

FLYSIK ÅRSRAPPORT 2022



DIF



Dansk Hanggliding & Paragliding Union

*Af Sikkerhedschef
Gustav Alexander Scheel-Bech*



European Hang Gliding
and Paragliding Union



FLYSIK ÅRSRAPPORT 2022

INDHOLD

1. Stigning i antal hændelsesrapporteringer fra piloter i DHPU.
 2. Gennemgang af hændelser
 3. Fordeling af hændelser på ratings
 4. Medvirkende faktorer & udledte fokusområder for 2022
 - 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://dhpu.dk/flysik-aarsrapporter/>)
Sikkerhedsinformation findes under (<https://dhpu.dk/category/sikkerhedsinformation/>)
Sikkerheds-bulletiner findes under (<https://dhpu.dk/udenlandske-haendelsesrapporter/>)

Rapporteringssystemet findes on-line på www.dhpu.dk under **For piloter - Indberet hændelse:** (<https://dhpu.dk/dhpu-haendelser/>).

1. Stigning i antal hændelsesrapporteringer fra piloter i DHPU.

Der er i 2022 indrapporteret 24 hændelser/havarier altså 10 flere end i 2021. Det er ca. 2,5 gange så mange som sidste år, som indikerer en naturlig stigning i flyveaktiviteten efter Covid-19 pandemiens mange nedlukninger.

Vores rapporteringssystem fra det europæiske hang og paragliding forum (EHPU), er på vej til at få en kæmpe reovering hvoraf det vil blive nemmere at trække data ud til statistik fra alle lande i europa. Det ville også blive lettere for den enkelte pilot at indrapportere uden at skulle udfylde en lang formular.

Jeg har som sikkerhedschef igen i år forsøgt at kommunikere ud til klubberne via FLYSIK koordinatørerne at få flere indberetninger og dette har forhåbentligt hjulpet på det stigende antal indrapporteringer!

2022 har været det bedste og værste år for sikkerheden i unionen. Den tragiske ulykke på Lindtorp flyveplads har påvirket os alle og vores dybeste medfølelse er ved familien der har mistet deres kæreste. Det bedste vi kan gøre er at lære af fejl og sørge for at det aldrig gentager sig.



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

Til alle jer, der har indrappoteret hændelser i 2022, skal der lyde en stor TAK! I hjælper aktivt jeres flyve-kammerater med at flyve mere sikkert.

OBS! Indrappoteringer 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 2022

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	23.01.22	Caleta de Famara Lanzarote	4	0	Første gang med ny skærm på nyt flyvested. Flyver videre efter point-of-no-return med skærm hængende bag sig hvoraf glideren er næsten er stallet og piloten vælger at løbe ud over bjerget. Glideren oplever et lille asymmetrisk kollaps uden retningsdrej og flyver videre.	Complacency Overmod Manglende erfaring
2	24.01.22	Tenesar Lanzarote	4	0	Ved flyvning på indlandsskrænt med ældre skærm flyves der skrænt/termik og piloten oplever 80% front kollaps under turbulente forhold hvorefter skærmen forholder sig ud og flyver videre uden retningsdrej.	Manglende erfaring
3	11.02.22	Kanne- stederne	5B	0	Under fuldt accelereret flyvning på skrænt i 2 meters højde oplever piloten skiftende løft og dermed turbulent luft der medfører asymmetrisk kollaps med kollision med skrænten uden skade på pilot eller materiel.	Complacency Overmod
4	06.03.22	Hersted Høje	1	1	Ny elev foretager en fin landing efter nedflyvning hvorefter der opstår smerter i venstre lår der viser sig at være en muskel fibersprængning.	Manglende kondition
5	07.03.22	Livigno Italien	5	1	Flyvning fra skisportssted og landing på stort snebelagt græsareal. Piloten gjorde ikke noget for at løbe da han ville lande blødt i sneen men det var is hvorved han landede hårdt og slog derfor foden.	Complacency Overmod
6	17.04.22	Tølløse flyveplads	6	2	Tandem optræk i let vind hvoraf passageren under startløbet snubler og piloten vælter samtidigt. Optrækket bliver afbrudt og passageren brækker benet.	Complacency Manglende erfaring
7	20.04.22	Dokkedal	3	0	Knuderne på elevskærmens bremsehåndtagene går op under groundhandling. Dog inden flyvning og ingen skader.	Mulig fabriksfejl
8	20.04.22	Gilbjerg- hoved	4	2	Pilot laver utilsigtet toplanding og hans ben kollapsede. Efter enkelte skridt sker der læsion af begge lårbenssener ved knæet med hospitalsindlæggelse.	Manglende erfaring & kondition
9	29.05.22	Allerød fodbold- bane	5	0	Kort efter start med paratrike kommer skærmen skævt op og ændrer retning hvoraf piloten giver fuld gas og rammer et fodboldmål med baghjulet med nødlanding derefter. Ingen personskader.	Complacency Overmod Manglende erfaring



10	06.06.22	Puncho d Agast <i>Frankrig</i>	3	0	Elev flyvning fra bjergside hvoraf eleven søger ind i en bjergdal og bliver fanget af vinden og kan ikke nå landingsstedet. Bjergsiden er omgivet af træer og eleven formår at finde en vej hvor der landes sikkert.	Overmod Manglende erfaring
11	10.06.22	Brunas <i>Frankrig</i>	3	0	Under anflyvning til landing oplever en elev mere synk end forventet og flyver frontalt ind i en trækrone. Falder ned gennem træets grene og landet i en bæk. Ingen personskader.	Complacency Manglende erfaring
12	22.06.22	Wild- schönau <i>Østrig</i>	5	0	Flere små hø-strå sider fanget i gliderens B & C liner efter start og forårsager bremseinput. Piloten vælger at nødlande med det samme uden problemer.	Complacency Pre-flight check
13	24.06.22	Lindtorp Flyveplads	4	3	Under paramotor skoleflyvning laver elev, under instruktion, en manøvre i lav højde der udvikler sig til spiral mod jorden med fatal udgang.	<i>Se bulletin og rapport for lindtorp-ulykken</i>
14	24.06.22	Kruševo <i>Nord Make- donien</i>	4	0	Under træning af pitch-pendulum øvelse i god højde kommer piloten til at spinne glideren men formår at genvinde normal flyvning med retnings-drej 90 grader.	Manglende erfaring
15	04.07.22	Nord for Bovbjerg	2	0	Elev får, under PPG-skoling men sten på propellen under startløb på en strand, og laver hurtig nødlanding derefter. Ingen personskader. Propel beskadiget.	Valg af flyvested
16	24.07.22	Tølløse flyveplads	1	0	Hangglider elev får under optræk uintentionelt udløst snoren og drev med vinden mod nogle træer og nødlandende. Ingen personskader.	Manglende erfaring
17	07.08.22	Hammars Backar <i>Sverige</i>	3	1	Elev kolliderer med tandem på skrænt og nødlanding i vandkanten. Stranden består af store sten men heldigvis foregår landing uden personskader.	Complacency Manglende erfaring
18	14.08.22	Dybbøl Strand	4	2	Under toplanding på skrænt bliver der bremset voldsomt hvor glider spinder og hård kollision med jorden fra 5 meters fald. Ambulance kørsel til sygehus med fund af brud på rygsøjle med efterfølgende operation.	Complacency Overmod Manglende erfaring
19	28.08.22	Brassano del Grappa <i>Italien</i>	4	1	Under start har glideren en knude på linerne hvorefter der under start forekommer drej til venstre og der tages i luften. Knuden kan ikke opløses under flyvning og der planlægges nødlanding hvorefter der sker en hård landing med småskader hos piloten.	Complacency
20	29.08.22	Brassano del Grappa <i>Italien</i>	4	1	Under indflyvning til landing er pilot for lav og beslutter at lande i en indkørsel med en lukket port for enden. Piloten rammer denne port og får kun mindre skader.	Complacency Overmod Manglende erfaring
21	25.09.22	Toftum Bjerge	5b	0	Skærm kolliderer under skræntflyvning med modelsvævefly og laver fin toplanding. Ingen skader.	Complacency Udefrakommende faktorer
22	13.10.22	Røsnes	4	2	Ny pilot laver dynamiske drej/wingovers på skrænt i lav højde hvorefter piloten lander under et drej med høj fart. Der sker brud af håndleddet ved kollision med jorden.	Complacency Overmod Manglende erfaring



23 20.11.22 Marselis Hotel 5 0 Flyvning ved skrænt hvor en helikopter overflyver skrænten nær piloten i ca. 100 meter over. Piloten frygter rotorwash og lander med det samme uden skader. Udefrakommende faktorer

24 17.12.22 Hammars Backar Sverige 4 **1** Under landing på strand ved skrænt bliver pilot overrasket over bedre glidetæl på ny glider. For at undgå en vandlanding bremser piloten skærmen og staller utilsigtet og falder 3 m mod jorden og bliver kørt på hospitalet grundet smerter. Får lavet scanning der ikke viser brud på knogler eller nerveskader. Complacency Manglende erfaring

* Hændelseskategorier:

0. Uskadt

1. Mindre personskader

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

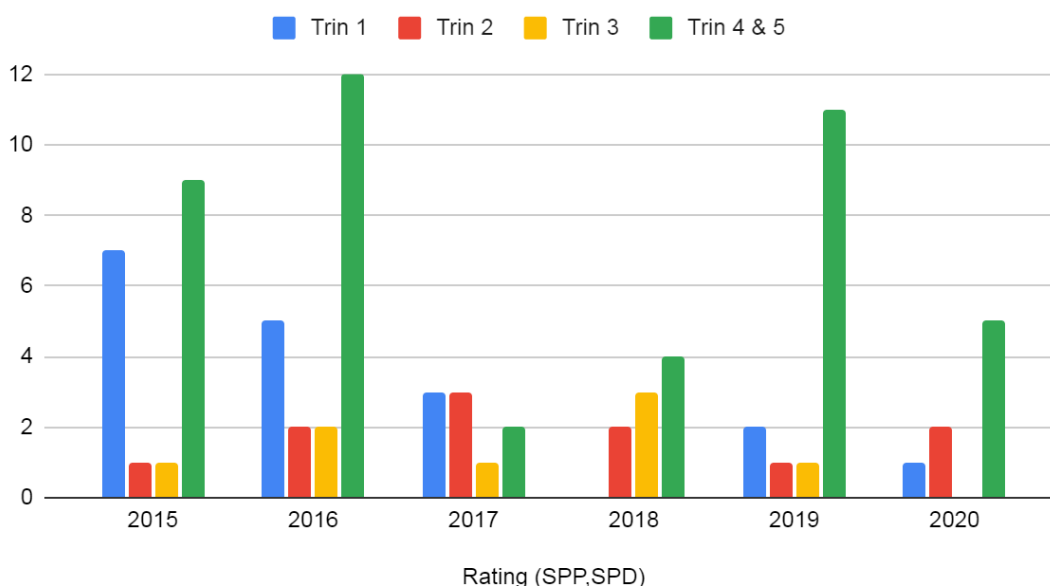
3. Fatal hændelse

3. Hændelser fordelt på RATING i 2022 (2021 tal i parentes)

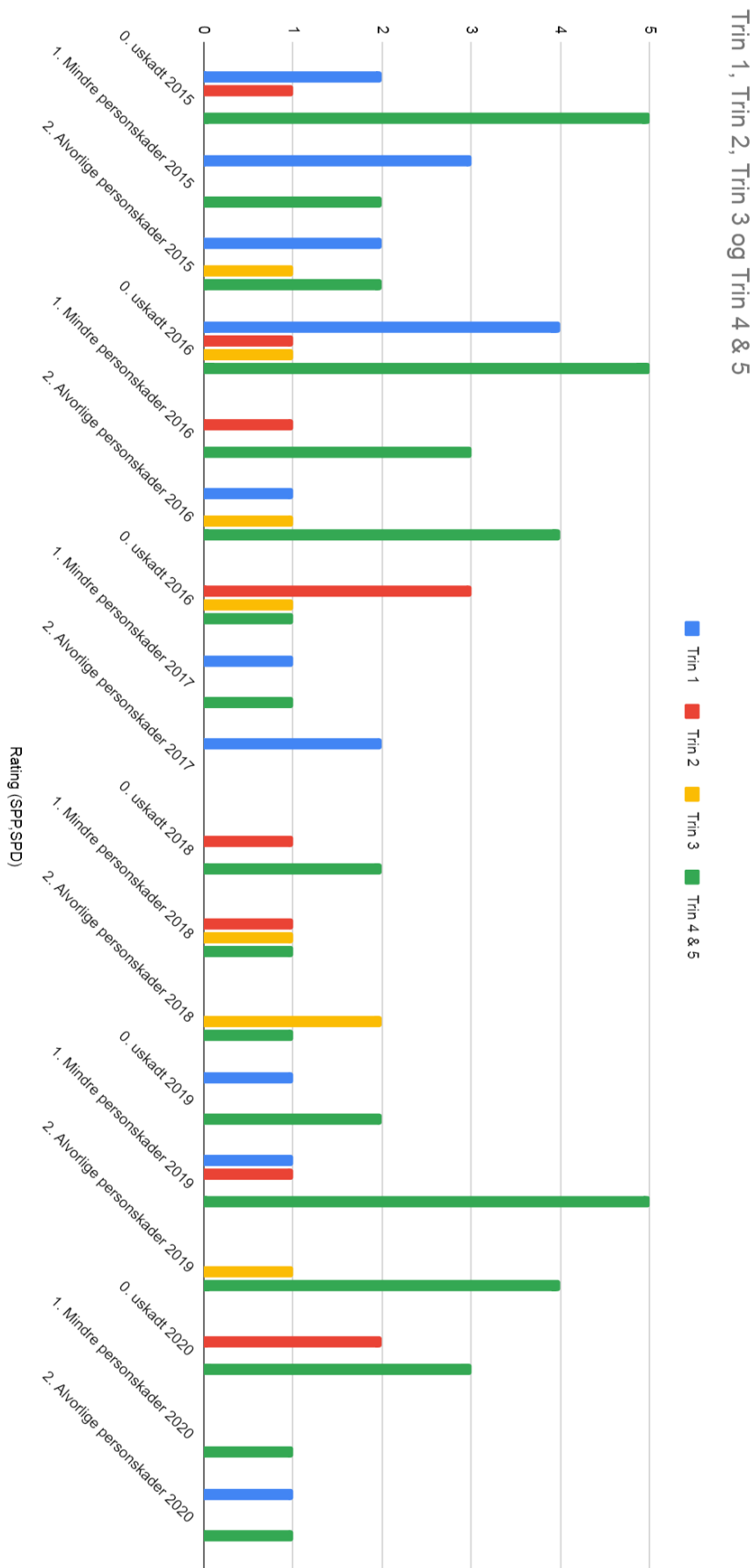
Rating	Ingen rating	1	2	3	4	5	6 (Tandem)	Alle ratings
0. Uskadt	0 (2)	1 (0)	1 (1)	3 (0)	3 (2)	5 (2)	0 (2)	13 (8)
1. Mindre personskader	0	1 (0)	0	1 (0)	3 (0)	1 (0)	0	6 (0)
2. Alvorlige personskader	0	0	0	0	3 (0)	0 (1)	1	4 (1)
3. Fatal ulykke	0	0	0	0	1 (0)	0	0	1 (0)
Samlet antal rapporter	0 (2)	2 (0)	1 (1)	4 (0)	10 (2)	6 (3)	1 (2)	24

Historisk oversigt over hændelser fordelt på trin over de sidste 6 år. (se 2021 ovenfor)

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



Statistisk fordeling af alvorligheden for hændelserne de sidste 6 år. *(se 2021 ovenfor)*



4. UDDYBNING AF DE MEDVIRKENDE FAKTORER & UDLEDTE FOKUSOMRÅDER FOR HÆNDELSER I 2022

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 og sikkert. 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. Lær at deres fejl, følg reglerne og undgå dermed at gentage deres fejl!

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 om du skal gøre det, så er du ikke i tvivl. Lad være!”

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 fx 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!



MANGLENDE ERFARING & UDDANNELSE

I 2022 var det et fokuspunkt for unionen at få flere piloter fra SafePro trin 4 til trin 5. Som statistikken af hændelses indrapporteringer viser er det også hos trin 4 piloter at de fleste af vores indberetninger kommer fra. Det afspejler selvfølgelig at de fleste medlemmer af DHPU er trin 4 piloter. Mange af disse trin 4 piloter har ingen aktiv progression for en videreuddannelse til senior pilot. Dette er en ærgerlig tilgang til flyvningen da der stadig er forhold og erfaringer som piloten mangler at erhverve sig for at kunne tage højde for alle de mulige scenarier som man kan opleve som pilot. Piloten der netop har erhvervet rating til at flyve selvstændigt uden instruktørens tilstedevær er i et af de farligste punkter i hans/hendes flyve-karriere. Her har piloten lav erfaring og ingen mulighed for supervision og sparring af de beslutninger som vedkommende træffer undervejs. Vi har i DHPU ingen årlige PFT og vedligeholdelseskrav for fornyelse af et bevis står klubbens chefinstruktør for. Der opfordres til at der føres grundigt kontrol af de logbøger som klubbens medlemmer besidder og at der kun bliver fornyet de ratings som piloten egentlig behersker. Husk at det er for din/deres egen sikkerhed!

Mange af årets ulykker bærer præg af piloter udøver manøvre som de ikke mestre under forhold som ikke kan give dem mulighed for sikkert at kunne øve sig. Wingovers, stejl spiral, SAT-manøvre, helikopter og mange andre akrobatiske manøvre kræver træningsrammer der bedst findes på et sikkerhedskursus. Danske sikkerhedskurser er svære at komme forbi og dette giver udfordringer for unionens medlemmer. Her er det vigtigt at prioritere at tage udenlands til organiserede kurser og tage din flyvning og sikkerhed til det næste niveau. Træning af farlige manøvre man ikke mestrer i de forkerte omgivelser har fatale konsekvenser!

Menneskelige faktorer spiller den markant største del af hændelserne der indrapporteres. Her er personlige karakterer som selvdisciplin er vigtigt at have som pilot, for at kunne træffe den mest sikre beslutning. Der er meget du kan gøre for at træne din egen selvdisciplin i flyvning. Det kræver stor selvdisciplin at vælge ikke at flyve på en god flyvedag. Der er mange årsager til at man skal vælge ikke at flyve. Checklister og procedurer er dybt forankret i flyvning og med huskeremsen **IM-SAFE** kan du hurtigt og systematisk gennemgå om du bør gå i luften!

<u>IMSAFE</u>	
I	<input type="checkbox"/> Illness
M	<input type="checkbox"/> Medication
S	<input type="checkbox"/> Stress
A	<input type="checkbox"/> Alcohol
F	<input type="checkbox"/> Fatigue
E	<input type="checkbox"/> Eating



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 i primo 2022 over 250 medlemmer, og der deles 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 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 | +4542400061

Dansk Hanggliding og Paragliding Union | www.dhp.dk
Idrættens Hus
Brøndby Stadion 20
2605 Brøndby

På vegne af Sikkerhedsudvalget ønskes du mange herlige flyveoplevelser i 2023!

FLY SAFE!

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

