

<b>Område:</b>	<b>Nr.</b>	<b>Udgivet dato:</b>	<b>Gældende fra dato:</b>
Flyvechef	2017-001	13-02-2017	13-02-2017

<b>Emne:</b>	<b>Grund- og Videreuddannelse af piloter</b>
--------------	--

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

<b>Referencedokumenter:</b>	<b>Driftshåndbogen - Udgave 3 - rev. G - 25.03.2015</b>
-----------------------------	---

<b>Denne bulletin afløser Nr.</b>	<b>ingen</b>
-----------------------------------	--------------

## Indledning

DHPU har i efteråret 2016 behandlet en sag omkring uddannelse af tandem-piloter med relaterende emner omkring uddannelse og instruktørvirket generelt. Sagens udfald har resulteret i en frakendelse af instruktørbeviserne for henholdsvis en klasse 2 og klasse 1 instruktør. Begge instruktører har dog mulighed for generhvervelse i 2017 ved succesfuld gennemførelse af ny DHPU instruktøruddannelse.

Sagen har på nogen områder principiel karakter, som giver anledning til udgivelse af denne operationelle bulletin. Bulletinens formål er at udbrede information og retningslinjer indenfor uddannelsesvirket i unionen med henblik på højnelse af vores flyvesikkerhed samt efterlevelse af gældende regler.

Om end interessant for de fleste vurderes det ikke formålstjenesteligt at beskrive sagens enkeltheder. Grundlag Denne bulletin udgives som et led i Flyvechefens virke og opgaver, som er beskrevet i vores Driftshåndbog del 033 (s.18) "Organisatoriske udvalg".

Retningslinjerne i bulletin er formaliseret gennem bestyrelsens godkendelse, som med grundlag i Driftshåndbogen del 422/423 (s. 139) har mulighed for, at give retningslinjer i forbindelse med skoling.

## Uddannelse generelt

DHPU er godkendt af Trafik og Byggestyrelsen (TBST), tidligere Statens Luftfartsvæsen til at forestå uddannelse, udstedelse af dokumentation for denne samt andre opgaver i forbindelse med flyvning med dragefly og glideskærme.

DHPU rettigheden til uddannelse af piloter og instruktører er opnået efter godkendelse af vores uddannelsesprogram, som er en integreret del af vores Driftshåndbog nærmere betegnet SAFEPRO/PARAPRO systemet. I denne sammenhæng kan selve SAFEPRO/PARAPRO systemet ikke adskilles fra øvrige uddannelsesmæssige regler, normer eller retningslinjer i Driftshåndbogen.

Driftshåndbogen kaldes også i daglig tale den blå bog.

Overholdelse af gældende regler og bestemmelser (BL 9-5) fra Styrelsen samt vores normer og procedurer i Driftshåndbogen og øvrige udstedelser fra unionen er naturligvis vigtigt for fastholdelse og udvidelse af vores rettigheder gennem Styrelsens tillid til unionen.

Trods alle reglers vigtighed har Styrelsen dog et særligt fokus på områder, hvor vores sport kan udgøre en fare for ikke-udøvere af sporten. Der er med andre ord tale om risikoen/faren for tredje part. Hanggliding og Paragliding er en anerkendt farlig sport måske sammenligneligt med klatring, dykning og faldskærmsudspring. Sportens indbyggede risici, som gør den "farlig", er dog vigtigt at isolere til udøverne, som er disse risici bekendt og uddannet til at minimere disse og undgå, at være til fare for øvrige borgere og luftfrumsbrugere.

Unionens piloter og instruktører har derfor en særlig forpligtigelse til ikke at udsætte tredje part for fare og gennem oplysning at informere nye deltagere og tilskuere til sporten om dens indbyggede fare. Dette forhold gælder i særlig grad uddannelsesaktiviteter og tandemflyvning med "ikke piloter" og særligt "gæster", som utilsigtet kunne løbe en risiko.

Styrelsens bestemmelser (BL 9-5) giver mulighed for at straffe føreren af tandem para- /hangglideren med op til 2 års fængsel, såfremt der flyves med passager uden at være uddannet tandem-pilot.

## Information om retningslinjer

Med denne bulletin vil jeg gerne fremhæve Instruktørernes, tandempiloters og vores alles fælles forpligtigelse til at minimere risikoen for tredjepart, passagerer og elever generelt.

- Grund- og videreuddannelse af piloter skal foregå efter vores fælles normer og procedurer i Driftshåndbogen for at være dels omfattet og beskyttet af unionens bemyndigelse fra Styrelsen samt forsikring.
- Flyvning med passagerer, også venner og bekendte, må kun foregå, når man er uddannet tandempilot og har modtaget sit ratingkort med påstemplet "TD" bevis.
- Husk at medbringe, anvende og underskrive unionens tandemblanket ved tandemflyvninger. Anvendelsen af tandemblanketten er særlig vigtig ved demonstrationsflyvning med ikke venner/familie relationer. Blanketten bidrager til at sikre gensidig forståelse af vilkår, risici og ansvar.

## Chefinstruktørens og Instruktørens myndighedsforhold samt kursusafvikling

Der har i vores klubber og flyvemiljøer formentligt eksisteret en opfattelse af, at klubbens udpegede "Chefinstruktør" automatisk har et har et overordnet ansvar og myndighed over for klubbens uddannelsesaktiviteter, instruktører og hjælpeinstruktører. Unionens instruktører er jf. vores Driftshåndbog organiseret med direkte reference til unionens flyvechef. Alt uddannelse foregår under Unionens bemyndigelse, hvor flyvechefen gennem auditørudvalget skal føre tilsyn med, at instruktørgruppen lever op til DHPU's uddannelsesnormer som beskrevet i Driftshåndbogen.

Driftshåndbogen oplyser i afsnittet "250/351. Al undervisning/skoling", at undervisning/skoling skal registreres gennem en klub eller kreds under DHPU eller direkte under DHPU. Der rapporteres jævnligt til DHPUs sekretariat om omfanget af aktiviteterne samt navn på arrangører, instruktører og hjælpeinstruktører.

For en nærmere definering af rollerne under uddannelse skal vi konsultere afsnit "400 Instruktører i Driftshåndbogen".

### Klasse 2 instruktør (Klubinstruktør):

Er en instruktør som kan drive selvstændig kursus/oplæring af elever til SAFE PRO/PARA-PRO flyvebevis trin 1, 2 og 3, samt foretage "udcheck" på drager og seletøj, egnet for elever.

### Klasse 1 instruktør (Chefinstruktør):

Er en instruktør som selvstændigt kan arrangere kurser, videregående træning af henholdsvis drage/paraglider piloter til alle flyvetrin, samt give godkendelse af alle typer, henholdsvis drager/paraglidere og seletøj.

Her skelnes mellem rettigheden til henholdsvis at drive eller arrangere et kursus. Dermed må en klasse 1 instruktør i rammen af en klub, kreds eller direkte under unionen arrangere et kursus for grund- og videreuddannelse af paraglider/hangglider piloter. Under et arrangeret kursus kan klasse 2 instruktøren selvstændigt drive kurset såfremt, hvis kurset sigter mod opnåelse af flyvebevis 1-3.

Videregående pilottræning ud over trin 3 skal foregå, hvor en klasse 1 instruktør ikke kun arrangerer men også driver kurset. Klasse 1 instruktøren kan anvende klasse 2 og hjælpe instruktører til gennemførelse af kurset. Fælles for alle kurser er, at der skal være en klasse 1 instruktør, som er endelig kursusansvarlig for gennemførelse af den administrative, praktiske og teoretiske del af kurset.

Der forventes fra unionen, at alle kurser er registreret ved de enkelte klubber eller unionen, hvor der tydeligt fremgår:

- Hvilket kursus
- Den kursusansvarlige instruktør
- Støttende instruktører og hjælpeinstruktører

Driftshåndbogens afsnit "460. Gennemførelse af et drageflyverkursus." suppleres med en mere detaljeret beskrivelse af normerne for gennemførelse af kurser.

I denne sammenhæng anses principperne i afsnit "460. Gennemførelse af et drageflyverkursus." gældende for alle paraglider og hangglider grund- og videreuddannelser med undtagelse af ikke pilot relateret uddannelser.

Undtagelser fra at følge afsnit "460. Gennemførelse af et drageflyverkursus" er kurser, uddannelse eller træning til:

- Spilfører, optræk
- Bilfører, optræk

## Information om retningslinjer

Jeg vil gerne fremhæve myndighedsforholdet ved uddannelse samt de generelle strukturer og retningslinjer i forhold til grund- og videreuddannelse af piloter i regi af DHPU.

- Der optræder ingen automatisk myndighedsforhold mellem klasse 1 og klasse 2 instruktørerne i DHPU, førend de respektive og navngivne instruktører organiseres i det enkelte kursus eller i klubben.
- Alle kurser skal være registreret ved en klub eller unionen, hvor det bl.a. tydeligt skal fremgå, hvem der er kursusansvarlig.
- Kun en klasse 1 instruktør kan være kursusansvarlig
- Driftshåndbogen afgrænser ikke de enkelte klubber for at udnævne en overordnet instruktør for klubben, som varetager koordination og arrangering af klubbens kurser. Derved kan den enkelte klub organisere sine DHPU kurser under en "Chefinstruktør" med overordnet kursusansvar over for flyvechefen i unionen. Den navngivne "Chefinstruktør" skal dog fremgå af de enkelte kursusregistreringer.
- Årlig rapportering til DHPU sekretariatet af uddannelsesaktiviteter anses for jævnlige
- Trods hyppigere rapportering skal al uddannelsesaktivitet rapporteres årligt ved udgangen af november.
- Rapportering skal som minimum indeholde
  - Kursusoversigt med kursusansvarlig, instruktører og hjælpeinstruktører
  - Startende og gennemførte antal elever
  - Kopi af kursusplaner, elevliste, elevjournal og udstyrsjournal

## Tandempilot uddannelse

Styrelsens bestemmelsesgrundlag (BL 9-5) beskriver ikke specifikke vilkår for uddannelsen, men kræver blot, at der gennemfører uddannelse i rammen af DHPU.

Unionens Driftshåndbog oplyser, at der skal gennemføres uddannelsesflyvning (20 stk.) med instruktør, have opnået et vist pilot niveau (instruktør eller trin 4) samt have gennemgået et DHPU tandemkursus. Unionen er undervejs med udvikling og implementering af en fælles standardiseret teoretisk del af tandemkurset som supplement til den praktiske træning under en Klasse 1 instruktør.

Der udvikles muligvis også støtteværktøjer i form af uddannelses-/kursusplan samt undervisningsmateriale til det fulde kursus, som afvikles lokalt.

Indtil denne teoretiske del er implementeret fortsætter tandemuddannelsen under de enkelte Klasse 1 instruktører, som lokalt gennemfører DHPU tandemkursus efter de generelle retningslinjerne for uddannelse og skoling i Driftshåndbogen. Den kursusansvarlige Klasse 1 instruktør er nu og som hidtil ansvarlig for gennemførelse af tandempilotuddannelsen jf. Driftshåndbogen. Efter endt uddannelse indstiller den kursusansvarlige tandempiloteleven til udstedelse af tandembevis (TD) ved Unionssekretariatet. Tandempiloteleven har ikke tandempilot rettighederne før tandembeviset (TD) er fysisk modtaget fra Unionssekretariatet.

Den kursusansvarlige bekræfter ved indstillingen til sekretariatet, at tandempiloteleven opfylder de specifikke krav i Driftshåndbogen for udstedelse af Tandembevis samt, at tandempiloteleven har den nødvendige erfaring og viden til at kunne udføre tandemflyvninger, og dermed tage ansvaret for andres liv og helbred.

Under afsnittet 164. Speciel flyvning oplyser Driftshåndbogen, at *"Tandemflyvning kan udføres når piloten er instruktør, eller er uddannet tandempilot."*

Dette afsnit kan tolkes som, at alle instruktører automatisk har rettigheden til gennemførelse af tandemflyvning, hvilket anses for en fejl, og det indskræpes derfor, at tandemflyvninger kun kan finde sted med gyldigt tandembevis (TD)

Gennemførelse af 20 flyvninger med en instruktør som passager kan virke som unødvendig mange flyvninger. Der kunne argumenteres for en tandemuddannelsesnorm, som i lighed med de tyske bygger på en trinvis progressiv opbygning af tandempilot kompetencerne. Den trinvis opbygning ville betyde, at de første og måske sidste flyvninger er med en instruktør som passager, men at en delmængde kunne gennemføres med en uddannet og instrueret pilot som passager.

Trods at de nuværende uddannelsesnormer kan syntes utidssvarende eller unødvendige skal disse dog følges. Der er for nuværende ikke grundlag for en anden fremgangsmåde i Unionens godkendte uddannelsesnormer, hvorfor eventuelt ændring af disse afventer gode kræfters initiativ og indsats samt ikke mindst en godkendelse fra Styrelsen.

## Information om retningslinjer

Med denne bulletin vil jeg gerne fremhæve Unionens godkendte uddannelsesnormer for tandemuddannelse samt ansvaret ved de kursusansvarlige Klasse 1 instruktører, som lokalt gennemfører DHPU tandemkurser.

- Unionens Klasse 1 instruktører har været og er fortsat fuldt ansvarlige for lokal gennemførelse af det i Driftshåndbogen benævnte "DHPU afholdt tandemkursus".
- Kurset skal gennemføres efter de godkendte normer og retningslinjer i Driftshåndbogen.
- Det er ikke tilladt at udfører tandemflyvning uden at have et gyldigt tandembevis (afkrydsning på pilot id) fysisk i hænde.
- Instruktørbeviset alene giver ikke tilladelse til tandemflyvning.
- Unionen arbejder på implementering af en fælles standardiseret teoretisk del af tandemkurset som supplement til den praktiske træning under en lokal Klasse 1 instruktør.

## Beviser

Unionen uddannelsesprogram, som giver rettigheder til uddannelse af piloter og instruktører, er jf. del 720 opdelt i to typer beviser.

- Ordinære beviser SafePro/ParaPro trin 2-5

- Tillægsbeviser
  - o VFR = VFR-bevis (S-teori/PPL-teori)
  - o HI = Hjælpe instruktørbevis
  - o C2 = Klasse 2 instruktørbevis
  - o C1 = klasse 1 instruktørbevis
  - o OT = Optræksbevis
  - o BF = Bilførerbevis
  - o SF = Spilførerbevis
  - o TD = Tandembevis
  - o OS = Opslæbsbevis (Hangglider)
  - o MO = Motorbevis

## Beviser, Bilfører og Spilfører

Henset til den bemyndiget opgave til uddannelse af piloter og instruktører anses følgende uddannelser og rettigheder (beviser) for ikke pilot eller instruktør relateret.

- Tillægsbeviser
  - o BF = Bilførerbevis
  - o SF = Spilførerbevis

Disse to rettigheder anses for relevante på den enkelte optræksplads og ikke automatisk rettighedsgivende på anden optræksplads end den, hvor rettigheden er opnået. Dermed giver det mening, at registrere og udstede beviser for rettigheden på lokalt optrækspladsniveau.

Det forventes, at den enkelte optræksplads kan dokumentere, hvem som er kvalificeret til at udføre disse funktioner samt grundlaget for opnåelse af disse rettigheder. Det påhviler med andre ord den enkelte optræksplads at opstille krav og afvikle kursus/uddannelse til opnåelse af rettighederne. Det forventes at Flyvepladslederen jf. Driftshåndbogens del 184 tilser, at Bilfører og Spilfører er indehaver af de fornødne beviser i forbindelse med optrækspladsens daglige operation. Lokal fornyelse af BF og SF bevis foretages efter gældende krav i driftshåndbogen, men er undtaget del 714 krav om indsendelse af aktivitetserklæring til unionens sekretariat.

## Information om retningslinjer

Med denne bulletin vil jeg gerne uddelegere uddannelses, bevisadministration og fornyelse af Bilfører og Spilfører beviser til de enkelte optrækspladser.

Det forventes at den enkelte optræksplads:

- Opstiller krav og uddannelse til kvalifikationerne
- Dokumenterer gennemført uddannelse
- Administrerer og dokumenterer, hvem som er indehavere af gyldige beviser

**Daniel Mortensen**  
**Flyvechef**