

# OPERATIONEL BULLETIN



Område:	Nr.	Udgivet dato:	Gældende fra dato:
Flyvechef	2022-001	04-11-2022	04-11-2022

Emne:	DHPU Instruktørernes sikkerhedsretningslinjer, beføjelser og ansvar.
-------	--

Niveau:	<input checked="" type="checkbox"/> Påkrævet	<input type="checkbox"/> Anbefaling	<input type="checkbox"/> Information
---------	--	-------------------------------------	--------------------------------------

Referencedokumenter:	Driftshåndbogen - Udgave 4. version 4. - 05.02.2021
----------------------	---

Denne bulletin afløser Nr.	ingen
----------------------------	-------

## Indledning

På baggrund af den fatale PPG-ulykke d. 24 juni 2022 ved Lindtorp flyveplads, hvor et af vores medlemmer, som var elev og fløj under instruktion, omkom, nedsatte Sikkerhedsudvalget en undersøgelseskommission, som har arbejdet intensivt med at få klarlagt omstændighederne og forløbet omkring ulykken.

Denne Bulletin er blevet til på baggrund af anbefalingerne fra den rapport som undersøgelseskommissionen har udarbejdet. Denne bulletin har ikke til formål at uddybe hændelsesforløbet, eller placere skyld i sagen.

Bulletinens formål er udelukkende at udbrede information om retningslinjer og beføjelser, inden for uddannelsesvirket i unionen, med henblik på at højne sikkerheden i DHPU-regi, samt sørge for efterlevelse af gældende regler.

## Beføjelser, retningslinjer og ansvar

Unionens instruktører skal have fokus på, hvilke beføjelser de har i forhold til deres licens og instruktørrating. F.eks. skal ekstreme flyveøvelser læres på et sikkerhedskursus af en sikkerhedsinstruktør.

Jf. Driftshåndbogen side 39:

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

*En Seniorinstruktør kan selvstændigt arrangere kurser og videregående træning af henholdsvis hangglider/paraglider piloter til det flyvetrin og de tillægsbeviser, instruktøren selv er indehaver af, samt foretage "ud check" på alle typer af henholdsvis hangglidere/paraglidere og seletøj. Aktiviteterne skal ske i henhold til bestemmelser givet i denne håndbog og efter eventuelle retningslinjer og program givet af bestyrelsen for DHPU.*

*Kursusansvarlige instruktører (Senior instruktører) skal sikre sig at SAFE-PRO minimumskrav i uddannelsesprogram og progressionskort bliver fulgt, når man følger driftshåndbogen og en godkendt kursusplan. Så har man som instruktør sikret sit ansvar, samt sikret at eleven har gennemgået de rette øvelser og derved opnået de sikkerhedsmæssige færdigheder og holdninger der kræves på deres SafePro Para/Delta trin.*

## Holdninger og Airmanship

SafePro Para trin 4 Konvertering til PPG, kan af nogle ses som en gråzone, da man er elev i de 20 PPG-flyvetimer, der kræves, og da der i vores driftshåndbog ikke findes et decideret pensum i forhold til hvilke øvelser man skal gennemgå. Der kan derfor opstå en forskellighed i forhold til, hvordan den enkelte kursusansvarlige seniorinstruktør arrangerer et motorkursus. For at gøre det klart, det er øvelserne/færdighederne fra SPP1/SPD1 til SPP4/SPD4, der skal øves i de 20 timer, man flyver med motor på et konverteringskursus. Det er derfor vigtigt, at den seniorinstruktør, som underviser på et konverteringskursus fra SPP4/SPD4 til PPG/PHG har viden om og tilgang til SPP4/SPD4 pilotens baggrund. Dette kan de få gennem pilotens logbog, som bør indeholde grundige beskrivelser af hvilke færdigheder, der er øvet, hvilke forhold der er fløjet i, og hvornår, gennem pilotens progressionskort og gennem kommunikation mellem instruktørerne.

Logbøgernes beskrivelser af flyvninger, meteorologi, lokale forhold og vindstyrke, er vigtige for det endelige resultat og for at sikre, at elever har dokumentation for flyveøvelser og flyveforhold, sammen med deres progressionskort. Det har desuden betydning for, at sikkerheden er i højsædet, når elever bliver uddannet af forskellige instruktører over en længere tidsperiode.

Hændelsesrapporter er grundlaget for, at vi tager ved lære, har fokus på sikkerheden, og rapporterne er en del af den kultur og de holdninger, som gerne skulle blive implementeret gennem DHPU's uddannelsessystem. Det er vigtigt, at alle instruktører introducerer vores indrapporteringssystem til alle elever. Således kan de fra starten udvikle de rette holdninger i forhold til at indrapportere alle hændelser, vi kan lære af, og som kan højne sikkerheden i unionen. Der må gøres op med holdninger om, at man kan blive udstillet ved at indrapportere, og udsagn som, at man slog sig jo kun lidt, så det var ikke en rigtig hændelse. Det skal ses som en gave at vi kan lære af hinandens oplevelser og fejl.

En flyveplan er desuden et vigtigt værktøj, som medfører højere sikkerhed.

## Krav og anbefalinger

Det anbefales for både PPG-elever og PPG-piloter, at man altid flyver med højdemåler og redningsskærm, også når der flyves under 150 meter AGL, og der arbejdes på at få dette skrevet ind i DHB som et krav.

Det vil i fremtiden være et krav, at de eneste progressionskort, der kan sendes til sekretariatet for opnåelse af nye ratings og licenser, er DHPU's egne, som ligger under printvenlige dokumenter på DHPU's hjemmeside. Da disse kan/skal signeres digitalt, er der altid klarhed omkring, hvem der har "ud checket" eleven eller piloten, i forhold til obligatoriske øvelser og krav der ligger i progressionen på hvert enkelt SafePro trin.

## Konklusion

Hvis der er noget, vi kan lære af denne ulykkelige og fatale hændelse, er det at man må aldrig gå på kompromis i forhold til sikkerheden, og at alle ekstreme flyveøvelser skal læres på et sikkerhedskursus, med redningsskærm monteret, med minimumshøjde over vand, og af en sikkerhedsinstruktør.

Derudover pointeres vigtigheden i, at man som instruktør har den obligatoriske dokumentation i orden, da man derved sikrer de grundlæggende ansvarsforhold i virket som instruktører i DHPU-regi.

Instruktørerne må fra starten af et uddannelsesforløb lære eleverne at udfylde deres logbøger på en korrekt måde, med fokus på flyveøvelser, typografi og vejrforhold, så logbøgerne kan danne det rette progressionsbillede for den enkelte elev.

De anbefalinger, krav og holdninger som er beskrevet i denne operationelle bulletin, er i de fleste tilfælde nogle, der allerede er implementeret i klubberne og bliver brugt i praksis af instruktørerne. Enkelte anbefalinger og krav er nye og kræver implementering af instruktørerne, da det vil højne sikkerheden i vores union.

**Rufus Tollesen**  
**Flyvechef**