

Velkommen til faget Regler Trin 3

Målet for faget er at komme nærmere ind på følgende emner:

- Lovpligtig tredjeparts ansvarsforsikring og DIF/DGI's fælles forsikringer
- DHPU's bestemmelser for uddannelse og skoling
- Luftrum: Lokale flyveregler

Du vil kunne finde materiale i pensum

- BL 9-5 8.1.2h
- DHPU Forsikringsinformation
- Driftshåndbogen Del 240
- Driftshåndbogen Del 1010 mm. (Lokalflyvningstilladelse)
- Den Danske Paragliderhåndbog s. 123-124

Rigtig god fornøjelse!

Uddannelsesudvalget DHPU





Forsikringer

Forsikringer er vel en af de ting i livet man betaler til, og håber på aldrig at få brug for.

Men skulle uheldet være ude, så er det absolut en god ting at have.

Vi skal her kigge på de forsikringer som er

- krav ved lov
- nice to have
- fælles forsikringer

Tredjeparts ansvarsforsikring.

BL 9-5 8.1.2h

Flyvning må ikke finde sted, medmindre der er tegnet ansvarsforsikring i henhold til luftfartslovens § 130.

DHB:

230 Flyvebeviser

230.g) Gyldighed

Flyvebeviser udstedt af DHPU er kun gyldige med gyldigt

medlemskab af DHPU og med tilknyttet ansvarsforsikring gennem DHPU's fælles forsikringsordning.

Gyldighedsperiode: den 1. januar til 31 december.



Det er altså et krav ved lov at have en [ansvarsforsikring](#), der dækker tredjepart, hvis vi ønsker at flyve med paraglider eller hangglider. Ansvarsforsikringen dækker, hvis vi kommer til at forårsage skade på tredje person eller ejendom ejet af tredje person.

Forsikringen er en fælles forsikring, og derfor en del af det årlige kontingent til DHPU, og bliver opkrævet ved fornyelsen af flyvebeviset ved årsskiftet.

I skrivende stund (udgangen af 2021) er ansvarsforsikringen tegnet hos Topdanmark.

Ved skade har man en *selvrisiko* på kr. 2.500.

Nice to have.

Da der kun er lovkrav om, at du skal have en ansvarsforsikring, så er yderligere forsikringer op til dig selv. Skulle uheldet være ude, så er der forsikringer, som er “nice to have”.

Ulykkesforsikring.

En privat ulykkesforsikring vil være en rigtig god idé at have. Selvom vores sport er relativ sikker, så er den dog forbundet med en vis form for fare, og skulle uheldet være ude, kan det være rart med et plaster på såret.



Ulykkesforsikringen bliver som regel tegnet hos dit eget forsikringsselskab. Vær opmærksom på, at der kan være forskel på, om de betragter paragliding/hanggliding som en ekstrem sport eller ej.

Mange forsikringsselskaber anser ikke paragliding og hanggliding som ekstrem sport, og derfor er der en del penge sparet hos disse selskaber kontra de selskaber, som vil have et tillæg til forsikringen for ekstrem sport.

Ulykkesforsikringen kan tegnes som enten en fritidsulykkesforsikring eller heltidsulykkesforsikring. Hvad du ønsker er helt op til dig selv, snak gerne med dit forsikringsselskab herom, så du får den dækning, der passer bedst til dig.

Ulykkesforsikringen dækker, hvis du skulle få mén efter en ulykke. Og dette må anses som den vigtigste parameter for tegning af forsikringen.



Udstyr.

Forsikring af dit flyveudstyr kan svinge en del fra selskab til selskab, og omhandler to ting: tyveri og skade på udstyr.

Tyveri af udstyr er ofte dækket via din indboforsikring. Dog skal man være opmærksom på, at hvis man har opført sig uagtsomt - fx lagt sit udstyr ude på skrænten og gået fra det for at købe en is el.lign., og kommer tilbage for at opdage, at udstyret er forsvundet, så dækker forsikringen efter al sandsynlighed ikke.

Skulle udstyret derimod blive stjålet fra hjemmet eller et låst bagagerum, så er hovedreglen, at det er dækket gennem indboforsikringen. Men tjek hos dit eget forsikringsselskab. Nogle gange er en glider en "flyvemaskine" og er specifikt undtaget i forsikringen!



Skade på udstyr.

Her er der meget forskel på forsikringsselskaberne. Nogle selskaber dækker, hvis du skulle have været så uheldig at have havareret med dit udstyr, så der er blevet en skade på udstyret. Skulle du have brækket et vingerør på din hangglider, eller revet hul i din skærm, så kan man være dækket for disse typer uheld. Man skal være opmærksom på, at der typisk vil være en selvrisiko forbundet med forsikringen. Andre selskaber dækker overhovedet ikke denne typer skader.



Privat rejseforsikring.

Hvis man har en ulykkesforsikring, så burde den gå hånd i hånd med rejseforsikringen. Dette er dog ikke altid tilfældet.

Nogle selskaber vil gerne dække dig og din flyvning via en ulykkesforsikring, hvis ellers flyvningen foregår i Danmark. Rejser du ud af landet for at flyve, som mange jo gør, så skal man lige følge op på, om rejseforsikringen dækker hvis du skulle komme til skade, og har brug for hjemtransport, en ledsager m.v. Det er nemlig ikke alle forsikringsselskaber der har en rejseforsikring, som dækker din flyvning i udlandet, og derfor har du ikke krav på hjemtransport og anden hjælp hvis uheldet skulle være ude, og du får brug for hjælp.

En meget vigtig detalje er, om din forsikring i udlandet dækker "Search and Rescue". Det nytter ikke noget af have en god forsikring, hvis man slet ikke bliver fundet i første omgang.



Spørgsmål:

Hvilke forsikringer kræves i forbindelse med flyvning?

- a) sundhedsforsikring
- b) tyveriforsikring
- c) ansvarsforsikring
- d) ulykkesforsikring

Hvad sker der, hvis ikke du har betalt kontingent til DHPU?

- a) ingenting, jeg har jo mine licenser
- b) jeg flyver, og hvis der sker noget, så kan jeg bare betale kontingent dér og blive forsikret.
- c) jeg har ingen ansvarsforsikring
- d) så mister jeg mine licenser

se svar nederst på næste side

Fælles forsikringer.

Da din klub er medlem af DiF, så følger der 5 forskellige fælles forsikringer med, som dækker de områder, der er beskrevet ti højre.



Som man kan se, er man dækket rimelig bredt ind på forskellige områder, både hvad angår frivillighed i klubben, men også når der arrangeres ture af ens klub til udlandet gennem fælles rejseforsikring.

I dette [link](#) kan du læse mere om Idrættens Forsikringer, og hvilke krav der stilles til de enkelte forsikringer.

- 1. En lovpligtig og en frivillig arbejdsskadeforsikring.**
Den lovpligtige del dækker, hvis f.eks. en af foreningens lønnede eller ulønnede trænere kommer til skade under udførelsen af trænerjobbet.
Den frivillige del dækker, hvis en af foreningens frivillige ledere kommer til skade, mens hun/han virker for foreningen.
- 2. En ansvarsforsikring,**
som dækker det erstatningsansvar, som din forening kan pådrage sig i forbindelse med sin virksomhed.
- 3. En Idrætsrejseforsikring,**
som dækker foreningens medlemmer, instruktører og ledere på foreningsrejser til udlandet.
- 4. En retshjælpforsikring,**
som dækker foreningens omkostninger i forbindelse med en retssag.
- 5. Psykologisk krisehjælp,**
som dækker, hvis personer i eller omkring foreningen involveres i en alvorlig hændelse - f.eks. et ulykkestilfælde.

Bestemmelser for uddannelse og skoling.

Der findes en hel masse regler for hvordan skoling skal foregå, hvem der må skole, ansvarsforhold osv.

Som elev eller pilot skal du vide, hvilke krav, der er stillet til din instruktør, så du ved, om hun/han følger reglerne for skoling. Dette kan være vigtigt for dig at vide, da forkert skoling kan føre til farlige situationer.

Lad os allerførst kigge på myndighedernes lovkrav på området. Jf. BL 9.5



4. Generelt

BL 9-5 4.1 Flyvning med dragefly og glideskærme må kun foretages af personer, der er under uddannelse i en landsdækkende forening eller en virksomhed, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen, jf. pkt. 6.1, og af personer, der fra en sådan forening eller virksomhed har fået dokumentation for at have gennemgået den uddannelse, der er angivet i afsnit 7.



Vi skal med andre ord enten være under uddannelse eller færdigskolet fra en forening eller virksomhed, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen (idag Trafik-, Bygge, og Boligstyrelsen, TBST).

DHPU er en sådan, godkendt forening (i skrivende stund den eneste i Danmark). Her er det vigtigt at forstå, at det kun er Dansk Hanggliding og paragliding union (DHPU), som har godkendelsen til at måtte skole indenfor Hanggliding og Paragliding.

Derfor:

- skal din klub være medlem af DHPU for at få lov til at skole.
- er det DHPU, der udsteder instruktør- og flyvebeviser
- er det DHPU, der fører kontrol med, at skoling i klubberne følger reglerne på området.

BL 9-5 4.1.1 Personer, der har gennemgået en tilsvarende uddannelse i udlandet, kan dog inden for en periode af maksimalt 30 dage efter ankomst til Danmark foretage flyvning med dragefly og glideskærme.

Dokumentation for uddannelsen skal medbringes under flyvning.

Det vil sige, at man som turist har mulighed for at tage på flyveferie i Danmark i en periode på max 30 dage.

Ønsker man at opholde sig i Danmark udover de 30 dage, er der krav om, at man skal konvertere sit udenlandske bevis til et dansk bevis for at flyve lovligt. Dette gøres ved at indsende et IPPI kort til DHPU's sekretariat.

IPPI er et internationalt flyvebevis, som fortæller hvilket SafePro trin det udenlandske bevis kan konverteres til.

BL 9-5 4.2 Uddannelse til fører af dragefly eller glideskærm må kun foretages af en forening eller virksomhed, der er godkendt hertil af Statens Luftfartsvæsen, jf. afsnit 6.

Som nævnt under punkt 4.1, så skal foreningen eller virksomheden være godkendt af nationalmyndigheden for at måtte uddanne folk indenfor hanggliding og paragliding.

6. Godkendt forening/virksomhed

6.1 Statens Luftfartsvæsen kan efter ansøgning godkende en landsdækkende forening eller en virksomhed til at forestå uddannelse, udstedelse af dokumentation for denne samt andre opgaver i forbindelse med flyvning med dragefly og glideskærme.

TBBST har som nævnt godkendt DHPU til at måtte uddanne og udstede beviser herfor. Derfor går alle fornyelser og opgraderinger af flyvebeviser gennem DHPU's sekretariat, da det kun er DHPU, der må udstede beviserne - ikke klubberne.



BL 9-5 6.2 For at opnå godkendelse som forening eller virksomhed skal normer og procedurer for de opgaver, som foreningen eller virksomheden varetager, være angivet i en driftshåndbog, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen, og som mindst skal indeholde følgende:

a. Foreningens vedtægter og organisation eller virksomhedens organisations- og ejerforhold.

b. Beskrivelse af ansvarsforhold, herunder uddannelse.

c. Kvalifikations- og vedligeholdelseskrav for instruktører.

d. Uddannelses- og vedligeholdelsesprogrammer for uddannelses- og instruktørkurser.

e. Procedurer for fremsendelse af statistik til Statens Luftfartsvæsen.

f. Forholdsregler i forbindelse med uheld og ulykker, der medfører dødsfald eller nødvendiggør lægebehandling.

Der følger altså en hel del krav med at måtte drive en forening eller virksomhed, der må skole indenfor hanggliding/paragliding.

Og lige derfor giver det god mening, at det er DHPU der har rettighederne, og ikke klubberne, da det vil give klubberne en masse ekstra administration at skulle følge op på kravene, uddanne sine egne instruktører m.v.

Derfor stiller DHPU krav til klubberne, for at det kan dokumenteres overfor TBST, at man overholder de krav der er stillet i forhold til den godkendelse, der er givet.



7. Uddannelse

BL 9-5 7.1 Uddannelse af fører af dragefly og glideskærm samt uddannelse af instruktører skal foregå efter uddannelsesprogrammer, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen.

Uddannelse til fører er beskrevet i DHB under del 500 SafePro-Delta og del 600 SafePro-Para.

Uddannelsesprogrammerne i de to dele er for henholdsvis hanggliding og paragliding til det, vi i kalder for de ordinære flyvebeviser.



Indenfor motoriseret paragliding findes der en helt separat uddannelse, der har sit eget uddannelsesprogram, Paramotor (PPG).

Trinnene under PPG-uddannelsen hører også under kategorien ordinære flyvebeviser. Du finder alt om PPG-uddannelsen i DHB del 900.

Vi kommer tilbage til hvad de ordinære beviser betyder, og hvordan de er opdelt.

Instruktørerne har deres egen uddannelsesprogrammer, som er opdelt i tre kategorier:

1. Hjelpeinstruktør
2. Instruktør
3. Seniorinstruktør.

Læs mere herom i DHB del. 300.

BL 9-5 7.2 Uddannelse kan påbegyndes efter det fyldte 15. år, men der må ikke udstedes dokumentation for gennemført uddannelse før det fyldte 16. år.

Man kan altså starte med at "gå til" hanggliding og paragliding, når man er fyldt 15 år, men man kan ikke få et bevis på afsluttet skoling, før man er fyldt 16. år



Nu har vi kigget på de krav, som Nationalmyndigheden har stillet i forhold til at måtte uddanne piloter og instruktører.

Hvordan er disse krav så blevet implementeret i daglige regler? Det skal vi kigge på nu, hvor vi dykker ned i DHPU's Driftshåndbog (DHB).

Kravene til uddannelse og skoling finder vi under del

240. Bestemmelser for uddannelse og skoling.

240.a) Generelt

Enhver, som arrangerer og driver uddannelse indenfor DHPU, skal være i besiddelse af et gyldigt instruktørbevis af den klasse, som kræves efter disse bestemmelser. Udover et gyldigt instruktørbevis (se også del 300), må instruktøren kun varetage uddannelse og skoling indenfor de områder, instruktøren selv har gyldigt bevis for. Instruktøren forpligter sig til uforbeholdent at følge disse regler, samt eventuelle andre instrukser givet af bestyrelsen for DHPU. Hertil kommer at BL9-5 stk. 5.1.1. skal iagttages:

BL 9-5 5.1.1 Under uddannelse af en person betragtes instruktøren som føreren under forudsætning af, at han er med ombord. I andre tilfælde er instruktøren ansvarlig for, at eleven er behørigt instrueret til at gennemføre den planlagte flyvning.

Paragraf 5.1.1 medfører implicit, at Instruktøren, som skal skole dig til et bestemt trin eller tillægsbevis, skal altså selv være indehaver af minimum det samme trin eller bevis for at måtte skole dig. F.eks. - en instruktør uden tandembevis (trin 6) må ikke skole til tandem, og en instruktør uden motorbevis (MO4) må ikke skole til PPG (MO 1, 2, 3 og 4).

Instruktøren skal også være opmærksom på, om eleven er blevet givet tilstrækkeligt med information og vejledning til, at eleven kan gennemføre en planlagt øvelsesflyvning - også selvom instruktøren ikke er til stede. Dermed er *en instruktørs elev altid under kontrol og vejledning af instruktøren, også når eleven flyver øvelsesflyvning uden instruktørens tilstedeværelse.*

Derfor er uddannelsesforløbet tilrettelagt således, at man opnår færdigheder og kompetencer gradvis, så man progredierer med små skridt ad gangen. Vi kalder dette for *byggeklodsprincippet*. Det skal sikre, at eleven ikke bliver givet fri uden at have opnået et fornuftigt fundament at stå på.



Kursuspris: Klubberne under DHPU fastsætter individuelt kursusprisen, men kurset skal som minimum føre eleven frem til et DHPU flyvebevis/certifikat og have en deltagerliste, der inkluderer kursets arrangør, instruktører og elever.



Har du meldt dig til et kursus, så har du krav på, at det kursus, du har meldt dig til, fører til noget. De kan altså ikke tage penge for noget der ikke munder ud i et bevis eller et certifikat.

Dog har du som elev et ansvar for at møde ind til undervisning, og kan ikke kræve tilbagebetaling hvis du har svigtet denne del.

240.b) Medlemskab

Alle, der deltager på kursus eller modtager instruktion i hanggliding eller paragliding, skal have et gyldigt medlemskab af DHPU. Som bevis herpå, skal der umiddelbart efter indmeldelse udstedes et ID-kort med billede (udstedes hos DHPU's sekretariat). Instruktøren forpligter sig til at kontrollere, at alle elever har gyldigt medlemskab efter denne regel.

Undtagelse: Introdagen kan betragtes som en slags "forsmag", og medlemskab kræves ikke. Før eleven går videre, må medlemskab tegnes. Instruktøren forpligter sig til i den forbindelse at oplyse om denne regel på introdagen, samt at "introduktionen" på ingen måde er kompetencegivende til at flyve nogen form for hang- eller paragliding uden yderligere instruktion.

Hvor mange klubber kan du være medlem af

- a) lige så mange jeg vil, men kun én stamklub
- b) kun en
- c) max 3

se svar nederst på næste side

Som nævnt under afsnittet "Forsikringer" er der et lovkrav om en ansvarsforsikring, der dækker tredje mand. Derfor skal man have et gyldigt flyvebevis, inden man kan starte skoling, da beviset er dokumentation for, at man har en forsikring og er medlem af en klub og DHPU.

240.c) Antal elever på et skolingshold. Maksimum er 8 elever pr. instruktør til den praktiske undervisning. Dette antal kan øges med 4 pr. tilknyttet hjælpeinstruktør.

Din instruktør kan altså ikke bare tage en kæmpe flok med ud på et flyvested, og sende alle i luften på én gang, medmindre der enten er andre instruktører eller hjælpeinstruktører tilstede.

Begrundelsen herfor er, at instruktøren skal kunne bevare overblikket over aktiviteterne, så øvelserne kan gennemføres med krævet sikkerhedsmargin.

Vær opmærksom på, at dette kun gælder ved de praktiske øvelser, og ikke ved teoriundervisning.

240.d) *Antal elever pr. hangglider/paraglider. Der kan være maksimalt 4 elever pr. hangglider eller paraglider.*

Det er altså ikke tilladt at tage over 4 elever ind, og bede dem om at deles om kun en enkelt drage el. skærm. Hvis der bliver for mange elever om det samme udstyr, så vil uddannelsen tage uforholdsmæssigt lang tid, og eleverne vil have sværere ved fastholdelse/indlæring, hvis der går lang tid mellem øvelserne.

Der er kan være lidt forskel klubberne imellem angående hvor mange skolingssæt, klubben har, men i praksis er det ikke et problem, da klubberne som regel er vel forsynet med udstyr ift. det antal elever de optager i klubben.



240.e) *Kursussted/flyvested og forhold skal af være af en sådan beskaffenhed, at de egner sig til pågældende virksomhed, samt at bestemmelser givet i denne Driftshåndbog til enhver tid overholdes med god sikkerhedsmargin. (ref. trænings- og sikkerhedsforanstaltningerne i uddannelsesprogrammet SafePro progressionen).*



Ergo skal det valgte skolingsssted overholde de retningslinjer, der gælder for pågældende trin og øvelser. At lade en nybegynder starte fra et avanceret flyvested er altså ikke tilladt. Flyvestedet skal passe til elevens niveau, og det skal flyveforholdene (vind, turbulens, termik etc.) naturligvis også!

240. f) *Hang- og paraglidere, som anvendes til undervisning, skal være egnede til pågældende trin, forhold, flyvested og elever med henblik på flyveegenskaber. Klubben skal sørge for at vedligeholde klubudstyret, så det er i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand.*

Ligesom flyvestedet skal udstyret også være tilpasset elevens niveau. Det klubbens ansvar, at udstyret er vedligeholdt, så det overholder gældende sikkerhedskrav.



240.g) *“Udcheck” på alle typer henholdsvis hang- eller paraglider eller seletøj skal ske efter producentens anvisninger i manualen, samt på en ellers sikkerhedsmæssig forsvarlig måde.*

Igen, det er klubbens ansvar at udstyr der bruges til skoling overholder div. forskrifter og er i en sikkerhedsmæssig beskaffenhed, og passer til eleven (eksempelvis vægtgrænser, højde m.v.)

240.h) *Sikkerhedsudstyr. Det anbefales, at man eleverne under højdeglidningsture og mere avanceret flyvning flyver med radio (radioforbindelse til instruktør), således at de til enhver tid kan modtage vejledning og hjælp.*

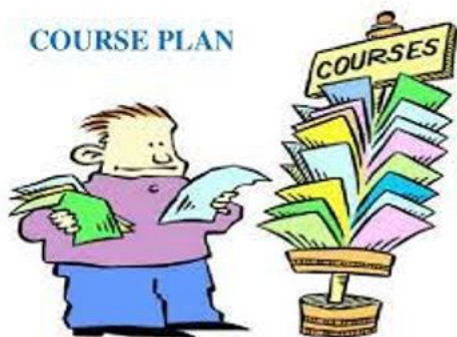
Dette anbefales af sikkerhedsmæssige årsager, da instruktøren hurtigt kan gribe ind med nødvendig instruktion for bevarelse af sikkerheden, eller blot som vejledning, så eleven kan gennemføre flyvningen efter hensigten.

Hvis din instruktør ikke har givet dig en radio, bør du selv foreslå det. Det gælder om at føle sig tryk for at opnå optimal sikkerhed og læring. Din instruktør SKAL respektere sådanne ønsker.

240.i) *Krav til pensum til hvert trin*

Pensum, også kaldet for en kursusplan eller træningsplan, omfatter den praktiske og teoretiske del af uddannelsen. Dette er et krav til pensum på hver uddannelse, der giver rettighed til et DHPU flyvebevis/certifikat. Pensum skal indberettes til DHPU's administration, før det relevante flyvebevis/certifikat kan udstedes.

Opfyldelsen af ethvert krav til kundskaber, færdigheder, erfaring og holdninger, skal være demonstreret for instruktøren af eleven/piloten. Opfyldelsen skal dokumenteres med logbog og underskrives af en bemyndiget instruktør efter bedste skøn. Ingen beviser må udstedes udelukkende på personligt kendskab.



Som elev har man krav på at få udleveret en kursus-/træningsplan som hører til det bevis eller certifikat man ønsker at blive skolet til. Der følger nogle krav med til udformningen af planerne som skal være overholdt. Alle planer skal indsendes til DHPU's sekretariat og være godkendt af DHPU for, at der kan udstedes beviser eller certifikater.



Som tidligere beskrevet er det DHPU, der er bemyndiget til at skole hang- og paragliderpiloter. Kursus- og træningsplanerne er dokumentation for korrekt skoling overfor TBST.



240.j) Al undervisning/skoling

Al undervisning/skoling skal registreres gennem en klub i DHPU. Der rapporteres mindst én gang årligt, og senest den 25. november, til DHPU's sekretariat om omfanget af aktiviteterne samt navn på arrangører, instruktører og hjælpeinstruktører. Eleverne skal registreres som medlemmer før skoling.

Chefinstruktøren i den respektive klub indberetter og kvitterer for al skolingsaktivitet én gang om året. Dette skal bl.a. dokumentere, at instruktørerne har været aktive. Instruktørerne skal løbende være aktive med skoling af klubbens elever for, at kunne få deres instruktørbevis fornyet.



Spørgsmål:

Hvorfor anbefales det at flyve med radio?

- a) Så kan man høre beroligende musik
- b) Det anbefales ikke
- c) Så instruktør kan vejlede og instruere under flyvning
- d) Så man kan høre, hvor de andre er

Danmark har mange flyvesteder. Kan du træne på alle?

- a) Ja, naturligvis
- b) Ja, men kun med en eller anden instruktør
- c) Nej, de fleste steder er kun for erfarne piloter
- d) Ja, hvis din kursusansvarlige instruktør siger god for det.

Din kursusplan er

- a) unødvendig, den bliver alligevel ikke fulgt
- b) et krav for at verificere, at du har gennemgået krævede øvelser
- c) ikke-eksisterende - jeg har aldrig set den!
- d) ret vigtig, men instruktøren bestemmer, hvornår jeg er god nok

se svar nederst på næste side

Flyvebeviser og certifikater.

Som tidligere beskrevet, skal al skoling føre til et bevis eller et certifikat. Der er mange forskellige beviser og en del certifikater, og de giver hver især rettigheder til forskellige ting.

Ordinære flyvebeviser.

Når vi taler om fritflyvning (flyvning uden motor), så er vores ordinære flyvebeviser de trin, som hører ind under SafePro


uddannelsesprogrammerne

- SafePro-Delta (hanggliding)
- SafePro-Para (paragliding)

Et stykke ad vejen ligner de to uddannelser hinanden, men der er også en del områder hvor de adskiller sig fra hinanden. Der er trods alt forskel på, at flyve en hangglider der er opbygget af et fast stel kontra en paraglider der blot er et stykke stof, som er styret via en masse liner.

Lad os gennemgå hvad de forskellige trin på de to uddannelser giver os lov til.

1c	2d	3b
----	----	----




Danish Hanggliding and Paragliding Union


PILOT ID 0001



Aviation license issued by DHPU


Name: René Pilot
Date of birth: 29-02-1995
Policy no.: 9582 673 168
Not valid after: 2022-12-31



Proof of payment for the group insurance policy organised by DHPU the Danish Hanggliding and Paragliding Union

Topdanmark Insurance 


 Fédération Aéronautique Internationale 

AVIATION LICENCE 

Danish Hanggliding and Paragliding Union

Not valid after: 2022-12-31 Pilot ID 0001

Rating	SafePro Para					SafePro Delta				
Stage Obtained:	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	a	b	c	d		b	c			
Additional Rating:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	VFR	SI	Tandem Pilot	OT	BF	Tandem Pilot	OT	BF	SF	OS
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	PHG	IN								
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	PPG	HI	SF							

 If found please send to DHPU www.dhpu.dk
Tel.: +45 43 26 23 65



SafePro-Delta:

Trin 1:

Glidflyvning i lav højde.

Glidflyvning i lav højde er glidning nær jorden over jævnt eller skrånende terræn

Trin 2:

Højdeglidning

Højdeglidning (altitude gliding) med tilstrækkelig højde og afstand fra terrænet for at kunne manøvrere frit

Trin 3:

Let flyvning i løft

Let flyvning i løft er flyvning i lette hang eller termiske forhold, uden vindstød eller turbulens, godt fri af terrænet, forhindringer og anden trafik

Trin 4: Avanceret flyvning

Avanceret flyvning er flyvning i krævende løft, såsom marginale, stærke og/eller turbulente hang eller termiske forhold eller bølgeforhold.



Trin 5:

Seniorpilot

En seniorpilot er helt selvstændig og viser god flyveerfaring. Seniorpiloten er i stand til at varetage sin egen og andres sikkerhed under flyvning, og er i stand til at flyve sin hangglider i en bred vifte af terræn og forhold.



Trin 5b:

Distanceflyvning

Denne specialrating viser, at piloten mestrer de specifikke færdigheder, der er nødvendige for at flyve distanceflyvning (ved hjælp af termikløft til at flyve væk fra og eventuelt tilbage til det lokale flyvested).

Trin 5c:

Konkurrenceflyvning

Denne specialrating viser, at piloten mestrer de specifikke færdigheder, der er nødvendige for at flyve konkurrencer med et stort antal piloter i udfordrende og pålagte opgaver. Denne rating kan kvalificere sig til at deltage i CIVL kategori 1 konkurrencer.



Trin 6:

Ikke-kommerciel Tandempilot

Denne specialrating viser, at tandempiloten mestrer de specifikke færdigheder, der er nødvendige for at flyve med en passager.

De forskellige trin giver os lov til at udføre forskellige former for flyvning.

- Jo lavere trin, desto flere begrænsninger har vi af vores flyvning.
- Jo højere trin, desto mere må vi på egen hånd.

F.eks. må en trin 4 pilot, som egentlig er selvstændig, ikke udnytte termisk løft til at flyve væk fra startområdet og lave en distanceflyvning.

Distanceflyvning er trin 5b, og man skal som minimum være elev til dette trin for begynde at øve sig i distanceflyvning.

Spørgsmål:

Hvor lang tid tager det at blive Trin 4 pilot?

- ca 5 måneder
- ca. 1,5 år
- ca. 3 år
- det afhænger af træningsintensitet og evner

Du er trin 3 elev, og det er kraftig termikdag, du må

- flyve termik og lande ude sammen med dine venner
- ikke flyve denne dag
- hjælpe dine erfarne venner med at flyve

På vej mod Trin 4 må du:

- flyve i let løft
- flyve distanceflyvning
- flyve i kraftig termik
- flyve i meget skæv vind

se svar nederst på næste side

SafePro-Para:

Trin 1:

Glidflyvning i lav højde

Glidflyvning i lav højde er glidning nær jorden over jævnt eller skrånende terræn (typisk ikke højere end du er villig til at falde).

Trin 2:

Højdeglidning

Højdeglidning (altitude gliding) med tilstrækkelig højde og afstand fra terrænet til at kunne manøvrere frit.

Trin 3:

Aktivflyvning (Active Flying)

Aktivflyvning er bevarelse af den normale flyvestilling i turbulent luft. Det omfatter at holde indfaldsvinklen indenfor sikre rammer, styre pitch og roll bevægelser, forebygge stalls og kollaps og genoprette fra kollaps, samt hurtige nedstigningsteknikker.



Trin 4:

Flyvning i løft (Soaring)

I flyvning i løft bruger man opadgående luftstrømme til at forlænge flyvetiden. Det inkluderer flyvning i dynamisk løft på en skrænt, der vender mod vinden, og flyvning i termik.

Trin 4a:

Præcisionslanding (Landing accuracy)

Denne specialrating viser, at piloten mestrer de specifikke færdigheder, der er nødvendige for at udøve præcisionslandingsmanøvrer, herunder i konkurrencer. Denne rating kan kvalificere indehaveren til at deltage i CIVL kategori 1 konkurrencer.

Trin 5:

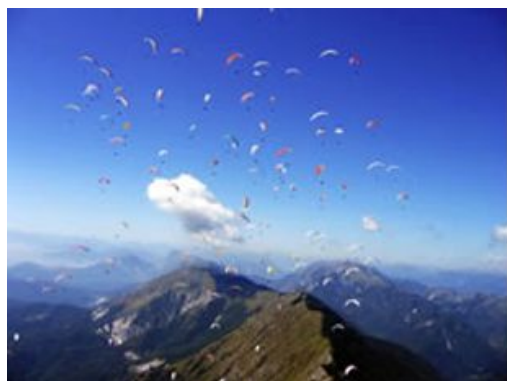
Seniorpilot

En seniorpilot er helt selvstændig og viser god flyveerfaring. Seniorpiloten er i stand til at varetage sin egen og andres sikkerhed under flyvning, og er i stand til at flyve sin paraglider i en bred vifte af terræn og forhold.

Trin 5b

Distanceflyvning (Cross Country)

Denne specialrating viser, at piloten mestrer de specifikke færdigheder, der er nødvendige for at flyve distanceflyvning (ved hjælp af termik til at flyve væk fra og eventuelt tilbage til det lokale flyvested).



Trin 5c:

Konkurrenceflyvning

Denne specialrating viser, at piloten mestrer de specifikke færdigheder, der er nødvendige for at flyve konkurrencer med et stort antal piloter i udfordrende og pålagte opgaver. Denne rating kan kvalificere piloten til at deltage i CIVL kategori 1 konkurrencer.

Trin 5d:

Aerobatics

Denne specialrating viser, at piloten mestrer de specifikke færdigheder, der er nødvendige for at flyve aerobatics inklusiv i konkurrencer. Denne rating kan kvalificere piloten til at deltage i CIVL kategori 1 konkurrencer.



Trin 6:

Ikke-kommerciel Tandempilot

Denne specialrating viser, at tandempiloten mestrer de specifikke færdigheder, der er nødvendige for at flyve med en passager.



De forskellige trin ved SafePro-Para giver rettighed til forskellige former for flyvning:

- Jo lavere trin, desto flere begrænsninger
- Jo højere trin, desto mere må man på egen hånd.

Som det ses, så er der lidt flere trin til SafePro-Para, end der er til SafePro-Delta.

Da paraglideren flyver anderledes end hangglideren, har dette fristet andre former for flyvning, bl.a. accuracy (spotlanding) og aerobatics (acro flyvning). De specielle flyveøvelser, der hører under disse to kategorier, er tæt knyttet til paragliderens egenskaber og opbygning, og hanggliderne har ikke på samme måde været fristet til den slags "vovestykker", hvorfor disse trin kun findes indenfor SafePro-Para.

Spørgsmål:

På trin 3 må du

- flyve i bjerge
- flyve alene på skrænt
- flyve termik
- slet ikke flyve endnu

Du vil på acro-kursus, det kræver

- Trin 4
- Ikke noget særligt, fordi du har instruktør med
- Trin 5 og helst SIV kursus
- Trin 3 og instruktør med

Du er Trin 5, og din ven vil gerne med ud at flyve. Du må

- lade ham lave små glideflyvninger på begynderbakke under din supervision
- lade ham groundhandle
- han må intet uden en kvalificeret instruktør
- han må kun hente kaffe

se svar nederst på næste side



Tillægsbeviser.

Udover de ordinære flyvebeviser har vi en række tillægsbeviser, som tilknytter sig til de ordinære, og som giver os ret til forskellige ting.

VFR-bevis

VFR-beviset er dokumentation for, at indehaveren har gennemgået og bestået den af Nationalmyndigheden krævede prøve for VFR-flyvning, eller har konverteret PPL-teori/S-teori til et DHPU VFR-bevis. Beviset giver lov til at flyve i højder over 150 m og op til 1050m efter VFR flyvereglerne. Beviset skal ikke fornyes, når først det er opnået.

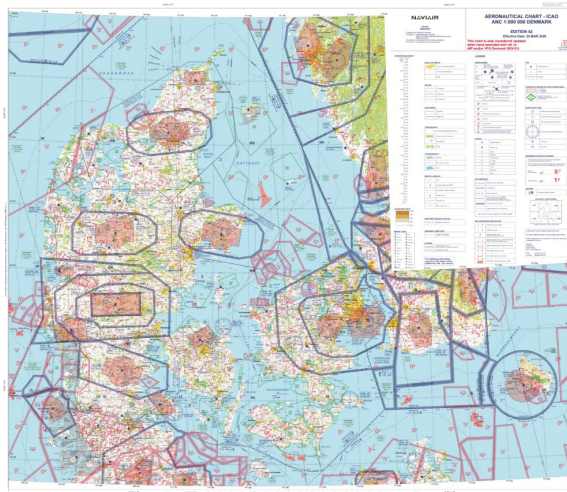
Dette bevis skal vi altså bruge, så snart vi ønsker at flyve i højder over 150 m over terræn.

Under 150 m har vi luftrummet for os selv (undtagen i nærheden af lufthavne), men over 150 m kan vi møde alle andre typer flyvning. Derfor skal vi være særdeles skarpe på de fælles regler, der gælder deroppe. VFR-beviset dokumenterer, at vi har kendskab til og forhåbentlig forstået disse regler.

1a

2c

3b



Optræksbevis (OT):

Optræksbeviset er dokumentation for, at indehaveren opfylder kravene til optrækserfaring, og giver ret til at benytte optræk som startmetode uden instruktørtilstedeværelse.

At flyve optræk har sine helt egne faremomenter. OT dokumenterer, at man har opnået den erfaring, der skal til, for at kunne udføre optræk selvstændigt.

OBS: OT forudsætter VFR bevis!



Opslæbsbevis (OS, kun hangglidere).
Opslæbsbeviset er dokumentation for, at piloten har opnået den nødvendige erfaring til at kunne anvende opslæb som startmetode for hangglidere. Opslæb efter ultralight-fly må kun foretages i Danmark med særlig tilladelse fra Nationalmyndigheden.



Som hanggliderpilot har man mulighed for at erhverve sig et opslæbsbevis, så man kan blive trukket op af et andet fly, ligesom man kender det fra svæveflyvning. Det kræver en særdeles erfaren pilot at flyve OS på en sikker måde!



PHG/PPG (Motorbevis):

Motorbeviset er dokumentation for, at piloten har opnået den nødvendige viden og erfaring for at kunne bruge hjælpemotor. Beviset giver ret til at flyve med hjælpemotor på egen hånd, uden instruktør.

Har man opnået mindst trin 4, har man mulighed for at erhverve sig et motorbevis (det første P står for **Powered**). Motobeviset forudsætter, at man har VFR-bevis, da man nu nemt kan flyve på kryds og tværs af hele landet - og derfor skal have indgående kendskab til, hvor vi IKKE må være.

Hjælpeinstruktørbevis (HI):

Er en instruktørkandidat, som assisterer en Instruktør eller Seniorinstruktør under skoling. En hjælpeinstruktør skal altid arbejde under supervision, kontrol og vejledning af en instruktør/seniorinstruktør.

Når man har opnået trin 4, vil man have mulighed for at erhverve sig et HI bevis. På denne måde vil man kunne bistå med klubbens skoling, og på således få indsigt i de metoder og materialer, som bliver brugt til skoling af klubbens elever.

Som hjælpeinstruktør er man også instruktørkandidat, og HI-funktionen anses for at være den praktiske del af instruktøruddannelsen.

Instruktør (IN):

En instruktør kan drive selvstændig kursus/oplæring af elever og piloter til det flyvetrin og de tillægsbeviser, instruktøren selv er indehaver af, samt foretage "udcheck" på drager/paraglider og seletøj, egnet for elever.

Vær opmærksom på, at der står "drive" et kursus. Dette betyder at instruktøren gerne må undervise indenfor de flyvebeviser, som vedkommende selv er indehaver af, men at instruktøren ikke selv har ansvaret for kurset. Det har derimod en Seniorinstruktør.

Seniorinstruktør (SI):

En Seniorinstruktør kan selvstændigt arrangere kurser og videregående træning af henholdsvis hanglider/paraglider piloter til det flyvetrin og de tillægsbeviser, instruktøren selv er indehaver af, samt foretage "udcheck" på alle typer henholdsvis hangglidere/paraglidere og seletøj.

Seniorinstruktøren kan ligesom instruktøren drive et kursus, men kan også arrangere et kursus. Dette betyder, at modsat instruktøren kan seniorinstruktøren være kursusansvarlig.

På ethvert kursus skal der altid være én, som har det endelige ansvar. Dette skyldes, at der ved tvist eller uoverensstemmelser mellem instruktørerne på et givent kursus, skal der være mulighed for, at én kan skære igennem og træffe beslutning om hvorledes udfaldet skal blive. Dette ansvar ligger naturligt hos en af de instruktører, der har mest erfaring, altså en seniorinstruktør.

En seniorinstruktør har også mulighed for at blive Chefinstruktør i klubben, og stå for fornyelse af alle flyvebeviser i klubben. Fornyelser sker én gang om året, ved årsskiftet.



Certifikater.

Der findes også en række certifikater som kan erhverves. Lad os kigge på dem:

Bilførercertifikat:

Bilførercertifikat er dokumentation for, at bilføreren har opnået den for optræk nødvendige viden og erfaring for optræk af både hangglidere og paraglidere. Det at være bilfører under optræk er en meget krævende og ansvarsfuld funktion. Specielt under optræk af paraglidere, idet kvaliteten og sikkerheden helt ligger i hænderne på bilføreren. Det er derfor meget vigtigt at bilføreren er bevidst om forskellene mellem optræk af hangglidere og paraglidere.

Dette certifikat kræver ikke, at man er pilot. Man kan så at sige "komme ind fra gaden", blive oplært i at trække hangglider/paraglider op, og på den måde hjælpe til med afviklingen af flyveaktiviteterne på en optræksplads.

Spilførercertifikat:

Spilførercertifikat er dokumentation for, at spilføreren har opnået den for optræk nødvendige viden og erfaring for optræk af hangglidere eller paraglidere. Det at være spilfører under optræk er en meget krævende og ansvarsfuld funktion. Specielt under optræk af paraglidere, idet kvaliteten og sikkerheden helt ligger i hænderne på spilføreren. Det er derfor meget vigtigt at spilføreren er bevidst om forskellene mellem optræk af hangglidere og paraglidere.

Her gælder de samme regler som til bilførercertifikat. Forskellen er blot, at optrækket foregår fra et spil frem for en bil.



Dropcertifikat (kun paragliding):

Drop fra andet luftfartøj som f.eks. tandem paraglider, motoriseret tandem paraglider, ballon, helikopter osv. kræver et specielt certifikat.

Dropcertifikatet er dog nødvendigt for at få tilladelse til at deltage i træning eller konkurrence, hvor denne startmetode bruges. Dette certifikat kan kun erhverves af aerobaticspiloter, der har et gyldigt SafePro-Para Trin 5d. Det er kun seniorinstruktører (SafePro-Para Trin 5d), der selv har et gyldigt dropcertifikat og som har udført minimum 10 drop, der må undervise i og godkende dette certifikat.

Drop fra andet luftfartøj sker somregel via en D-bag. Se [video](#)



Rollover certifikat (kun paragliding):

Dette certifikat kan kun erhverves af aerobaticspiloter, der har et gyldigt SafePro-Para trin 5d bevis og dropcertifikat. Det er kun aerobatics instruktører, der selv har et gyldigt rollovercertifikat, og som har udført minimum 10 rollovers, der må undervise og godkende dette certifikat.

Rollover beskriver en bestemt startteknik der udføres fra en ballon, bro el.lign. Se [video](#)

Bemærk: Tilladelsen til drop og rollover er først gældende efter godkendelse i følge BL 9-5 pkt. 8.1.2 f.- *Start af et dragefly eller en glideskærm ved hjælp af et andet luftfartøj må ikke finde sted uden tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen.*

Hvilke beviser kræves der, hvis jeg ønsker at flyve en distancetur fra Fasterholt optræksplads, uden instruktør tilstedeværelse

- a) 5, BF, VFR
- b) 6, HI, VFR
- c) 5b, OT, VFR
- d) 5b, SI, VFR

se svar nederst på næste side

SIV certifikat (kun paragliding):

Dette certifikat giver adgang til SafePro trin 5d og sikkerhedsinstruktørcertifikat.

Certifikatet skal ikke fornyes, når først det er opnået. Sikkerhedsflyvning med paraglider må udføres, når piloten har et gyldigt SafePro-Para trin 4 flyvecertifikat. Elever med SafePro-Para 3 bevis kan med en accept fra deres instruktør deltage på et light sikkerhedskursus. En SafePro-Para elev, som deltager på et light sikkerhedskursus, kan, hvis eleven viser en særlig høj forståelse for øvelserne samt udfører disse med stor sikkerhed og præcision, gå videre til mere avancerede øvelser.

På et SIV kursus trænes en lang række flyveøvelser, som asymmetrisk kollaps, frontkollaps, spin, full-stall m.m.

SIV kurset skal forberede piloten på og give piloten redskaber til at redde glideren ud af en kritisk, unormal flyvestilling, og bringe den tilbage til normal flyvestilling.

Se dokumentaren via [linket](#), som viser hvorledes et SIV kursus kan foregå, som førstegangsdeltager.



flybubble.com

Sikkerhedsinstruktørcertifikat:

En seniorinstruktør, der må arrangere og drive et SIV kursus.

VIGTIGT: En sikkerhedsinstruktør må **kun** undervise i øvelser, som vedkommende selv behersker.



flybubble.com

Ordinære flyvebeviser til motorflyvning.

Til motorflyvning med paramotor (PPG) har DHPU lavet sit eget uddannelsesprogram. Opbygningen er inspireret af og minder meget om SafePro, og deler således en række elementer, der er fælles for motorflyvning og fritflyvning. Motorbeviserne er også ordinære flyvebeviser.

Uddannelsesprogrammet for Paramotor (PPG)

Trin 1:
Glideflyvning i lav højde
Glideflyvning i lav højde er glidning nær jorden over jævnt eller skrånende terræn (typisk ikke højere end du er villig til at falde).

Trin 2:
Introduktion til motorflyvning
Introduktion til motorflyvning, ingen motorflyvning uden instruktør

Trin 3:
Aktivflyvning med motor
Aktivflyvning er bevarelse af den normale flyvestilling i turbulent luft. Det omfatter at holde indfaldsvinklen indenfor sikre rammer, styre pitch og roll bevægelser, forebygge stalls og kollaps og genoprette fra kollaps, samt hurtige nedstigningsteknikker. Ingen motorflyvning uden instruktør.

Trin 4: Powered Paragliding Pilot
En powered paragliding pilot er helt selvstændig og viser god flyveerfaring. Powered paragliding piloten er i stand til at varetage sin egen og andres sikkerhed under flyvning, og er i stand til at flyve sin powered paraglider i en bred vifte af terræn og forhold.

Konverteringskursus: PPG til SafePro-Para

Trin 4: Flyvning i løft (Soaring)
I flyvning i løft bruger man opadgående luftstrømme til at forlænge flyvetiden. Det inkluderer flyvning i dynamisk løft på en skrænt, der vender mod vinden, og flyvning i termik.

Som ved SafePro-uddannelsen, giver også trinnene på motoruddannelsen ret til desto mere, jo højere trin man opnår.

Ved almindelig SafePro kan man opnå tillægsbevis til motorflyvning via en overbygning. I PPG-uddannelsen har vi mulighed for at gå den modsatte retning og opnå SafePro trin 4 efter beståelse af et konverteringskursus, og dermed få mulighed for også at dyrke fritflyvning.

Bemærk: jf. DHB del 260a - *Flyvning med motoren slukket er at sidestille med flyvning uden motor.*

Jævnfør denne paragraf har man uden SafePro trin 4 *ikke* ret til at "cruise rundt" i termik eller på skrænt med motoren slukket. Samtidig skal man være opmærksom på, at man aldrig må flyve udenfor de rammer og bestemmelser, som SafePro trin 4 eller højere trin giver ret til.



Tillægsbeviser til motorflyvning:

VFR-bevis:

Giver de samme rettigheder som beskrevet under SafePro. VFR er en forudsætning for at blive motorpilot..

Øvrige tillægsbeviser kan erhverves efter efter konvertering til SafePro trin 4, og iht. til de regler der hører til det enkelte bevis.

Læs mere om beviserne længere oppe under - Tillægsbeviser.

Certifikater til motorflyvning:

Bilfører- og spilfører-certifikat kan erhverves på de vilkår der hører til certifikaterne, og kræver ikke nogen forudgående kendskab hertil. læs mere herom under afsnittet "certifikater" længere oppe.

De andre certifikater kan kun erhverves gennem fritflyvning, og man er derfor nødt til at bestå konverteringskurset til SafePro trin 4, og herefter opkvalificere sig for at opfylde de krav, der er stillet til det enkelte certifikat.

Lokale flyveregler

Som vi beskrev under Regler trin 2, så kan ens flyvning og det flyvested, man ønsker at benytte, være pålagt nogle lokale flyveregler.

Disse regler kan varierer meget og omhandle alt fra tidspunkter, man må flyve på (både dag og periodevis), hvor man må parkere, hvor man må flyve i området eller på skrænten osv.

Det er derfor vigtigt at man sætter sig ind i det pågældende flyvesteds regler, inden man møder frem. Hvis det er et sted man er vant til at komme, ved man formodentlig allerede, om stedet har nogle lokale flyveregler tilknyttet.

Det bliver straks sværere, når man ankommer til et nyt sted. Her er det altid en god idé at tage fat i lokale piloter eller den lokale klub for at høre, om der er særlige regler, man skal være opmærksom på.

Flyveforhold og sværhedsgrad for det enkelte flyvested er også noget, man vil kunne/bør spørge ind til, når man tager kontakt til de lokale piloter.



På DHPU's hjemmeside kan man finde en flyvestedsoversigt over de danske flyvesteder. Oversigten giver information omkring flyvestedet, samt hvad man skal være opmærksom på, og om der er særlige lokale flyveregler der skal tages hensyn til.

HUSK at oprette dig som bruger inde under [flyvestedsoversigten](#). Kun ved at oprette dig som bruger får du adgang til informationen om alle flyvesteder.