

## Del 400 – Flyvesikkerhed (FLYSIK).

### Indhold:

- 410. Generelt.
- 420. Indsamling af erfaringsdata.
- 430. Vurdering og systematisering af indsamlede data.
- 440. Tilbage melding til udøvere.
- 450. Indarbejdning af erfaringer i uddannelsessystem og håndbog.

### Tillæg:

- A. Retningslinjer for Undersøgelseskommission oprettet af DHPU
- B. Anbefalet handlingsplan ved alvorlige ulykker
- C. Retningslinjer for klubbernes FLYSIK-koordinator

### 410. Generelt:

#### 410.a) Hensigten:

Hensigten med DHPU's sikkerhedsarbejde er at forebygge uønskede hændelser med fare for skade på pilot, udstyr eller tredje person, under udøvelse af flyvning med dragefly eller glideskærm. Sikkerhedsudvalget under DHPU's bestyrelse har ansvaret for dette.

#### 410.b) Arbejdet med flyvesikkerhed:

Arbejdet med flyvesikkerhed udføres efter følgende model:

- Indsamling af erfaringsdata.
- Vurdering og systematisering af indsamlede data.
- Tilbage melding til medlemmerne primært via DHPU's hjemmeside og gennem klubbernes FLYSIK-koordinatorer. Andre medier (facebook, e-mail m.m.) kan inddrages efter behov.
- Indarbejdning af erfaringer i uddannelsessystemet og håndbog.

#### 410.c) Definition af havari, alvorlig hændelse og flyvesikkerhedsmæssig begivenhed:

- **Havari**, hvor der sker *personskade* og/eller *strukturel* skade på luftfartøjet.
- **Alvorlig hændelse**, hvor der har været en overhængende fare for, at en situation kunne udvikle sig til et havari.
- **Flyvesikkerhedsmæssig begivenhed**, som er enhver flyvehændelse (hændelse), driftsforstyrrelse, fejl, mangel eller andet irregulært forhold af betydning for flyvesikkerheden, som ikke har medført et flyvehavari eller en alvorlig flyvehændelse.

### 420. Indsamling af erfaringsdata:

#### 420.a). Uheldsrapportering:

Alle hændelser, som har medført skade eller fare for skade på pilot, tredje person eller 3. persons ejendom, **SKAL** rapporteres til DHPU snarest muligt og **senest 8 dage** efter hændelsen. Rapportering foretages online på DHPU's hjemmeside.

#### 420.b). Rapporteringsansvar:

I elevfasen er det instruktørens ansvar at rapportere aktuelle hændelser. Piloter med trin 4 og derover er selv ansvarlige for rapportering.

#### 420.c) Lokal opfølgning af hændelser:

Til opfølgning af lokale hændelser skal der i hver klub være en FLYSIK-koordinator. Det er hver klubs opgave at indberette denne til DHPU's sekretariat med navn, mailadresse og telefonnummer. Opgaver og ansvarsområder er beskrevet i Tillæg C.

#### 420.d) Fejl/modifikationer på udstyr:

Forhandlere af udstyr opfordres til at informere DHPU om specielle fejl ved udstyr, anbefalede modifikationer, råd fra fabrikanter, Safety Notes, Bulletiner etc.

#### 430. Vurdering og systematisering af indsamlede data:

##### 430.a) Behandling og arkivering:

- Alle hændelser skal rapporteres online via DHPU's hjemmeside. Hvis dette ikke er muligt, tages kontakt til klubbens FLYSIK-koordinator eller DHPU's Sikkerhedschef.
- Rapporterne registreres og arkiveres elektronisk. Sikkerhedsudvalget har ansvaret for dette.
- I forbindelse med behandlingen af rapporterne må ingen personfølsomme oplysninger publiceres.

Arkivering foretages efter DHPU's persondatapolitik.

#### 440. Tilbage melding til udøvere:

##### 440.a) Offentliggørelse:

Hændelsesrapporter udfærdiges på baggrund af aktuelle rapporter og publiceres på DHPU's hjemmeside, når det skønnes at kunne indgå i det præventive flyvesikkerhedsprogram.

##### 440.b) Specielle fejl/erfaringer:

Oplysninger om specielle fejl og erfaringer med flyveudstyr videresendes umiddelbart til medlemmerne gennem FLYSIK-koordinatorerne og via DHPU's hjemmeside.

#### 450. Indarbejdelse af erfaringer i uddannelses- systemet og håndbog:

##### 450.a) Årsrapport:

Sikkerhedsudvalget udarbejder en årsrapport med sammenstilling af indsamlede data, konklusioner og anbefalinger. Her tages også hensyn til international rapportering af hændelser. Årsrapporten videresendes til DHPU for vurdering, med håndbog og uddannelsessystem for øje, og til klubbernes FLYSIK-koordinatorer og publiceres på DHPU's hjemmeside.

##### 450.b) Foredrag på Instruktørseminar:

Sikkerhedsudvalget deltager med foredrag om rapporterede hændelser og FLYSIK-relevante områder på instruktørseminarer, chefinstruktørmøder og kurser.

## Tillæg A: Retningslinjer for undersøgelseskommissionen.

### 1. Indledning.

Undersøgelseskommissionen oprettes af Sikkerhedsudvalget under DHPU, og er underlagt denne for undersøgelse af hændelser som beskrevet i pkt 5.0.

Hensigten med disse retningslinjer er at klarlægge formål, opgaver, rapporteringslinjer og ansvarsforhold for en undersøgelseskommission.

### 2. Formål.

Formålet med undersøgelseskommissionen er at klarlægge hændelsesforløb og eventuelt andre påvirkende omstændigheder for en given hændelse. Dette både for at styrke DHPU's arbejde for øget sikkerhed, og for at give publikum og myndigheder et rigtigt billede af situationen. Det er derfor et vigtigt middel til øget sikkerhed og anseelse for sporten.

### 3. Oprettelse.

Undersøgelseskommissionen oprettes af Sikkerhedsudvalget under DHPU for hændelser af følgende art:

- Dødsulykker.
- Alvorlige ulykker.
- Ved hændelser, hvor der er mistanke om grove udstyrsfejl.
- Ved hændelser, hvor der er mistanke om grove brud på reglementet, i henhold til driftshåndbogen.
- Ved hændelser, hvor der er mistanke om overtrædelse af DHPU's og Nationalmyndighedens love og regler.
- Efter opfordring fra politi eller Nationalmyndigheden.
- Efter opfordring fra forsikringsselskab eller andre involverede.
- Ved hændelser, hvor almene hensyn eller sportens ansigt udadtil kræver dette. Kommissionen bør oprettes og starte arbejdet umiddelbart efter hændelsen.

### 4. Sammensætning.

Kommissionens sammensætning vil naturligt nok afhænge af hændelsens art, omfang etc. Ved dødsulykker/alvorlige ulykker bør den ledes af en repræsentant for Sikkerhedsudvalget, et medlem af DHPU's bestyrelse, eller en formand for et af de andre udvalg under DHPU. Derudover bør den indeholde en person, som kender det aktuelle flyvested, fortrinsvis en instruktør eller en repræsentant fra bestyrelsen i den lokale klub, samt repræsentanter fra andre udvalg, hvis relevant. I særlige tilfælde kan det også være aktuelt at drage nytte af fageksperter, for eksempel læge, meteorolog, etc.

### 5. Opgaver.

Undersøgelseskommissionens hovedopgaver er som følger:

- Klarlægge hændelsesforløb, årsager og eventuelle andre medvirkende omstændigheder, til en given hændelse.
- Bistå politi og luftfartsmyndigheder i deres efterforskning i henhold til påtaleinstruks og luftfartslov.
- anbefale eventuelle umiddelbare tiltag for Sikkerhedsudvalget/DHPU.
- Udarbejde rapport med anbefalinger til Sikkerhedsudvalget.
- Informere presse og offentlighed.

### 6. Handlingsplan.

#### Oprettelse.

Ved hændelser som nævnt i pkt. 3 skal Sikkerhedsudvalget varsles umiddelbart. Undersøgelseskommissionen oprettes, og dennes arbejde starter hurtigst muligt.

#### Klarlægning af hændelsesforløb.

Dette er måske den vigtigste del af kommissionens arbejde, og skal danne grundlag for resten. Kommissionen bør derfor starte med at undersøge hændelsesforløbet, interviewe eventuelle vidner, foretage åstedbesigtigelse, tage billeder, filme etc.

Ved dødsulykker og ulykker med alvorlig personskade, har den lokale politimyndighed efterforskningsansvaret. Det er derfor vigtigt, at Undersøgelseskommissionen ikke foretager sig noget, som bryder med politiets interesser, men prøver at samarbejde og stille sine kundskaber til disposition. Intet skal flyttes eller ændres på stedet, uden efter anvisning eller tilladelse fra politiet. Dette betyder endvidere, at man må søge politiet om frigivelse af vidneafhøringer, eventuelle medicinske undersøgelser/obduktion, etc.

Eksempler på faktorer som kan have medvirket til hændelsesforløbet og bør undersøges, er som følger:

- Pilotens baggrund
  - o Erfaringsniveau.
  - o Seneste tids aktivitet.
  - o Tal med klubkammerater, instruktør, evt. klubbens chefinstruktør.
- Pilotens dagsform.
- Specielle omstændigheder.
- Udstyrets stand. Ofte kan detaljer være afgørende, og man bør derfor vurdere muligheden for at drage nytte af eksperter ved mistanke om faktorer relateret til udstyrstype, alder, slitage, fejl, modifikationer. Alt udstyr undersøges nøje:
  - o Vinge,

- hjelm,
- seletøj
- faldskærm,
- evt. optræksudstyr
- Specielle forhold på flyvestedet; undersøg med vidner og lokalkendte piloter, hvorvidt dette kan have været en medvirkende årsag.
- Kontakt meteorolog om nødvendigt.

Om muligt bør disse undersøgelser dokumenteres med fotos/film/video.

#### *Sikkerhedsudvalget kontaktes.*

Dersom man finder det nødvendigt, bør eventuelle anbefalinger meddeles Sikkerhedsudvalget umiddelbart, før den endelige rapport foreligger. Disse kan være:

- Midlertidig inddragelse af flyvebevis eller instruktørbevis.
- Modifikation af udstyr.
- Midlertidigt forbud mod brug af tilsvarende udstyr.
- Midlertidig lukning af flyvested.

#### *7. Information til presse og offentlighed.*

Det er vigtigt at presse og offentlighed gøres opmærksom på kommissionens arbejde, og at de udtalelser, som gives, kommer herfra eller fra DHPU centralt. Husk at navn og andre personalia på involverede er en personlig sag. Ved kraftig pågåenhed fra pressen, henvises til deres egen "vær varsom" paragraf. Se i øvrigt "anbefalet handlingsplan ved ulykker".

#### *8. Rapportering.*

Undersøgelseskommissionen rapporterer til Sikkerhedsudvalget, og dette sørger for rapportering videre. Rapportens form skal naturligvis tilpasses hvert enkelt tilfælde, men bør dække faktorer som nævnt i pkt. 6.

## Tillæg B: Anbefalet handlingsplan ved alvorlige ulykker:

1. Skaf overblik over situationen, start førstehjælp og tilkald hjælp (læge, ambulance, osv.) om nødvendigt.
2. Hvis organiseret flyvning, kontakt arrangør/ansvarlig på flyvestedet.
3. Kontakt nærmeste politimyndighed.
4. Kontakt formanden i Sikkerhedsudvalget, formanden for bestyrelsen i DHPU eller andet medlem af bestyrelsen.

### *Forhold til presse, medier og offentlighed.*

Overlad kontakter til politiet, afstå fra at kommentere, før ulykken er færdigbehandlet. Brug om nødvendigt standardudtalelsen: "Ulykken vil blive efterforsket af politiet og en kommission under DHPU. Vi afstår fra at kommentere hændelsesforløbet, indtil resultatet af kommissionens arbejde foreligger".

### **NB!**

#### **Det er politiets opgave at underrette pårørende.**

Navn og personalia på forulykkede er en personlig sag, og skal kun opgives til politi og involverede i DHPU. Pas på at andre tilstedeværende også efterlever det.

Ved særligt pågående pressefolk henvises til "vær varsom" paragraffen, som er trykt på pressekortet. Her står der bl.a.: "Vis særlig hensyn overfor personer, som ikke kan være klar over følgerne af deres udtalelser. Misbrug ikke andres følelser, uvidenhed og svigtende dømmekraft".

### *Ansvarsforhold på ulykkesstedet.*

Ved alvorlige ulykker og dødsulykker har politiet efterforskningsansvaret. Overlad mest muligt til politiet, da de er vant til at håndtere sådanne hændelser. Bistå politiet ved sikring af beviser og klarlægning af hændelsesforløbet. Flyt ikke noget på ulykkesstedet, uden politiets anvisninger eller tilladelse. Tag billeder/video om muligt.

Ved organiseret flyvning skal ansvarshavende udarbejde rapport om grundlag for Undersøgelseskommisionens arbejde.

## Tillæg C: Retningslinjer for klubbernes FLYSIK-koordinator.

Formålet med en FLYSIK-koordinator er at fremme flyvesikkerheden gennem en tilstedeværelse i hver klub af en erfaren pilot med fokus på flyvesikkerhed.

FLYSIK-koordinatoren indgår som et vigtigt bindeled mellem klubbens piloter indbyrdes og DHPU's flyvesikkerhedsarbejde.

FLYSIK-koordinatorens opgave er bl.a. at fremme flyvesikkerheden gennem:

- at følge op på rapporteringspligtige hændelser i klubben, jf. Del 430.a)
- at være klubbens kontaktperson, som medlemmerne kan komme til med fysik-relevante informationer og idéer
- at være opmærksom på problemområder og informere klubbens egne medlemmer samt DHPU
- at foreslå tiltag for øget sikkerhed baseret på lokale erfaringer
- at formidle FLYSIK-informationer fra Sikkerhedsudvalget til klubbens medlemmer

Det foretrækkes, men er ikke et krav, at klubbens FLYSIK-koordinator står udenfor såvel instruktørgruppe som bestyrelse. Dette for i videst omfang at sikre en separat og uafhængig tilgang til flyvesikkerhedsområdet. Som FLYSIK- koordinatore udpeger klubberne erfarne piloter med minimum SafePro-Delta/Para trin 4.