

# FLYSIK ÅRSRAPPORT 2021



DIF



Dansk Hanggliding & Paragliding Union

*Af Sikkerhedschef  
Gustav Alexander Scheel-Bech*



European Hang Gliding  
and Paragliding Union



# FLYSIK ÅRSRAPPORT 2021

## INDHOLD

1. Stadig for få antal hændelsesrapporteringer fra piloter i DHPU.
2. Gennemgang af hændelser
3. Fordeling på Rating
4. Medvirkende faktorer & udledte fokusområder for 2021
  - a. - Complacency
  - b. - Overmod
  - c. - Manglende erfaring og uddannelse
5. Facebook-gruppen "DHPU/FLYSIK"
6. Klubbernes FLYSIK-koordinatører
7. Kontakt info for yderligere spørgsmål

---

## VIGTIGE LINKS TIL SIKKERHEDSINFO

Alle årsrapporter kan findes under (<https://dhp.dk/flysik-aarsrapporter/>)  
Sikkerhedsinformation findes under (<https://dhp.dk/category/sikkerhedsinformation/>)  
Sikkerheds-bulletiner findes under (<https://dhp.dk/udenlandske-haendelsesrapporter/>)

Rapporteringssystemet findes on-line på [www.dhp.dk](http://www.dhp.dk) under **For piloter - Sikkerhedsinformation - DHPU Hændelser** (<https://dhp.dk/dhp-haendelser/>).

---

## 1. Stadig for få antal hændelsesrapporteringer fra piloter i DHPU.

Der er i 2021 kun indrapporteret 10 hændelser/havarier altså én mere end i 2020.

Vores rapporteringssystem, har været nede og det er beklageligt da der kan have været enkelte rapporteringer der er gået tabt.

Jeg har forsøgt at kommunikere ud til klubberne via FLYSIK koordinatørerne at få flere indberetninger men det er stadig meget få der reelt set bliver udfyldt.

Til sammenligning har jeg som sikkerhedschef selv udfyldt 4 (ud af de 10) hændelser jeg har observeret.

**HUSK: Alle situationer hvor du mener at andre piloter kunne lære noget, må hellere end gerne indrapporteres som en hændelsesrapport via DHPU formularen!**

Til alle jer, der har indrapporteret hændelser i 2021, skal der lyde en stor TAK! I hjælper aktivt jeres flyve-kammerater med at flyve mere sikkert.



**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 2021

Nedenunder kan du læse om de rapporterede hændelser. I vid udstrækning er piloternes egen beskrivelse anvendt, evt. med Sikkerhedsudvalgets bemærkninger efterfølgende.

Nr	Dato	Sted	IPPI	*	Beskrivelse	Mulige medvirkende faktorer
1	9/7/21	Gilleleje	5	2	Benyttede udstyr piloten ikke var erfaren med og bliver blæst bagover en skrænt med kompliceret ankelbrud til følge.	Overmod Complacency
2	19/7/21	Løkken	0	1	Udenlandsk pilot forsøger skræntflyvning uden hjelm og med manglende erfaring. Forsøgte frontstart på toppen af skrænten i 6-8 m/s (ligesom ved bjergstart). Slår sig let efter et par fejlstarter og opgiver flyvning.	Manglende erfaring & uddannelse
3	30/7/21	Island	4	0	Uopmærksom flyvning i læside af vulkan med kollaps og reserveskærm skast til følge. Reserveskærm kommer <u>IKKE</u> ud, men hovedskærm foldes ud igen og flyver videre til landing.	Manglende opmærksomhed Ukendt terræn
4	22/8/21	Stenløse	5	0	2x PPG flyver i nærheden (170m) af hestefold hvor af en pige der ridder bliver smidt af sin hest som blev skræmt af larmen fra paramotorerne.	Ikke hensigtsmæssig afstand til dyr.
5	22/8/21	Værløse	5	0	Efter voldsomt turbulent optræk udløses piloten fra linen i ca. 100m højde hvorefter skærmen spinder med venstresidig kravet. Reserveskærm kastes hurtigt, der folder sig ud med det samme og der landes fint med PLF.	Manglende skærmkontrol i ekstreme forhold af turbulens og ved udløsning.
6	31/8/21	Gilleleje	6	0	Ved start af tandem med elev løftes skærmen op hvoraf der en højresidig kravet som medfører let højre drej. Skærmen forsøges rettet med modsidig brems men groundhandles ind i nærstående træ hvorefter pilot og passager klipper ud og tager skærmen ned fra grenene.	Complacency Manglende pre-flight check
7	2/9/21	Hersted-høje	0	0	Instruktør underviser sine elever da han får øje på en far og søn der forsøger at flyve ulovligt (uden flyvebevis & forsikring) med en 30 år gammel paraglider, cykelhjelme og babyalarm som radio. Efter konfrontation flyver de stadig videre. Ikke politianmeldt.	Manglende erfaring og uddannelse
8	10/9/21	Heatherhill	6	0	Tandem flyvning i lav vind der næsten er bærende resulterer i uventet synk og landing i små buske.	Complacency
9	9/10/21	Fasterholt	2	0	Hangglider bliver trukket af ve. side af startvogn ved start træk. Resten af optræk går fint. Ingen skader.	Procedurefejl Complacency
10	23/10/21	Vejers	4	1	Blæst bagover hvorefter piloten lander ved rullefald og slår hovedet (Efterfølgende hovedpine). Formår dog at kontrollere skærmen ved at få fat i vingetippen og rullet den sammen.	Overmod Complacency

\* Hændelseskategorier:

0. Uskadt

1. Mindre personskader

2. Alvorlige personskader (mere end 48 timers hospitalsindlæggelse, knoglebrud, blødninger og nerveskader)

3. Fatal hændelse



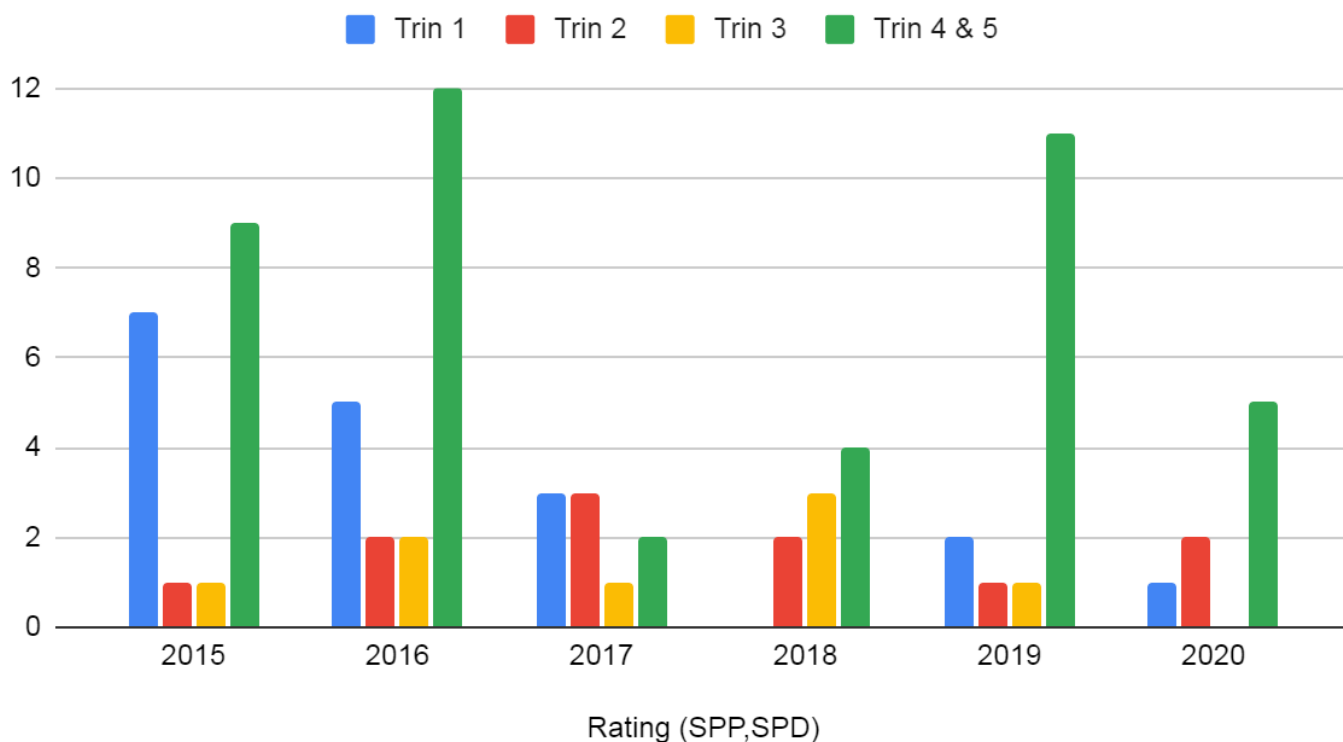
### 3. Hændelser fordelt på RATING i 2021 (2020 tal i parentes )

Rating	Ingen rating	1	2	3	4	5	6 (Tandem)	Alle ratings
0. Uskadt	2	0	1 (2)	0	2 (3)	2	2	8 (5)
1. Mindre personskader	0	0	0	0	0 (1)	0	0	0 (1)
2. Alvorlige personskader	0	0 (1)	0	0	0 (1)	1	0	1 (2)
Samlet antal rapporter	2	0 (1)	1 (2)	0	2 (5)	3	2	10 (8)

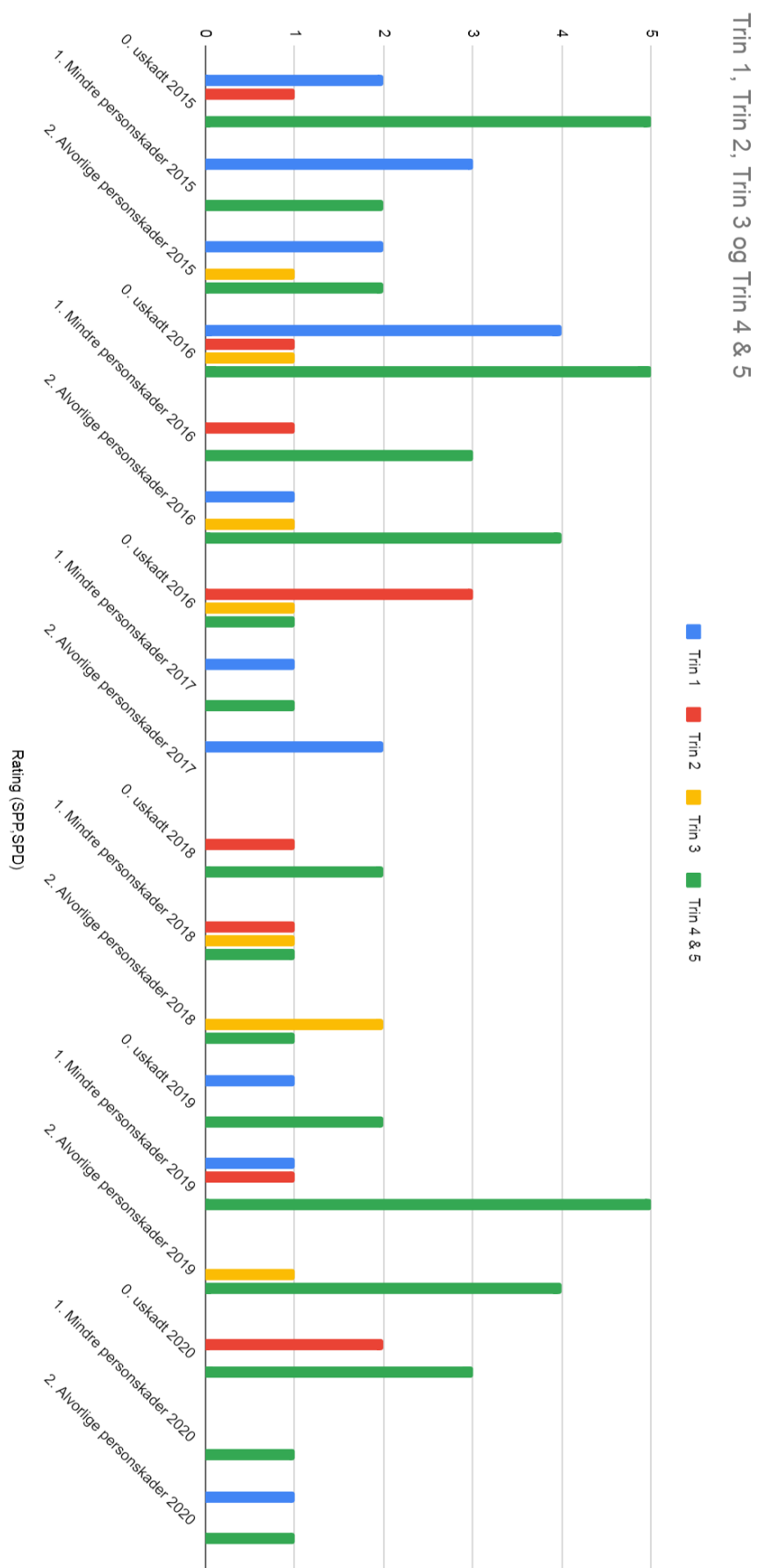
*\*I 2020 rapporten er ratings 4-5-6 lagt sammen under 4 i denne rapport. + en UL hændelse er ikke med.*

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

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



## Statistisk fordeling af alvorlighed for hændelserne de sidste 5 år.



## 4. UDDYBNING AF DE MEDVIRKENDE FAKTORER & UDLEDTE FOKUSOMRÅDER FOR HÆNDELSER I 2021

---

### COMPLACENCY

Et begreb, der på dansk kan oversættes med "*selvtilfredshed*" og dækker over den tilstand, hvor en pilot **tror, at alt er sikkert**, okay eller som det plejer at være, selvom virkeligheden er en helt anden!

Når man er complacent, er man **låst fast i en illusion**, om at alt er godt og fortsætter med at være godt. Her kan selv en situationsbestemt trigger, der normalt kan indikere at flyve forholdene er ved at ændre sig, være svære at reagere på og her kan der opstå situationer der er farlige for flyvesikkerheden.

I situationen ser piloten **ubevidst** bort fra sin egen sikkerhedsmargin og kan være langt tættere på en ulykke uden selv at være klar over det. Måske har man gennemført en flyvning mange gange før (fx. fløjet tæt på skrænten, træer eller flagstænger), så det er blevet en almindelig rutine at være tæt på ulykke.

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. Vores driftshåndbog bygger på de fejl og erfaringer som vore sports fædre har lært på den hårde måde.

For at undgå complacency er det vigtig konstant at **forholde sig kritisk**. Lad aldrig din egen sikkerhed som pilot være andres fulde ansvar. Det er kun dig der kan vurdere alle forhold ifm din flyvning og træffe de rigtige beslutninger i situationen. Et godt ordsprog som benyttes til at vurdere flyve omstændigheder lyder:

*"Hvis du er i tvivl, så er du ikke i tvivl".*

---

### OVERMOD

Overmod kan opstå hos alle piloter. Flyvning er en særlig størrelse hvor **din sikkerhed er direkte lig den selvdisciplin** du ligger i det. Som tiden går og dine evner udvikles kan der opstå situationer hvor du vægter dine evner højere end det som faktisk kræves af dig under flyvningen, og her kan der opstå farlige situationer.

**Dumdristighed** eller overmod, kan opstå ved skræntflyvning i for kraftig vind, benytte udstyr der er designet til piloter over dit eget niveau eller blot at blive grebet af lysten til at flyve selvom omstændigheder ikke tillader dette på en sikker måde.

For at værne sig mod dette fænomen er det igen **selvdisciplinen der må trænes**. Hvis du vælger den sikre beslutning om ikke at flyve i tvivlsomme forhold, så bliver du foræret muligheden for at flyve næste dag!



## MANGLLENDE ERFARING & UDDANNELSE

---

Mange af årets hændelser tager udgangspunkt i disse 2 vigtige områder.

Jeg vil tillade mig at sige at når piloter flyver uden brug af hjelm, gamle skærme der ikke er flyvedygtige eller uden uddannelse og flyvebeviser er det **fordi at de ikke ved bedre.**

Flyvning er sjovt, en fantastisk kontakt med naturen og dens kræfter samt et mentalt frirum som vi elsker. Men flyvning er farligt hvis ikke man passer ordentligt på!

Vi der har gennemgået en hang og paragliding uddannelse og har dannet vores egne erfaringer med flyvning har fået en sund mængde respekt for hvad det hele handler om. Vi flyver hele tiden i naturen som bestemmer forhold der er udenfor vore menneskers kontrol. Det stiller store krav til vores viden om aerodynamik, meteorologiske og geografiske forhold for at kunne forudse forhold hvori vi kan flyve sikkert.

Har man ikke denne baggrund ved vedkommende jo ikke hvad det er for en verden de bevæger sig ud i!

Derfor er min opfordring at oplysning er den bedste vej frem! Hvis du møder piloter som det ligner ikke har en uddannelse eller mangler megen erfaring i vores sport så forklar dem kort om hvorfor vi gør som vi gør.

Vi uddanner instruktører med stor erfaring indenfor flyvning der er klar til at videregive deres flyveerfaring til de næste generationer således at de kan flyve sikkert. Hvis alle skulle starte forfra med at begå de samme fejl flytter vi aldrig vores sport i en mere sikker retning.

De fleste mennesker har ikke en hensynsløs tilgang til livet og vil efter opfordring og oplysning gerne spille efter de regler som vi i DHPU og trafikstyrelsen nu engang har sat for flyvning med hang- og paraglider i Danmark.

Jeg håber at i vil tage fat i de enkelte som prøver kræfter med vores sport udenfor de officielle uddannelser og vise dem den sikre vej til at nyde vores fantastiske sport, andet har vi ikke råd til!



## 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 2021 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 gode idéer. Hvervet som FLYSIK-koordinator er ikke tidskrævende, men seriøst. Du kan læse mere om det i DHPU's Driftshåndbog 4. udgave Vers. 1 del 400, tillæg C.

---

Du kan se din egen klubs FLYSIK-koordinator her:

**Airwave Paragliding Klub** Poul Dige

**Albatros** Lars David Lauridsen

**Albatrosserne** Bo Wienberg

**Dragen Nordjylland** Henrik Sabro

Larsen

**MDK** Mikkel Krogh

**Parafun** Brian Kjær

**PG Fyn** Martin Krogager

**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

**XC Sjælland** Jens Voetmann





## HAR DU YDERLIGERE SPØRGSMÅL?

Husk på at du altid kan kontakte din egen FLYSIK-koordinator i din klub mht sikkerhedsspørgsmål, men du er også meget velkommen til at maile og ringe til din Sikkerhedschef i DHPU på følgende kontaktinfo:

---

### Gustav Alexander Scheel-Bech

Sikkerhedschef

[sikkerhedschef@dhp.dk](mailto:sikkerhedschef@dhp.dk) | +4542400061

Dansk Hanggliding og Paragliding Union | [www.dhp.dk](http://www.dhp.dk)

Idrættens Hus

Brøndby Stadion 20

2605 Brøndby

---

På vegne af Sikkerhedsudvalget ønskes du mange herlige flyveoplevelser i 2022!

# FLY SAFE!

*- Ut secure volent -  
Gustav Alexander Scheel-Bech  
DHPU Sikkerhedschef*

