarlig olycka har inträffat finns skäl att se över hur verksamheten ska organiseras framöver.

Det bör klart framgå vilka seglingar som ska räknas som organiserade av SSSK. För dessa bör det finnas ett regelverk och olika funktionärers roll och status bör definieras.

Avspaning av is innan segling

Segling bör i första hand ske på rekad is. Det bör finnas en fastställd rutin för hur rekningen av isen ska gå till. Om möjligt bör man välja välkända områden med få risker som till exempel åmynningar, råkar, fartygsrännor eller andra faror. Områden med komplicerad isläggning med risk för svagare is på senare lagda ytor bör också undvikas. Extra försiktighet bör gälla vid blidväder, på våris, vid stora vattenrörelser och nylagda isar. Saltisar bör generellt ses som mer riskabla.

Det bör vidare finnas rutiner för hur de som rekar isen kommunicerar risker till de seglande.

Tursegling

Segling på ej rekad is räknas som tursegling. Vid tursegling bör extra säkerhetsrutiner gälla. Det kan gälla minimikrav på gruppstorlek och utrustning. Krav på torrdräkt eller räddningsdräkt bör övervägas.

Tursegling bör bara bedrivas på is som bedöms som mycket stabil och med liten risk för svagheter. Stor restriktivitet bör råda för tursegling på saltis.

Räddningsdräkt

Få isseglare använder någon form av dräkt som skydd för kylan i händelse av att man hamnar i vattnet, trots att dräkterna ger extra flytkraft. Det finns olika typer av dräkter. Så kallade flytoveraller ger huvudsakligen flytkraft, men kan även ge visst skydd mot nedkylning. Överlevnadsdräkter eller räddningsdräkter ger större skydd mot nedkylning, men de är mycket obekväma ovan is och används aldrig p.g.a. att de är alltför otympliga, tunga, blir fuktiga och alldeles för varma. För flytoveraller finns flera klasser med olika grad av skydd, men observera att flytoveraller inte är samma sak som räddningsdräkter. Det finns även helt vattentäta torrdräkter av material som andas, vilket många jolleseglare och kanotister använder för skydd mot kallt vatten. Det finns också skridskoseglare och långfärdsskridskoåkare som tycker torrdräkt fungerar väl. Nackdelarna med dessa dräkter är främst att de är relativt dyra, obekväma och svettiga vid högre fysisk arbetsintensitet. De flesta isseglare använder idag samma klädsel som långfärdsskridskoåkare, men med något extra klädlager, vilket duger bra på rekade isar.

En diskussion om flytoveraller är välkommen. Tekniken går framåt och de kan vara ett bra komplement till övrig säkerhetsutrustning.

Förslag på åtgärder

- Alla som färdas på naturis bör medföra mobiltelefon. Telefonen bör förvaras i en säker vattentät förslutning och placeras högt i packningen så att den skyddas mot vattenskada vid eventuellt plurr.
- Seglarna har tillsammans med styrelsen börjat ta fram riktlinjer för hur seglingsverksamheten ska organiseras framöver. Säkerhetsgruppen medverkar gärna i detta arbete.

Slutord

Säkerhetsgruppen i SSSK vill tacka de personer som hjälpt till med framtagningen av rapporten: skridskoseglare, personal från räddningstjänsten, polisen samt Sjöräddningssällskapet.

Säkerhetsgruppen har bestått av Gunilla Barrskog, Thure Björck, Johan Porsby och Caroline Svedberg Wibling.