

# FLYSIK ÅRSRAPPORT 2019



Dansk Hanggliding & Paragliding Union

# FLYSIK ÅRSRAPPORT 2019

## INDHOLD

1. Stor fremgang i antal af hændelsesrapporter i 2019 ift. 2018
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

## VIGTIGE LINKS TIL SIKKERHEDSINFO

Årsrapporter kan findes under (<https://dhpu.dk/flysik-aarsrapporter/>)

Sikkerhedsinformation er under (<https://dhpu.dk/category/sikkerhedsinformation/>)

Udenlandske bulletiner er under (<https://dhpu.dk/udenlandske-haendelsesrapporter/>)

## 1. STOR FREMGANG I ANTAL AF HÆNDELSESRAPPORTER

Der er i 2019 indrapporteret hele 17 hændelser/havarier 2018(9 hændelser) via vores rapporteringssystem, som findes on-line på [www.dhpu.dk](http://www.dhpu.dk) under **For piloter - Sikkerhedsinformation - DHPU Hændelser** (<https://dhpu.dk/dhpu-haendelser/>) Som noget nyt bliver hændelser offentliggjort, når de er blevet færdigbehandlet. Der er to hændelser hvor passagerer er kommet lettere til skade, som ikke figurerer.

Året 2019 var det 3. vådeste nogensinde og især efteråret det vådeste siden 1874, hvor målingerne begyndte. Om der kan være korrelation mellem vejret og de øgede antal hændelser, er svært at finde kausalitet for, men det er notorisk at hvis man ikke har fløjet i lang tid og har stor trang til at flyve, bliver der gået til marginerne mere end godt er.

Antallet af hændelser ligger ca 50% højere sammenlignet med 2018, 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 2019, 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 nævnelse eller andre personlige oplysninger, kan blive offentliggjort med henblik på at øge flyvesikkerheden.**

## 2. GENNEMGANG AF HÆNDELSER RAPPORTERET I 2019

Nedenunder kan du læse om de rapporterede hændelser. I vid udstrækning er piloternes egen beskrivelse anvendt, evt. med Sikkerhedsudvalgets bemærkninger efterfølgende. Der er i 2019 ikke foretaget dybdegående udredninger af de enkelte hændelser.

Nr	Dato	Sted	Ty pe	Pilot IPPI	* Beskrivelse	Mulige medvirkende faktorer
1	24 JAN	Skrænt	PG	SPP 5	1 Fløj hang flyvning ved Højerup kirke, ved SØ vindretning, jeg fløj i skålen foran kirken, da vinden tog lidt til og drejede lidt mere mod syd, så jeg ikke kunne komme rundt om hjørnet, til højre for kirke, hvor toplandings stedet ligger og mistede hurtigt højde, så jeg kom under skrænthøjde og måtte vælge mellem at lande på nogle store sten/klipper et par meter over havet foran kirken, eller lande i dønnen i det iskolde vand, som er dybt på dette sted og valgte landning, men fik brugt lidt for meget brems, for at undgå at lande i vandet og paraglideren stallede i ca 1.5 meters højde. Og jeg blev kastet baglæns i jorden mellem 2 store sten/klipper og ramte bunden af den ene sten/klippe. Rygbeskyttelsen tog det meste af faldet, men min hjelm og mit knæ snittede stenen/klippen, så hjelmen beskyttede mit hoved, men fik et par små ridser, men jeg fik et slag på mit knæ.	Complacency
2	16 FEB	Skrænt	PG	SPP 5	0 Jeg topstarter og kommer fint ud. Flyver et par runder. Vindens styrke aftager kraftigt. Jeg lander på stranden. Stranden er meget smal. Vingetippen og os kommer lidt i vandet. Ingen skader og problemer.	Situationsbes temt trigger
3	06 APR	Skrænt	PG	SPP 1	1 Under groundhandling i kryds blev elev løftet ca. 40 cm fra jorden, roterer i flyveretning og lander samtidig kun på højre ben.	Supervision (skoling)
4	13 APR	Bjerg	PG	SPP 4	1 På final overskrider en erfaren pilot landing og bliver derefter opmærksom på kraftledninger kun 10-15 væk. Piloten bremser glideren ned og staller på samme tid som ved berøring af strømkablerne og falder cirka 2 meter. Pilotskaderne var mindre lumbalskader.	Complacency
5	17 APR	Bjerg	PG	SPP 5	2 ved distance flyvning i alperne, udløste reserveskærmen sig selv. i ca 1800m asl udløste reserveskærmen uden input fra piloten. både hovedskærm og reserveskærm var fuldt flyvende, dog i direkte modsat retning af hinanden, imellem de 2 skærme var en vinkel på 90-120 grader. hovedskærm blev bremset til lige før stall punkt, p.g.a. frygt for at den ville flyve ind under piloten, og dermed vikle pilot ind i både skærm og liner. ved reserve udløsning befandt jeg mig lige hen over en bjergkam, med stejle klipper på begge sider. vinden blæste mig i retning baglæns ind over bjergkammen, ind i en dal bestående af klipper og træer, et sted hvor jeg ingen sikre landingsoptions havde, foran bjerget var flere gode landingsoptions men p.g.a vind driftede jeg væk fra disse landingsoptions, på toppen af bjerget var en lille græsplæne som jeg hurtigt udså som det eneste sikre landingssted. jeg kunne få en lille smule fremdrift fra hovedskærmen, det var nok fremdrift til at kompensere for reserveskærmen som trak mig i den modsatte retning, og ved skiftevis at give lidt fart i hovedskærm, eller bremse og drifte med reserveskærm kunne jeg lande præcis på	



græsplænen på toppen af bjerget. et b stall af hovedskærm var efter min vurdering ikke en mulighed, da jeg ville pendulere tilbage under reserveskærm som dermed ville drifte hurtigere med vinden ud over klipperne. jeg landede på toppen af bjerget med begge skærme fuldt flyvende, med en vinkel imellem skærmene på mellem 90-120 grader, den ændrede indfaldsvinkel på begge skærme gjorde at synkhastigheden var alt for høj, ifølge variometer 8m/s, p.g.a den høje synkhastighed som jeg ikke havde bemærket i luften gjorde at jeg ikke nåede ud af seletøjet og landede derfor direkte på haleben/ryg

6	21 APR	Optræk	H G	SPD 2	1	Ved mavelandingen skrabede eleven næse og læber. Efterfølgende var eleven lidt øm i nakken, men ikke mere end at eleven nogle timer senere var klar til en flyvning mere, som forløb godt.	Supervision (skoling)
7	11 MAJ	Bjerg	PG	SPP 4	1	Ved flyvning i små termikbobler tæt på bjerg spinner piloten glideren. Piloten antager at det er et kollaps og begynder at bremse mere, hvilket inducerer en stall. Stallet afbrydes efter 2. pendul, og glideren begynder at flyve igen, men under dykket rammer piloten trætoppene. De mindre skader der opstod, var en skulder der gik ud af led.	
8	12 MAJ	Skrænt	PG	SPP 5	1	Fløj hang flyvning på feriecentret i Gilleleje, sammen med en anden pilot, mens han pakkede sin skærm, ville tilskadekomne pilot lige flyve en sidste tur på skrænten og valgte at toplande på sammen måde som havde gjort 10 gange før samme dag. Da pilot krabbede sig ind til toplanding, for derefter at dreje og lande op mod vinden, fejlbedømte afstanden til et træ, som fik fat i stabilo linien i venstre side af glideren og var nødsaget til at bremse højre side hårdt op for ikke at spinde ind i træstammerne, hvilket fik frigjort stabilo linien og medførte en hård medvinds landing på røven, med en halvt stallet glider. Fik et tryk på nederste del af rygsojlen. Pilotens vurdering af hændelsen: Pilotfejl idet pilot fejlbedømte afstanden til et træ. Derudover, fordi at vinden var blevet en lille smule mere nordlig end tidligere, hvilket gjorde at pilot skulle have valgt at komme til landing fra modsatte side, hvilket havde gjort det lettere at dreje op mod vinden under landingen, hvilket også havde medført mindre fart under indflyvningen til landingen.	Complacency
9	01 JUN	Skrænt	PG	SPP 3	2	Eleven har lige foretaget flere perfekte flyvning med strandstart, flyvning, landing på stranden og løber straks med skærmen flyvende skråt ind mod skrænten mod vinden for at strandstarte igen. Det forløber perfekt til ca. halvvejs op af skrænten, han snubler og sætter en hånd i jorden og trækker i en bremse. Dette medføre at skærmen drejer ind mod skrænten. Skærmen er nu i kompressionen og trækker eleven op af skrænten, der rammer han den skarpe kant på toppen med siden af kroppen. Han ender ca. 5 meter bag kanten liggende på siden med skærmen i ro ved siden af. Der var radiokontakt med instruktør, under hele forløbet.	Supervision (skoling)
10	24 JUL	Optræk	PG	SPP 5	0	Hændelses ved optræk af paraglider. Efter start/skærm korrekt i luften og kommando "kør ind" givet til spiloperatør blev trækket i linien øget. I ca 50 mtr højde springer sprængstykket mellem paraglider og line p.g.a af et utilsigtet højt træk i linien. Skærmen bremses ( efterfølgende evaluering af hændelse måske for tidligt) med det resultat at skærmen går i deep stall. Ingen kontakt til skærm fra min side, bremse line slappe , hvorefter skærmen drejer ca 120 grader. På dette tidspunkt falder jeg stadig og har retning mod en række træer medvind. Da jeg ikke har fuld kontrol over skærm på dette tidspunkt og er tæt på jorden, falder stadig, beslutter jeg at lade stå til og lande i træerne, heldigvis uskadt Årsag til hændelse. Utilsigtet højt træk i line forårsaget af spiloperatør fejl. Anvendt sprængstykke har en en brudstykke på ca. 200 kg.	Situations-be stemt trigger
11	14 AUG	Skrænt	PG	SPP 5	2	Blev overrasket over en regnbyge og skudt op i 100 meter hvorefter det gik ned igen og frit fald de sidste 20m. Fald i lyn.	Complacency



12	25 AUG	Skrænt	PG	SPP 5	0 Pilot skal flyve en tandemtur med kæresten til en af klubbens medlemmer. frisk vind 8m/s, enkelte stød op til 10m/s. topstart med starthjælper. Både starthjælper og passager er informeret om startteknik og Tandem erklæring udfyldt. baglæns krydsstart, tandem kommer hurtigt op og Starthjælper mister grebet i passager, som mister balancen og falder og får spændt ben for piloten, der også falder og vi bliver trukket omkring 10 meter efter tandem glider før piloten får kontrol og lagt glideren ned på jorden. Passageren slår langefingeren under forløbet. Passager mener ikke at det er slemt og vi flyver 2 fine tandem ture derefter. Passager tager senere er tur på skadestuen, som konstaterer en forstuvning på brusken på langefinger ledet ved knoen.	
13	14 SEP	Skrænt	PG	SPP 4	1 Var på stedet med 4 andre erfarne piloter - for mit vedkommende for første gang på Reersø. Første flyvning gik helt uproblematisk med fin top-start og -landing. Vinden faldt og kom igen efter en lille time. Denne gang skæv - antageligvis 20-30 grader skæv fra syd. To piloter var gået i luften - og jeg lagde an til at starte. Træk skærmen op ca. 10 meter fra kanten. Skærmen lagde sig ned og jeg trak op igen et par meter tættere på kanten. Skærmen kom op og drejede uventet hen mod 70-80 grader skæv og var en enkelt gang nærmest vinkelret på skrænten. Det varede nogle få sekunder og jeg mærkede at den side af skærmen, der var ind mod land, havde et mindre indklap, som gjorde at jeg måtte nogle skidt ud mod kanten af skrænten for at få rettet skærmen op. Det lykkedes kortvarigt, men formentlig pga. turbulens begyndte skærmen igen at trække ud af mod kanten, og pludselig dykkede den halvdel af skærmen, der var ud mod havet ned - dog stadig fuldt bærende - og trak mig ud over kanten af skrænten. Skrænten er ca. 5 meter høj på stedet og stranden har ret mange halvstore sten. Jeg ramte ned på siden og mit AC-led i skulderen blev revet løs og yderste led på modsat tommelfinger brækkede. Jeg antager at seletøjet i en eller anden grad har taget af, da en af piloterne oppe ved startstedet hører lyden af luft, der bliver slået ud. Og det stammer ikke fra mine lunger, da jeg ikke har oplevelsen af at skulle gispe efter vejret. De to flyvende piloter kommer ned umiddelbart efter (uden at have set mit styrt) på grund af turbulent luft. Den ene pilot's skærm havner ved landingen også ude på den anden side af skræntens kant, som for mig vidner om en "underlig" turbulens ved startstedet, som trækker skærmen ud mod havet - i hvert fald ved en skæv sydlig vind.	
14	01 OKT	Bjerg	PG	SPP 5	0 Tandempassager på ca.100 kg, sætter sig ind i selen før Tandem er i luften med det resultat at han bliver slæbt hen af græsset. Ikke muligt for tandempilot at bære passager + løbe. Dette sker tæt på kanten hvorfor tandem bliver 1/2 airborne med en passager der slæbes, primært på højre side af hans seletøj. Piloten vælger at dreje t.h. langs skrænten for en nødlanding i sumpet let kuperet område da alternativt ville have været midt i flere store grantræer. Landing sker stadig med passager siddende som vælter forover ved landingen. Hvorved højre fod forstues	
15	06 OKT	Optræk	H G	SPD 1	0 instruktør 1 giver anvisninger og ligger gameplan for den kommende flyvning, hvad eleven skal gøre. Fortæller på let forståeligt for nye elever. Imens instruktør 1 instruerer anden elev/ holder starten i gang, tager instruktør 2 eleven til side, fordi han havde set noget han mente ikke var godt nok styret på forrige flyvning. Instruktør 2 giver en væsentlig mere omfattende instruktion og bruger flere fagudtryk mv. Under næste flyvning er elev lidt forvirret over de mange informationer og prøver at gøre hvad begge instruktører sagde. Elev ender med dårlig landing. Får ikke rettet op i vinden efter at være kommet op i 5 m og træk slækkes og flader ikke af langs jorden. PGA store hjul på bundbar i stubmark bøjer bundbar og en upright knækker. Elev uskadt.	Supervision (skoling)



16	22 NOV	Skrænt	PG	SPP 5	2	Vi flyver 2 piloter på skrænten og den 3. er på vej. 2 venter på at vinden skal falde. Der er smør vind på skrænten og jeg vil undervise inst. Elev 1 + 2 i at bedømme vind og lave 360 g drej. Første 360. Udføres perfekt som demo af undertegne. Fin afstand højde et lille drej til højre og derefter et skarpere drej til venstre 360 g rundt. Alt er perfekt. PGA afstand til elev1 ser han det ikke ordentligt, andet forsøg bliver lavet så elev1 er tættere på mig og pga opmærksomhed på elev1 får jeg ikke lavet det lille højre drej der får drejet til at starte hurtigere. Første del ser rigtigt ud men jeg indser at drejet er for langsomt og pludselig kommer skrænten meget hurtigt. Jeg forsøger at flare mig ud af fejltagelsen men rammer en busk og skrænten med stor hastighed. Ender på toppen af skrænten hvor jeg modtager førstehjælp fra elev1 og nu ankommet elev2 samt en lokal dame.	Complacency
17	25 DEC	Skrænt	PG	SPP 5	2	Var til skrænt flyvning ved strandbjerggård på Nordkysten i DK. Da vejret pludselig blæser op uden varsel fra ca. 7 m/s til 10+ m/s med gustvinde. Jeg lå og hyggede med at flyve ind og ud af løft zonen (se tegning) gjorde jeg nok en 5-8 gange uden tegn på noget skulle ske, Ved sidste gang, blev jeg fange ved punkt 1. Af pludselig mere vind der trak mig både op og ind over land, Ved punkt 2. Fik jeg min accelerator Ned (ca. 2/3 dele i bund) men blev stadig blæst både mere op af og bagud, Nogle sek efter ved punkt 3. Tog jeg også øre ind, der kom jeg lidt ned i højde med fortsat bagud. Nogle sek. efter var ved punkt 4. Der valgte jeg at slippe mine øre, og lige efter klippe min ene side af skærmen og lade og faldt/slynget ned i jorden. Skader: Brækket L4 lændehvirvel.	Situations-be stemt trigger

#### \* Hændelseskategorier:

##### 0. Uskadt

##### 1. Mindre personskader

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

##### 3. Fatal hændelse

#### Uddybende om de individuelle hændelser:

Ad 5: Årsag til hændelse kan være fejl på udstyr samt manglende preflightcheck

Ad 7: Større sikkerhedsmarginer, afstand til terræn

Ad 11,12,13,17: Planlægning af flyvning, dømmekraft i forhold til vurdering af vejret

Ad 14: Preflight rutine og passager briefing samt flyveplanlægning

Ad 9,15: Klubbens skolingsstruktur kan have en medvirkende årsag

### 3. FORDELING PÅ RATING (2018 tal i parentes )

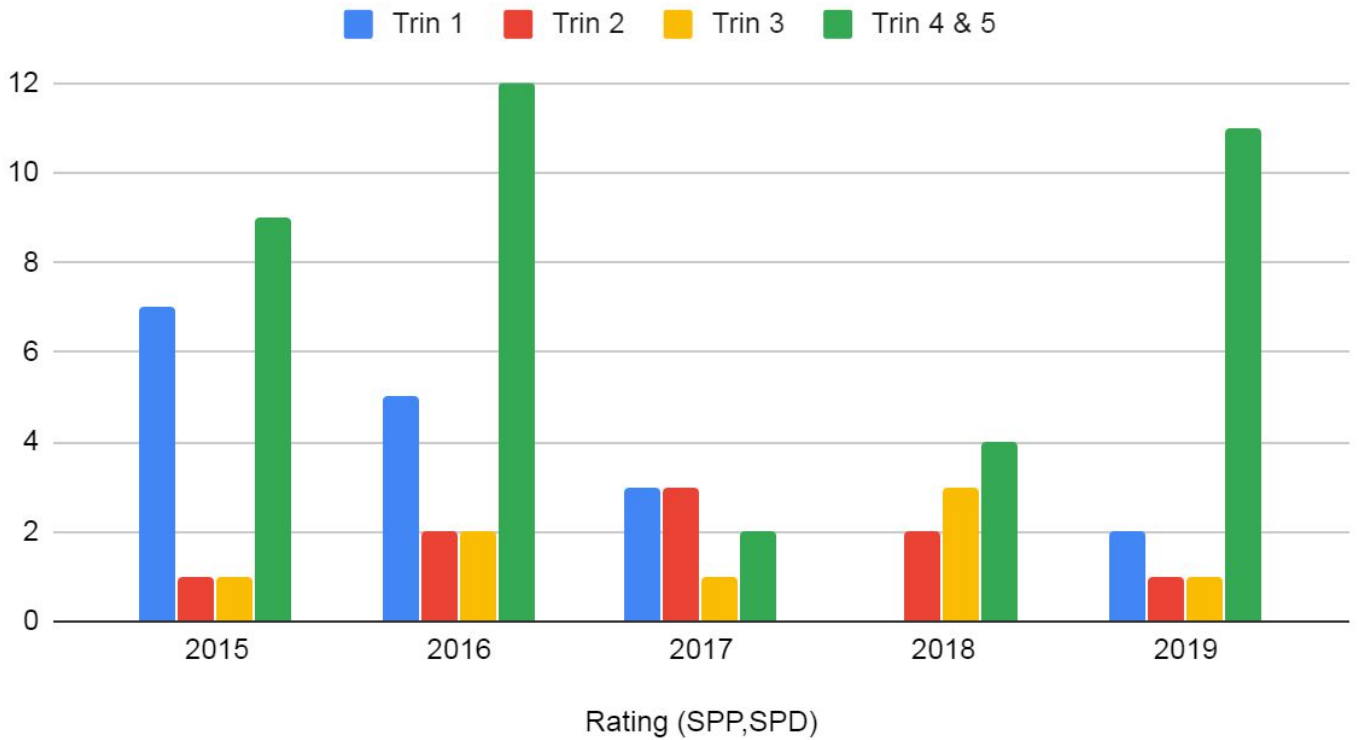
Rating	1	2	3	4 & 5	Alle ratings
0. Uskadt	1 (0)	0 (1)	0 (0)	2 (2)	3 (3)
1. Mindre personskader	1 (0)	1 (1)	0 (1)	5 (1)	7 (3)
2. Alvorlige personskader	0 (0)	0 (0)	1 (2)	4 (1)	5 (3)
Samlet antal rapporter	2 (0)	1 (2)	1 (3)	11 (4)	15 (9)

Derudover er to passagerer kommet mindre til skade, men tæller ikke med i denne statistik.



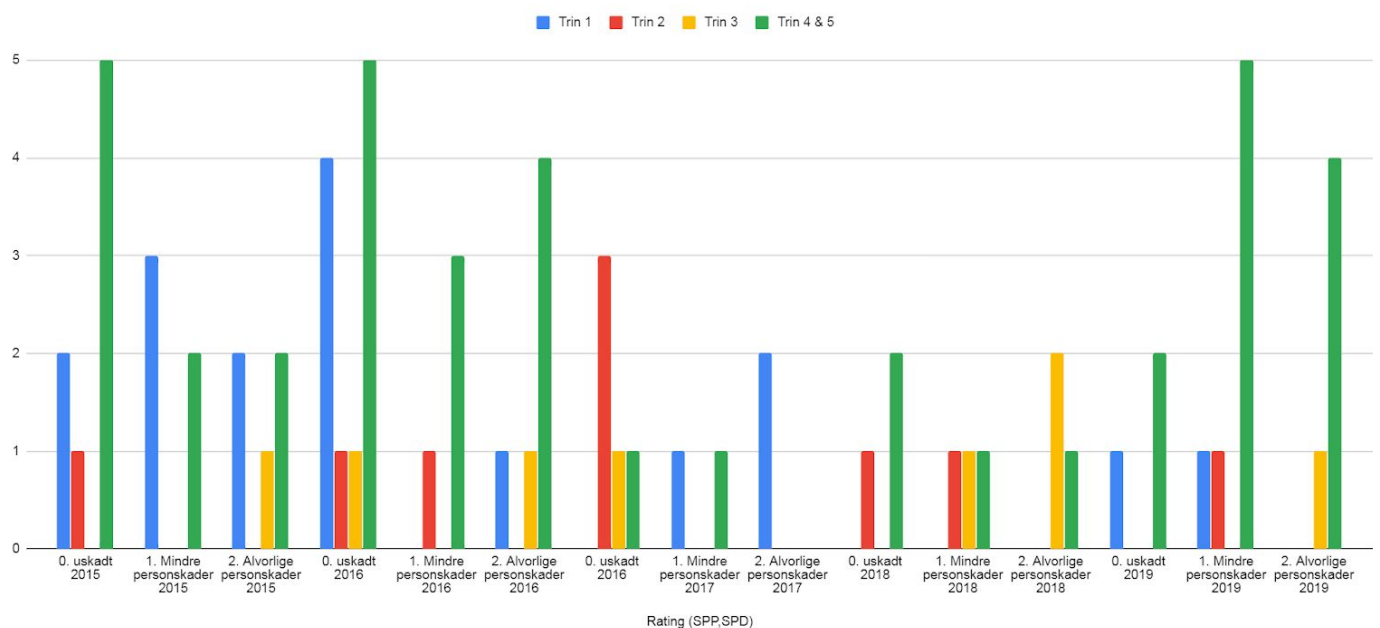
Historisk oversigt over hændelser fordelt på trin over de sidste 5 år. Her ser man

## Trin 1, Trin 2, Trin 3 og Trin 4 & 5



Denne statistik viser fordelingen af alvorlighed for hændelserne for de sidste 5 år.

## Trin 1, Trin 2, Trin 3 og Trin 4 & 5



## 4. MEDVIRKENDE FAKTORER & UDLEDTE FOKUSOMRÅDER

### SUPERVISION (SKOLING)

I 2019 var 3 af 17 hændelser skolingsflyvninger med enten SPP1/SPD1- eller SPP2/SPD2-elever, hvor "Supervision (skoling)" vurderes som medvirkende faktor til en evt. hændelse. Rapporten viser, at der er en stigning på en hændelse i ft. sidste år, når det drejer sig om hændelser ifb. med skolingsforløb. Rapporten viser endvidere, at vi ligesom sidste år stadig ser en stigning af indberettede hændelser blandt 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. Ser man grafen, der viser antallet af hændelser fordelt på trin igennem de sidste 5 år, kan man se, at der er markant færre hændelser blandt eleverne, hvilket kan være et positivt resultat af den øgede indsats og fokus på de nye systematiserede skolingsforløb. Resultatet kan givetvis være en positiv affødt effekt deraf.

### 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 2020 over 250 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 Johnni Gray Dufour

PG Nord Jens Winther Hansen  
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 2020!

FLY SAFE!

Allan Dige  
Sikkerhedschef DHPU

