



Dansk Hanggliding &  
Paragliding Union

## Deltagere og dagsorden

Mødested	Dato	Dato for referat	Godkendt
Hotel Scandic, Hvidkærvej 25, Odense	4. september 2022	4. september 2022	
Mødetype	Referent og ordstyrer	Bilag	
Informationsmøde	RK, JV, LT	"Mødeinvitation", "Undersøgelseskommissionens rapport vedr. ulykke på Lindtorp d. 24. juni"	
Deltagere	Fraværende	Mødestart	
Sanne Røhe - SR	Gustav Scheel-Bech - GSB	10:00	
Jens Voetmann - JV		<b>Mødeslut</b>	
Peter Geertsen - PG		15:00	
Martin Krogager - MK			
Poul Henriksen - PH			
Tim G. Møller - TM			
Rufus Tollesen - RT			
Lars Thomsen - LT			
Jacob Carstensen - JC			
Klaus Pedersen - KP			
Martin Egtved - ME			
Preben Iversen - PI			
Bo Wienberg - BW			
Lars Lauridsen - LL			
Christian Moselund - CM			
Per Nielsen - PN			
John Jensen - JJ			
Steen Poulsen - SP			
Essie Saadi - ES			
Mette Krum - MK			
Karsten Dam - KD			
Peter Louis Gade - PLG			
Henrik Hundahl - HH			
Ulrik Pedersen - UP			

### Dagsorden

1. Gennemgang v/Formanden/Bestyrelsen
2. Gennemgang af Undersøgelseskommissionens proces
3. Mulighed for at stille spørgsmål.

# Referat

Pkt.	Beskrivelse	Ansvar
	<b>Velkommen og præsentation</b> 25 personer er samlet, heraf 4 bestyrelsesmedlemmer og 3 chefer.	SR
1.	<b>Indledende ord</b>  Vi er her for at lære.  Vi er her ikke for at dømme.  Spørgsmål er velkomne.  Der vil ikke gives aktindsigt.  <b>Ulykken</b>  PPG Elev, Trin 4, under omskoling på 3. time til PPG.  Klokken 21.28 Ulykke sker.  Klokken 21:30 ringes 112.  Klokken 21:45 Første paramedic på pladsen.  Klokken 21:47 SR ankommer på pladsen.  <b>Efter ulykken</b>  Klokken 22:30 SR forsøger at kontakte sikkerhedschef, får først kontakt via messenger senere.  Klokken 22:30 Helikopter forlader Lindtorp Flyveplads, bekræftes at pilot er død.  SR tager initiativ til at oprette foreløbig undersøgelseskommission i henhold til DHB Del 400, tillæg A og B med KP og JC for at sikre udstyr til undersøgelse.  Data udveksles med politi/video.  Cirka klokken 23:00 Fælles debriefing.  Kæreste køres til hospital.  SR skriver Nyhedsbrev og på FB forum. SR kontakter DHPU bestyrelse.  <b>Den 25. Juni 2022</b>  DIF jurist kontaktes for data til forsikring krisehjælp.  SR opretter sag som fællesforsikring for medlemmer og pårørende.  Cirka klokken 9:00 Presse ankommer; nægtes adgang.  SR kontakter DIF pressechef.  Fællesmøde/debriefing mens journalist filmer ude	

SR interview til TV Midt-Vest.

Undersøgelseskommission (UK) arbejder videre under ledelse af sikkerhedschef

Folk rejser fra pladsen ved middagstid, SR 13:30

SR kontakter Uddannelseschef + Sikkerhedschef for opdatering

### **Den 26. Juni 2022 – SR kontakter**

Kæresten, Formand PG-Nord (opdatering), Midt og Vestjyllands politi, Materielchef for opdatering, Flyvechef for opdatering, Uddannelseschef, Opretter gruppe i Fællesdrev: UK bestående af JC, KP, PH, GSB

### **Den 27. Juni 2022**

Mail orientering Trafikstyrelsen (TS), Martin Junge Thorsen

Ekstraordinært bestyrelsesmøde med deltagelse af chefgruppen

### **SR/BESTYRELSEN**

DHPU sender blomst til bisættelse

Samtale TS, rådføring omkring objektivitet, grundighed

Rådføring fra Jurist DIF Anders Young

Samtale alle i UK vedr. ovennævnte

UK udvides med Lars Thomsen

Kontaktes af Politi, som meddeler, at sagen er lukket.

Tryk E-ansvar 6. juli, anmoder om rapport

Løbende kontakt med alle i UK

### **UK arbejder**

### **Efterfølgende proces**

Den 20. juli modtager bestyrelsen UK Rapport

Den 22. juli Ekstraordinært bestyrelsesmøde, beslutning om udsættelse af beslutning

Den 25. juli Ekstraordinært bestyrelsesmøde => beslutning

Instruktør, formand og Chefinstruktør PG-Nord meddeles beslutning telefonisk af JV

### **Beslutning**

*Bestyrelsen har vurderet, at forseelserne er af en karakter, så en permanent inddragelse af instruktørbevis er på sin plads i henhold til vedtægter §7. Beslutningen er taget på baggrund af undersøgelseskommissionens grundige arbejde og anbefalinger herfra.*

### **§ 7 Bestemmelser vedrørende forseelser**

*Forseelse begået af enkeltmedlemmer eller klubber, der ved sin handling overtræder DHPUs bestemmelser, tilsidesætter elementære sikkerhedskrav eller på anden måde modarbejder DHPUs interesser, kan af bestyrelsen straffes med bøde, fratagelse af diplom/bevis i en given periode eller udelukkelse fra DHPU.*

*En kortfattet anonymiseret rapport om sådanne sager skal offentliggøres på unionens hjemmeside.*

*En idømt straf kan ankes til DHPUs amatør- og ordensudvalg.*

### **Efterfølgende proces**

Rådgivning fra DIF HR/Pressechef BS - udmeldinger

Rådgivning fra DIF Jurist JL – vedr. aktindsigt etc.

Den 27. juli Skriftlig meddelelse til instruktør + tilbud krisehjælp

Den 27. juli Afvisning af PG-Nord anmodning om aktindsigt

Den 29. juli UK Rapport sendes til Trafikstyrelsen, MJT+AM

Den 29. juli Udmelding DHPU hjemmeside

Den 1. august TS anmoder om alt underliggende materiale

Den 2. august: SR møde DIF jurist og HR/Pressechef, aflevere USB-stick til DIF Jurist til opbevaring bankboks i DIF

Alle i bestyrelse/UK/Chefgruppe får besked om at slette alt materiale, KUN sikkerhedschef har adgang til UK Drev og materiale.

Den 3. august svar til TS; DHPU ønsker afklaring af spørgsmål omkring aktindsigt hos TS for 3. mand

Den 3. august Mail Formand PG-Nord om tilbud at SR og LT mødes med PG-Nord

Den 5. august Svar fra TS:

*Da TS er tilsynsmyndighed overfor DHPU, så overtager TS ved overdragelse af underliggende materiale sagen, og materiale vil blive behandlet i overensstemmelse med god databehandlingsskik, dvs der gives ikke aktindsigt jf retsplejelovens §41d stk 1, før sagen er færdigbehandlet, idet TS foretager sagsoplysninger/efterforskning for politiet i disse sager. Af respekt for pårørende gælder i denne sag IKKE meroffentlighedsprincippet.*

Den 6. august: Invitation til Informationsmøde

Den 8. august præcisering fra TS:

*Trafikstyrelsen anser DHPUs egen undersøgelse af ulykken som værende tilendebragt. Grundet at der er tale om en dødsulykke, vælger Trafikstyrelsens at overtage den videre sagsbehandling i*

	<p>sagen. Dette for at undersøge om der er basis at føre en straffesag for overtrædelse af BL 9-5 og/eller straffelovens § 241. Samt for at undersøge om der er procedurer eller regler på området der skal ændres.</p> <p>Den 19. august Mail Tryg E-ansvar: konkrete spørgsmål og anmodning om materiale – afvises i første omgang</p> <p>Den 30. august: afklaring: vi sender logbog og progressionskort til E-ansvar.</p> <p>Den 27. august Møde Uddannelsesudvalg</p> <p>Den 28. august Møde Chefer – SR med fokus på læringspunkter, uddannelse, bulletin</p> <p>Den 4. september Informationsmøde</p> <p><b>Hvad sker der herfra</b></p> <p>Bulletin fra Flyvechef</p> <p>Præcisere uddannelsesmæssige krav/logbog/progressionskort</p> <p>Løbende dialog med instruktørgruppe ved behov</p> <p>Fortsat åben dialog med TS</p> <p>Fokus på de gode holdninger/airmanship i uddannelse</p>	
2.	<p><b>Gennemgang af Undersøgelseskommissionens (UK) proces</b>  UK's nedsættelse, arbejde og rapport gennemgås ved Sikkerhedschefen på video.  Link til youtubevideo: <a href="https://www.youtube.com/watch?v=wqiiiVnhBWs">https://www.youtube.com/watch?v=wqiiiVnhBWs</a></p>	UK
3.	<p><b>Mulighed for at stille spørgsmål</b></p> <p>Der tages hul på dialog om permanent inddragelse af instruktørens bevis.</p> <p>Steen Poulsen (SP) - Der spørges hvorfor bestyrelsen har skærpet UK's anbefalinger og frataget instruktørens bevis permanent mod den midlertidige anbefaling.</p> <p>Sanne Røhe (SR) Svarer at UK mener at instruktøren er mærket af hændelsen og derfor ikke bør undervise i en periode. Bestyrelsen inddrager instruktørens bevis, da DHPU bestemmelser, sikkerhedskrav og uddannelsesmæssige beføjelser er tilsidesat i en grad, som ikke kan accepteres. Beslutningen kan omstødes af en fremtidig bestyrelse. Det vil i princippet sige, at pågældende instruktør kan søge om nyt instruktørbevis og dermed generhverve retten.</p> <p>SP - Spørgsmål til hvorfor der underrapporteres hændelser i DHPU. Kan der være noget i miljøet og har I overvejet at gøre noget ved det?</p> <p>Svar fra Lars Lauridsen – Ja vi skal have tillid til hinanden og turde bede om hjælp og ikke være bange.</p> <p>Martin Krogager (MK) – Der er god udvikling i indrapporteringer af hændelser.</p> <p>Jens Voetmann (JV) – Man kunne overveje at have meldepligt som i Tyskland med en fælles database, men det skaber også kontrol og politifornemmelser i sporten. Dog skal indrapporteringer give mening. Fejlstarter sker hele tiden og giver ikke mening at indrapportere. Men hvis det er den samme skærmtypen, der oplever hændelser, giver det mening at kunne se et mønster og derefter gøre noget ved piloterne der flyver med pågældende skærmtypen.</p>	JV, LT

Peter L. Gade – Vi skal ikke være bange for at lave fejl, men derimod tale om det med hinanden.

JV – Ja og vi skal turde erkende fejl overfor hinanden.

Rufus Tollesen (RT) – Det handler om hvordan vi møder holdninger derude og hvordan vi alle kan ændre holdninger. Vi skal indrapportere de hændelser, der kan give rum for at lære og ændre praksis og uddannelse, så vi får færre hændelser. Det er vigtigt!

Peter Geertsen (PG) – Der er mange, der er bange for at blive udstillet og derfor går folk ikke til bekendelse. Kan man lave en whistleblowerordning, så man anonymt kan indmelde hændelser? Piloter kan være bange for at blive udstillet ved at indrapportere.

Henrik Hundahl (HH) – Hvis indrapporteringsværktøjet virker, så meld det ud, så alle ved at vi skal melde ind på fuld skrue også.

Christian Moselund (CM) – Fra UK's rapport står der at der er uoverensstemmelse mellem logbog og progressionskort. Det er sandsynligt at det også sker andre steder end i denne sag.

Poul Henriksen (PH) – Problemet her er at PG Nord har lavet deres egne progressionskort. Det skal være DHPU's officielle kort og dokumenter. Der er desværre rod i kortene fra PG Nord, hvilket gør at vi ikke kan finde frem til de ansvarshavende instruktører for elementerne i den afdøde pilots uddannelse.

CM kommer med et forslag om at kontrollen med logbog og progressionskort er gensidig mellem pilot og instruktør. Altså at begge parter har et delt ansvar for at der er overensstemmelse mellem dokumenterne.

Peter L. Gade – Undrer sig over at man kan nå at gå fra trin1-4 PPG på under et år henover vinteren med få flyvetimer.

SR – Lad os ændre kulturen og vende egenrapporteringer til en succes og noget vi alle får ros for at gøre. En slags selvransagelse. Det er instruktørerne, der skal have ændringen til at leve ude i miljøet.

Preben Iversen (PI) – Foreslår at instruktøren underskriver.

SP – Bestyrelsens beslutning er blevet taget til efterretning og det mærkes ude hos instruktørerne, der mister lysten. PG Klubben har lavet et elektronisk logsystem, så der er nemmere og bedre kontrol.

JV – Man skal som instruktør ikke være bange for sit virke, hvis man holder sig inden for de rammer, der er angivet i vores uddannelse. I den pågældende sag er der instrueret uden for rammerne og derfor er der risiko for at instruktøren kan sættes til ansvar for hændelsen.

HH – Straffes instruktøren fordi klubben ikke har de rigtige dokumenter og forsømt sit ansvar som klub?

SR – Nej. Det er en medvirkende årsag, men det primære er den instruks, der gives.

Klaus Pedersen (KP) – Har ikke modtaget feedback på de indrapporteringer han har indgivet gennem indrapporteringsformularen.

JV – Det skal laves om, så man bliver hørt.

PG – Logbogen føres på mange forskellige måder og der er ikke forventningsafstemt med de krav der er til logbog. Man kunne få en ensrettet logbog, som udfyldes ens for alle.

Essie – Bakker op om at instruktørerne er ansvarlige for holdninger og kultur i miljøet. Bakker op om åbne indrapporteringer og at dele hændelser for at kunne lære af det. Det giver også mening at gøre logføring mere detaljeret og ensrettet, så flyvningerne kan gås efter i sømmene.

Lars Thomsen (LT) – med et svar til HH.

Der er en dialog om indsigt mellem bestyrelse og UK i forhold til sanktionerne. Bestyrelsen har haft adgang til og nøje gennemgået alt materiale, samt haft dialog med Flyvechef RT.

HH – kommenterer på undren over punkterne fra UK's rapport.

Pause – og så fokuseres der på UK's rapport efter pausen.

JV – Introducerer UK og betoner at vi er her for at foregribe historier og utryghed blandt instruktørerne i DHPU.

LT – Svarer på spørgsmål om dehydrering og medicinering. Ud fra interviews med pårørende vides det at afdøde har spist og drukket normalt i løbet af dagen.

HH – Stiller spørgsmålstegn ved udsagn i rapporten og mener at der er for mange antagelser og gæt, der ligger til grund for sanktionen mod instruktøren.

SP – Hvem udpeger og supplerer UK?

PH – Der er nogle ansvarlige for foreløbig opstart, og herefter udpeger sikkerhedschefen UK med relevante nøglepersoner.

SP – Kommenterer på flere forhold, der kan have været gældende under ulykken og som ikke er nævnt i rapporten. Billeder af al materiel. Hvilken radiotype der er brugt.

LT – Vil gerne rense luften for relationer fra fortiden, så vi kan tale sagligt.

PH – Kommenterer på at rapporten er lavet i overensstemmelse med Trafikstyrelsens normer og dens resultat er således som andre havarirapporter.

LT – Gennemgår resultaterne i rapporten og modtager spørgsmål til hvert enkelt punkt.

Var instruktøren bekendt med at der ikke var højdemåler og reserveskærm med? Ja

Var der en flyveplan? Nej, men ifølge instruktøren skulle der kunne flyves frem og tilbage og uden kraftige sving. Piloten udfører en manøvre, som han bliver bedt om at tone ned, at tage det roligt. Dette sker kort forinden den fatale manøvre indledes.

SP – Ønsker at en fremtidig UK beskriver hvilke elementer i rapporten, der er antagelser.

RT – Kommandoen og ud af spiralen høres, men stejlspiraler er svære at komme ud af og på videoen ser spiralen ud til at være låst allerede

PG – Grundlaget for bestyrelsens beslutning er en meget omfattende materialepakke. Til fremtidig brug kan få underbyggende billeder være med til at fremme opfattelsen af tillid i en rapport.

UK – Læringen er: Hvis man kaster en reserveskærm er man bedre stillet ved en hændelse.

UK – Læringen er: Lav altid en flyveplan.

Essie – Pointerer at Driftshåndbogen (DHB) siger at flyvning består af planlægning, udøvelse og afslutning af flyvning og betoner planlægning som en væsentlig del af en flyvning.

MK – Spørger til om det er holdningen at bestyrelsen er gået efter manden?

Mette Krum (MK) – Læringen kan også være at instruktioner skal være mere tydelige og ikke bare indikere op eller ned, men træk i det højre håndtag. Vi kan være mere omhyggelige med vores instrukser.

KP – Det er sandsynligt at instrukserne (ned, ned, ned) ved ulykken er helt indforståede og klare mellem pilot og instruktør.

SP – Oplever divergerende opfattelser af hændelsen mellem John fra PG Nord og UK's rapport. Og Steen oplever at instruktøren er en dygtig instruktør, som desværre laver en fejl i instruktionen med afdøde pilot.

JV – Ulykken er en kaskade af mange elementer.

UK – Motoren kørte med tomgang og ikke med fulde omdrejninger, hvilket måske kunne have ændret situationen for afdøde pilot.

MK – Har svært ved at se konklusionen om den pågældende manøvre skulle indlede en stejls spiral.

SP – Vil gerne høre UK's definition af en Wing-over.

UK – Svarer at Wing-over ikke er nævnt i rapporten, men at udtrykket bliver brugt på mødet for at skabe forståelse for manøvren.

CM – Vil gerne have retning på mødet og fremadsyn.

JV – Piloten kan ikke have stoppet stejls spiral med en kommando, som ud, ud, ud, da han ikke har viden om hvordan man gør.

Bo (sidder ved siden af SP) – Vil gerne give mulighed for de interesserede at se videoen.

SR – Vi har ikke adgang til videoen.

JV – Der har været meget dialog om at vise videoen til instruktørerne. Vi ville gerne, men det kan vi ikke, da materialet er ude af vores hænder nu.

? – Har UK fundet noget på udstyret?

KP - Alt udstyr har været undersøgt, målt, vejret og undersøgt grundigt. Der var ingen fejl at finde på udstyret, andet end de skader, der kom på motor og en enkelt line efter kollision med jorden.

Essie – Passede udstyret til piloten og passer udstyret til PPG?

KP – Ja alt var inden for vægtgrænser. Udstyret er fint til den brug der har fundet sted.

Lars Lauridsen – Var skærm og motor trimmet som de skulle?

KP – Trimningen var indenfor millimeter og trimmet neutralt ind.



JV – Vi er i dag samlet, the best of the best, i DHPU. Vi har brugt oceaner af tid på at gøre en indsats for at en sådan ulykke ikke sker igen.

PH – SAFE-PRO er vores minimum og lige så snart vi ikke opfylder kravene, så spiller vi hasard med sikkerheden og i sidste ende livet.

HH – Vil gerne lige høre anbefalingerne fra UK inden gennemgangen af rapporten afsluttes.

LT – Gennemgår anbefalingerne rapporten uden yderligere kommentarer.

Pause og herefter er bestyrelsens beslutning om instruktøren på programmet.

SR takker UK for deres store arbejde og sætter pris på det store engagement og den mængde tid, der er blevet brugt. Alle der har været med i arbejdet omkring ulykken har vendt hver en sten, for at komme til bunds i ulykken. Alt sammen for at forhindre at en lignende oplevelse skal ske igen.

JV – Og vi skal huske på at instruktøren ikke er blevet straffet, men har fået inddraget en rettighed af bestyrelsen. Instruktøren må stadig gerne flyve og må også ansøge om at blive instruktør igen.

KP – Kunne man ikke have nøjedes med at bede instruktøren om at generhverve instruktørlicensen igen?

SR – Det er en graverende instruktion og vi har også en forpligtelse til at reagere på dette, da vi har et ansvar overfor myndighederne for at reagere passende på en fatal hændelse.

CM – Instruktøren er forståeligt nok ramt. Er der nogen der ved om instruktøren egentlig vil instruere igen og deraf om det giver mening at diskutere hvorvidt inddragelsen er midlertidig eller permanent?

HH – Har I fået rådgivning fra TS, DIF eller andre ift. sanktionen?

SR – Nej vi har kun rådført med Flyvechefen. Efterfølgende har TS tilkendegivet at de synes beslutningen er korrekt.

Tim Møller (TM) – Sanktionen kan også være en beskyttelse af instruktøren, da han nu ikke skal kunne forsvare sig selv eller forholde sig til de skygger det naturligt må kaste.

Bo – Har meget svært ved at forstå at unionen ikke tager instruktøren i forsvar i stedet for at sanktionere ham.

MK – Afgørelsen i sagen er ikke endegyldig, da den kan ankes til amatør- og ordensudvalget, repræsentantskabsmødet og hos DIF.

Bo – Har aldrig været med til at en fatal hændelse kan føde et møde i en sådan størrelse og at der bliver arbejdet så grundigt. I Faldskærmunionen er arbejdet ikke så omfattende.

SR – Vi er forpligtet til at nedsætte UK ved fatale hændelser.

PG – Vi har en moralsk forpligtelse overfor de efterladte. Der er forskel på at miste et familiemedlem og sit instruktørbevis og derfor har bestyrelsen reageret ved at inddrage instruktørbeviset, for at sikre at det ikke sker igen. Også af hensyn til de efterladte.

SP – Til orientering, så har amatør- og ordensudvalget ikke myndighed til at omgøre bestyrelsens beslutning. Det næste trin er så at anke til DIF.

JV – Trafikstyrelsen har, som bekendt, overtaget sagen, og derfor er det TS der tager klager iht. Sagen.

CM – Kan man gisne om hvad TS vil gøre ved sagen?

SR – Jeg vil gerne undersøge hvad TS gør.

HH – Ved vi hvor instruktøransvarsforsikringen står i sagen når instruktøren går ud over sine rammer?

PG – Man skelner mellem uagtsomhed, grov uagtsomhed og forsætlighed. Der skal meget til at en hændelse bliver vurderet som grov uagtsomhed og instruktøren ikke er dækket af forsikringen.

SP – Påvirker beslutningen forsikringen?

PG – Ved en retssag bliver alle elementer i sagen vurderet.

CM – Er der rejst en forsikrings sag?

SR – Nej ikke hvad bestyrelsen kender til.

Der er en dialog om hvorvidt forsikrings snakken er vigtig.

Der bliver lagt op til en afslutning på dagens møde med opsummering.

Essie – Tusind tak for indsatsen og for det store pres, der er lagt på bestyrelsen og UK som personer. Det jeg tager med mig i dag: Der er en bekymring for hvordan jeg er stillet i en lignende situation i fremtiden. Men det jeg går hjem med er at være endnu mere grundig og endnu mere arbejdsom. Og jeg skal være mere bevidst om mit ansvar over for piloter og hjælpeinstruktører og vide, at det jeg giver videre er væsentligt for sporten.

LT – Gå hjem og tænk over hvad I har at tanker om dagens møde og fremtiden, skriv et par linjer og send dem til [RKA@DHPU.DK](mailto:RKA@DHPU.DK).

SR – Tak fordi I var med til at komme det næste skridt. Vi arbejder på et nyt administrationssystem, som forhåbentlig kan imødekomme nogle af de udfordringer der er med logbog. I er alle engagerede og det kan man virkelig mærke. Tak fordi I kom.