

FLYSIK ÅRSRAPPORT 2018



Dansk Hanggliding & Paragliding Union



FLYSIK ÅRSRAPPORT 2018

INDHOLD

1. Uændret antal hændelsesrapporter i 2018 ift. 2017
2. Gennemgang af hændelser
3. Fordeling på Rating
4. Medvirkende faktorer & udledte fokusområder
 - a. - Supervision (skoling)
 - b. - Situationsbestemt trigger
 - c. - Complacency
 - d. - Brug af radio under skoling
5. Facebook-gruppen "DHPU/FLYSIK"
6. Klubbernes FLYSIK-koordinatorer

1. UÆNDRET ANTAL HÆNDELSESRAPPORTER

Der er i 2018 indrapporteret 10 (9) hændelser/havarier via vores rapporteringssystem, som findes on-line på www.dhpu.dk under **Før piloter - Sikkerhedsinformation**. (<https://dhpu.dk/category/sikkerhedsinformation/>)

Sommeren 2018 var fænomenal, alligevel var der til trods for det fantastiske vejr og et markant antal gæste-piloter ikke en stigende frekvens i antallet af hændelser. Som nævnt i rapporten fra 2017 fører DHPU ikke statistik over, hvor meget der flyves og af hvem, da en egentlig indtjeknings- app endnu ikke er lanceret. Derfor kan jeg heller ikke normativt konkludere, om rapporten afspejler en højnet flyvesikkerhed, eller om rapporten er et udtryk for, at mange piloter ikke har indgivet rapport.

Antallet af hændelser ligger konstant sammenlignet med 2017, men rapporten viser, at de hændelser der har været har medført en stigning i alvorlige personskader.

Udover at man som pilot er forpligtet til at rapportere hændelser, som man bevidner eller selv er involveret i, så giver man sine flyve-kammerater mulighed for at tage ved lære af de erfaringer der er gjort, for derved undgå gentagelser. I slipstrømmen på dette kan man som pilot drage nytte af andres erfaringer.

Når du som selvstændig pilot har indtastet en rapport, vil du efter få dage få en mail fra én af os i Sikkerhedsudvalget, samt modtage en pdf-kopi af rapporten som bekræftelse herpå. Hvis du mod forventning ikke har fået svar indenfor få dage, vil jeg bede dig om at sende mig en mail. Dette for at sikre, at rapporten er kommet frem. Jeg skal igen understrege, at rapporterne kun bliver brugt i anonymiseret form og med det ene formål at forbedre flyvesikkerheden!

Til alle jer, der har indrapporteret hændelser i 2018, skal der lyde en stor TAK! I hjælper simpelthen aktivt jeres flyve-kammerater.

OBS! Rapporter bliver KUN brugt med henblik på at fremme flyvesikkerheden. Ingen personer vil blive udstillet gennem rapporter, beskrivelser og lignende. Hændelsesforløbet i anonymiseret form, uden navns nævnelser eller andre personlige oplysninger, kan blive offentliggjort med henblik på at øge flyvesikkerheden.



2. GENNEMGANG AF HÆNDELSER RAPPORTERET I 2018

Nedenunder kan du læse om de rapporterede hændelser. I vid udstrækning er piloternes egen beskrivelse anvendt, evt. med Sikkerhedsudvalgets bemærkninger efterfølgende. Der er i 2018 ikke foretaget dybdegående udredninger af de enkelte hændelser.

Bemærk: De oplyste pilot trin i henhold til den tidligere SAFEPRO og PARAPRO uddannelsessystem udløbet i 31.12.2018.

Nr	Dato	Sted	Pilot	* Beskrivelse	Mulige medvirkende faktorer	
1	25 FEB	Skrænt	PG	PP5 2	Opnåede ikke tilstrækkelig højde ved start. Der er to muligheder - flyv hen over hus, eller uden om hus og flagstang. Vælger sidste mulighed. Vingetippen får fat i flagstangen, bliver slynget rundt og lander på siden på betongulv.	Complacency
2	25 MAR	Skrænt	PG	PP3 1	Ved indflyvning fejlbedømmer jeg synk og afstand. jeg bliver nødt til at vælge alternativ landing på anden side af parkering, hvilket medførte jeg ikke kunne dreje helt op i vinde. jeg havde ikke plads til at bremse skærme helt ud før træ og grøft. jeg lander derfor lidt hårdere og fik en fiber-blødning. jeg skulle havde afbrudt landingen tidligere og valgt et åbent areal under mig end prøve at nå landingen.	
3	08 APR	Optræk	H G	SP5 0	Under optræk så jeg for sent, at jeg var ved at blive trukket op i en hangglider der cirklede termik. Jeg opdagede først, at jeg var på kollisionskurs da jeg havde næsten samme højde, som den anden hangglider. Da jeg steg væsentlig hurtigere end den anden, vurderede jeg, at det var mest sikkert at blive på snoren, så jeg kom i sikkerhed over ham. Jeg erkender, at den anden hangglider risikerer at ramme optrækssnoren. Jeg flyttede hånden til udløseren, men lod være med at udløse, da jeg vurderede at det var bedre for den anden hangglider at ramme snoren frem for at blive grebet af forfanget i fuld fart. Den anden hangglider rammer snoren på yderste højre vingetip. Jeg fortsætter optrækket til fuld højde.	Situationsbestemt trigger
4	08 APR	Optræk	H G	SP 0	...the Student Pilot was towed up on the takeoff runway in direction to the W. Then the Student Pilot release happened at a horizontal distance of approximately 1100m W from the start point and at an altitude of approximately 450m AGL. When the Student Pilot released himself, he started immediately on that point to sense and detect weak thermals generated by the favorable weather conditions. After some minutes the Student Pilot was successfully turning left-wise on a weak thermal at an altitude around 400m AGL, getting lift on one his first thermals ever. The Student Pilot argues that in that moment he was focusing his concentration and energy on: - Flying the glider - Keeping turning on the thermal - Finding a more efficient bank angle for turning on the thermal - Attention to the variometer not being able to increase his attention and awareness due to lack of experience. In that situation, while left-turning pointing to W direction, then pointing to S direction, then pointing to E direction, the glider drifted invading part of the takeoff runway space, while the Student Pilot was not fully aware of that drift...	
5	27 APR	Skrænt	PG	PP2 1	Under skræntflyvning bliver en uerfaren pilot klemt inde af en anden pilot, som ikke efterlader plads nok til manøvrering. Det svage løft og flyvning tæt på jorden i delvis medvind resulterer i en hård landing.	Supervision (skoling)
6	22 MAJ	Bjerg	PG	PP4 1	Ved termik flyvning over Beaumont massivet i ca. 5 m/s termik mødes turbulens på yderkant hvorved ca. 1,5 m cravat opstår på venstre	Complacency



						vinge halvdel. Vinge stabiliseres og der flyves lige ud i stabil luft. Cravat forsøges udrettet uden held, og der flyves mod mulig landing i dalen. Efter ca 5 min flyvning rammes muligt turbulent område i ca. 300 m AGL over bjerg/skov og vinge går i spin, der forsøges standset. da dette ikke er muligt kastes reserve på kontrolleret vis. Landing under reserve i lille stejl flodseng oppe ad bjergsiden i nedfaldne træer og større sten. Der landes på ben, men væltende på siden hvorved hofter og nederste ribben får et tryk. Udstyr pakkes og der vandres gennem buskads og skov til opsamling efter ca. 1 time.	
7	09 JUN	Optræk k	PG	PP5	0	Under optræk i vind fra SØ. Trækkes glider op, banen V-Ø, under optrækket kommer vind pust i lav højde (60 M) Glider stadig flyvende, sprængstykket brister (160 kg). Skærmen staller pga det mistede træk. Stall reddes piloten får kontrol og lander kontrolleret, dog med det ene ben i liner.	
8	31 JUL	Skrænt	PG	PP3	2	Det var en dag hvor vejret skiftede en del. Men der skulle være en times tid der kunne flyves inden vinden ville stige og der skulle komme regn. Til at starte med var der ingen vind, så kom der lidt vind, og jeg fløj i marginal vind for at holde mig oppe. jeg tror jeg fløj i 10 min da vinden stiger kraftigt og skubber mig bag klitten. Her forsøger jeg med accelrator for at komme ud over klitten igen, ved brug af accelrator oplever jeg at jeg stiger og kommer endnu længer ind bag klitten. Da jeg er på bagsiden med fuld accelrator holder jeg en 0 hastighed over jorden og begynder at glide langsomt ned ad. I en højde på ca. 6 meter frontkolapser min skærm og jeg falder til jorden	Situations-be stemt trigger
9	14 OKT	Skrænt	PG	PP3	2	Efter ca. 15 min flyvning beslutter jeg at det nu er tid til at gå ned på stranden at lande. Da jeg kan se at vinden er betydeligt tiltagende. Jeg lander på stranden (henne ved skydebanen/ det flade stykke på højre side), men stadig stående med skærmen over hovedet, omkring hvor skrænten er lavest. Jeg får pga. den tiltagende vind problemer med at få kvalt skærmen og lagt den ned. Jeg kæmper mig fremad med kroppen ud mod vandet og armene op, men bliver hele tiden trukket bagud. Nok også pga. den lave skrænt. Forsøger først at ground-handle mig væk derfra og prøve om jeg kan få kvalt skærmen ved at ville hive ned i C riserne. Men bliver hele tiden trukket bagud, så det kan jeg ikke rigtig koncentrere mig om i den situation. Jeg ender derfor med at gøre brug af min nødteknik, med resultat at vende rundt, imens jeg hiver kraftigt ned i det højre bremsehåndtag. I håb om simpelthen at kunne kvæle skærmen asymmetrisk, imens jeg hiver bremselinen hurtigt ind til mig. Men pga. vinden går det hele for stærkt for mig. Jeg bliver trukket op af skrænten, og mærker på vej op at mit højre ben rammer noget hårdt. (en stor sten vil jeg tro) Derefter snubler foden over skræntkanten, og jeg slår to kolbøtter i rotoren da jeg er oppe over skrænten. Til sidst , og liggende der, får jeg endelig halet linerne og skærmen helt ind til mig. Jeg opdager ret hurtigt at benet er brækket. Råber efter hjælp, og straks kommer der to pers. til undsætning.	Complacency
10	27 DEC	Skrænt	PG	PP2	0	Pga. lidt varierende vind, var elever briefet om ikke at starte på egen hånd og således instrueret i at starter enkeltvis, og kun med instruktør fysisk tilstede. På tidspunktet for hændelsen anvendes strandstart. Og instruktøren er på tidspunktet ved at hjælpe Elev A med start. Begge befinder sig ca. midtvejs mellem startområde og skrænt kant og afventer udviklingen i vindforhold. Elev B og vidne 1 afventer i startområdet - ihægtet og klar. Elev A spørger instruktøren om det er et godt sted at starte, hvilket instruktøren bekræfter - under forudsætning af at starten foregår under vejledning, som aftalt under briefing. Instruktøren har således ryggen til Elev B forud for hændelsen. I den tro B venter på Elev A og instruktøren efterfølgende bliver klar til at hjælpe næste elev (B). Ifølge vidne 1 vælger Elev B i stedet at trække skærmen op (uden instruktør bistand), og trækkes efterfølgende op af	Supervision (skoling)



skrænter og over /bag kanten. Efterfølgende rammer / beskadiger eleven en parkeret bil. Instruktøren som har opmærksomheden rettet mod Elev A, er derfor ikke øjenvidne til selve hændelse. Bilen får ifm. hændelsen skader på forrude samt højre dør.

* Hændelseskategorier:

0. Uskadt

1. Mindre personskader

2. Alvorlige personskader (mere end 48 timers hospitalsindlæggelse, knoglebrud (ikke finger, næse, tæer), blødning, nerveskader.

3. Fatal hændelse

Uddybende om de individuelle hændelser:

Ad 1:

Krævende flyvested og flyvning med motorskærm, som måske ikke løfter lige så godt som den skærm, man ellers flyver med. Flyveplan

Ad 2:

Flyveplan, alternativ landingssted. Holdning vs. prestige.

Ad 3 og 4:

Termikflyvning direkte over optræks-plads. Instruktørs manglende ansvar for elev i optræksområde. Start af optræk uden sikring af luftrummet.

Ad 5:

Send ikke flere piloter i luften end der er sikkert.

Ad 6:

Træk ned i stabilo eller derefter et stall kunne udbedre kravet. Kan læres gennem SIV-kursus.

Ad 7:

Skift sprængstykke ved tegn på slitage eller ikke mere end efter 200 optræk(DHV) Der kunne have været brugt sprængstykke med 200 DaN.

Ad 8 og 9:

Selvom vejruddisigten siger, at der der i en kort periode bliver acceptabel vindstyrke, bør man nok overveje en ekstra gang om det er sikkert, at starte ud.

Ad 10:

En hjælpeinstruktør kunne have været til hjælp, så der ikke er elever, som står alene. Nye elever må og kan ikke selv vurdere, om det er sikkert at ground-handle!. Der skulle nok slet ikke have været pakket ud.

3. FORDELING PÅ RATING (2017 tal i parentes)

Rating	1	2	3	4 & 5	Alle ratings
0. Uskadt	0 (0)	1 (3)	0 (1)	2 (1)	3 (5)
1. Mindre personskader	0 (1)	1 (0)	1 (0)	1 (1)	3 (2)
2. Alvorlige personskader	0 (2)	0 (0)	2 (0)	1 (0)	3 (2)
Samlet antal rapporter	0 (3)	2 (3)	3 (1)	4 (2)	9 (9)



4. MEDVIRKENDE FAKTORER & UDLEDTE FOKUSOMRÅDER

SUPERVISION (SKOLING)

I 2018 var 2 af 9 hændelser skolingsflyvninger med enten PP1/SP1- eller PP2/SP2-elever, hvor "Supervision (skoling)" vurderes som medvirkende faktor. Dette er en væsentlig forbedring ift. 2017. Som noget nyt ift. tidligere år er det en stor del af de indberettede hændelserne fra 2018, indtruffet hos erfarne piloter.

Det har været den del af strategien i DHPU, at skolingsforløbene er blevet systematiserede og der har været et øget fokus på uddannelsesforløbet hos eleverne. Resultatet kan givetvis være en positiv faktor deraf. Endvidere styrker og moderniserer DHPU bl.a. uddannelse og efteruddannelse af instruktørkorpset, hvilket også kan have en afgørende betydning for resultatet.

SITUATIONSBESTEMT TRIGGER

Man taler om en situationsbestemt trigger, når man genkender "noget", som forøger risikoen for uheld - noget der får "*alarmklokkerne til at ringe*". Når du oplever en trigger, bør du kritisk gennemgå din situation.

Nogle eksempler på triggere:

- Du bliver *forstyrret*, mens du er i gang med at spænde dig ind eller checke din udrustning. (Du risikerer at overse vigtige check)
- Du skræntflyver med din paraglider og *har brug for acceleratoren* for at fortsætte (Mindre sikkerhedsmargen ved vindstød, forøget risiko for bagoverblæsning)
- Der er *ingen lokale piloter*, der starter fra bjerget i udlandet (Er der risiko for overudvikling, kraftige vinde, helikoptere osv.)
- Gradvis *hovedpine, træthed, tab af koncentrationsevne* (Væskebalance, fatigue..?)
- *Flere skumtoppe* på havet (Vindstyrken øges)
- *Usædvanlig skyaktivitet /løft (overudvikling)* (kraftig termik, vind og vejr)
- Er du selv opmærksom på andre?

COMPLACENCY

Et begreb, der på dansk kan oversættes med "*selvtilfredshed*" og dækker over den tilstand, hvor en pilot tror, at "alt er sikkert/ok/normalt/som det plejer", selvom virkeligheden er en helt anden! I situationen har piloten **ubevidst** droppet eller set bort fra sin sikkerhedsmargen og kan være langt tættere på et havari uden selv at være klar over det. Måske har man gjort en ting masser af gange før (fx. fløjet tæt på skrænten, træer eller flagstænger), så det er ligesom blevet en almindelig rutine: Man er blevet **complacent** og glemmer, hvor lidt, der egentligt skal til, før det går galt - og konsekvenserne kan slå hårdt: Der betales som bekendt ved Kasse 1, når man har med flyvning at gøre, og sådan nogle tekstilpiloter som os skal selv tage stødet, når Moder Jord kommer rasende med voldsom hast. Når man er complacent, er man låst fast i en illusion, om at alt er godt. En **situationsbestemt trigger** som kunne have reddet hele dagen, trænger ikke eller kun med besvær ind i bevidstheden.



BRUG AF RADIO UNDER SKOLING.

Der kan med fordel bruges radio, da man som instruktør kan give løbende korrigerende inputs og feedback til eleven. Alligevel benyttes radio måske ikke ofte nok og af for få klubber under skolingsforløbet. Skyldes det gammel vane - fordi "Sådan har vi da altid gjort", eller fordi man er bange for, at eleverne 'fjernstyres' for meget, så de ikke på sigt selv kan træffe vigtige beslutninger i luftrummet? Mange hændelser kunne være undgået, hvis der havde været benyttet radio. Korte instrukser og nogle få præcise informationer kan med stor fordel gives på radio. Eksempler herpå er oplysninger om, at vinden er tiltaget, om rigtig placering på skrænten eller fx. om at afbryde termiksøgning og påbegynde landingsrunde, men dette er kun nogle få eksempler.

Radioen kan være et vigtigt skolingsværktøj, der både kan effektivisere skoling og ikke mindst højne sikkerheden og forhindre uheld.

5. FACEBOOK-GRUPPEN "DHPU/FLYSIK"

For at tilskynde til hurtig og overskuelig deling af informationer er der oprettet en Facebook-gruppe kun til FLYSIK-emner. Alle gruppens medlemmer kan lave opslag, og mange har allerede bidraget med gode inputs. Der er primo 2019 over 229 medlemmer, og der er delt megen god og nyttig sikkerhedsinformation.

6. KLUBBERNES FLYSIK-KOORDINATORER

Der findes en FLYSIK-koordinator i din klub - ham eller hende kan du gå til med flyvesikkerheds-spørgsmål, problemområder du har spottet - eller bare en gode idé. Hvervet som FLYSIK-koordinator er ikke tidskrævende, men seriøst. Du kan læse mere om det i DHPUs nye Driftshåndbog 4. udgave Vers. 1 del 400, tillæg C.

Du kan se din klubs FLYSIK-koordinator her:

Airwave Gliders Poul Dige
Albatros Lars David Lauridsen
Albatrosserne Bo Wienberg
Dragen Nordjylland Henrik Sabro
Larsen
Fotopilot Allan Grynnerup
MDK Mikkel Krogh
Parafun Brian Kjær
PG Fyn ?
PG Klubben Rufus Tollesen

PG Nord Per Nielsen
PG Tølløse Martin Michelsen
Skræntflyverne Jens Hassing
Valhalla 77 HP Mululu
Vingesus Rene Pedersen
VVBF Anne Keincke
Wingover Steffen Beck
XC Sjælland Jens Voetmann



Husk på at du kan kontakte din egen FLYSIK-koordinator i din klub i sikkerhedsspørgsmål, men du er også meget velkommen til at maile (eller ringe, hvis det haster) til din altid venlige Sikkerhedschef i DHPU. Se unionens hjemmeside for kontaktinfo.

På vegne af Sikkerhedsudvalget ønskes du mange herlige flyveoplevelser i 2019!

FLY SAFE!

Allan Dige
Sikkerhedschef DHPU

