

FLYSIK ÅRSRAPPORT 2020



Dansk Hanggliding & Paragliding Union

FLYSIK ÅRSRAPPORT 2020

INDHOLD

1. Stor nedgang i antal af hændelsesrapporter i 2020 ift. 2019
2. Gennemgang af hændelser
3. Fordeling på Rating
4. Medvirkende faktorer & udledte fokusområder
 - a. - Supervision (skoling)
 - b. - Situationsbestemt trigger
 - c. - Complacency
 - d. - Brug af radio under skoling
5. Facebook-gruppen "DHPU/FLYSIK"
6. Klubbernes FLYSIK-koordinatorer

VIGTIGE LINKS TIL SIKKERHEDSINFO

Årsrapporter kan findes under (<https://dhp.dk/flysik-aarsrapporter/>)

Sikkerhedsinformation er under (<https://dhp.dk/category/sikkerhedsinformation/>)

Udenlandske bulletiner er under (<https://dhp.dk/udenlandske-haendelsesrapporter/>)

1. STOR NEDGANG I ANTAL AF HÆNDELSESRAPPORTER

Samlet antal medlemmer i 2020: 738

Der er i 2020 kun indrapporteret 9 hændelser/havarier 2019 (17 hændelser) via vores rapporteringssystem, som findes on-line på www.dhp.dk under **For piloter - Sikkerhedsinformation - DHPU Hændelser** (<https://dhp.dk/dhp-haendelser/>)

Corona som medspiller

Nedlukningerne i forbindelse med coronapandemien i 2020 har spillet en stor rolle i forholdet til antallet af indberettede hændelser. Det gælder både i forhold til hændelser hos elever i skoling, hos de erfarne piloter og ved tandemflyvning.

Også diverse arrangementer blev aflyst grundet forsamlingsforbudet og folk har i større grad holdt sig hjemme i egne regioner og dermed ikke bevæget sig på tværs af landet og forsøgt sig på nye flyvesteder.

Udover at man som pilot er forpligtet til at rapportere hændelser, som man bevidner eller selv er involveret i, så giver man sine flyve-kammerater mulighed for at tage ved lære af de erfaringer der er gjort, for derved undgå gentagelser. I slipstrømmen på dette kan man som pilot drage nytte af andres erfaringer.

Når du som selvstændig pilot har indtastet en rapport, vil du efter få dage få en mail fra én af os i Sikkerhedsudvalget, samt modtage en pdf-kopi af rapporten som bekræftelse herpå. Hvis du mod forventning ikke har fået svar indenfor få dage, vil jeg bede dig om at sende mig en mail. Dette for at sikre, at rapporten er kommet frem. Jeg skal igen understrege, at rapporterne kun bliver brugt i anonymiseret form og med det ene formål at forbedre flyvesikkerheden!

Til alle jer, der har indrapporteret hændelser i 2020, skal der lyde en stor TAK! I hjælper simpelthen aktivt jeres flyve-kammerater.



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 2020

Nedenunder kan du læse om de rapporterede hændelser. I vid udstrækning er piloternes egen beskrivelse anvendt, evt. med Sikkerhedsudvalgets bemærkninger efterfølgende. Der er i 2020 ikke foretaget dybdegående udredninger af de enkelte hændelser.

Nr	Dato	Sted	Ty pe	Pilot IPPI	* Beskrivelse	Mulige medvirkende faktorer	
1	25. APR	Skrænt	PG	SPP4	0	Under skræntflyvning fra Tisvilleleje mod Heatherhill, bliver jeg grundet et pludseligt større "gust", blæst ind over skrænten. Har fuld speedbar, dog uden effekt. Forsøger at lande på det offentlige græsareal, NV fra adressen, uden held, pga. for stor højde. Pga. kraftig rotor og vingekollaps lander jeg omkring skellet (markeret A) på adressen på et lille nysået græsareal mellem nye birketræer i haven. Der var hverken personskade eller materielle skader, da vingen går ned mellem træerne. Den ene beboer, en kvinde, spørger om jeg er ok, hvortil jeg svarer ja og at jeg desværre blev blæst bagover pga. pludselig kraftig vind og beklageligt landede i deres have. Derefter kommer en ejeren til, en mand, som er meget utilfreds med bla. at "vi altid lander i deres haver og udsætter os selv og dem for livsfare" Efter at jeg havde undskyldt og beklaget ca. 10 gange, samt fortalt 4-5 gange at der var tale om et uheld/nødlanding, ville de have et billede af mig, samt navn, telefonnummer og klub. De meddelte mig at "de var 100 personer i en forening i området som ville få det gjort ulovligt at flyve, samt at det var ulovligt at flyve inden for 50m af deres grund, samt at der var tale om ulovlig indtrængen" Derover at "de ville anmelde det" Efter flere beklagelser fra min side, samt forklaring om DHPU og ansvarsforsikring, samt igen at det var en nødlanding, fik jeg lov at gå.	
2	09. MAJ	Skrænt	PG	SPP1	2	Fibula knogle blev brudt ved landing på grund af for lidt flare i landing og uheldig landing på højre fod	Supervision (skoling)
3	05. JUN	Skrænt	PG	SPP5	0	Flot dag hvor der lige var et par timer hvis vi var heldige. Sol og spredte skyer, meget pulserende i kompressionen og vinden til den stærke side. Svært at komme ud over skrænten, generelt god flyvning dog uroligt. Først oppe så nede, og hårde vindstød. Fløj for den sydlige enden af skrænten hvor den er lavest med skrænten på venstre side lidt medvind. Drejede og fik et stort løft indover skrænten da der samtidigt kom et vindstød, ballonedede op og bagud på det tidspunkt ingen stress. i enden af denne manøvre drejede jeg stille roligt mod venstre igen på medvind for at komme ud over skrænten da min højre side forsvandt i et stort indklap (tænker over om der kunne have været en rotor ?) venstre side (ca. 10 m højde) dykker frem foran mig mod højre på vej ind i auto rotation får reddet indklappet i højre side, med det resultat at jeg balloneret højt op og mod venstre helt om i medvind får drejet ud mod skrænten mod højre men har ikke højde nok til sidst og rammer jorden halvvejs i drejet, lander hårdt på venstre side, skulder, og ruller baglæns over nakken.	



4	16. JUL	Skrænt	PG	SPP4	2	Jeg kommer flyvende fra nord og ser mig tilbage for at lave et højresving. Jeg kan ikke registrere nogen bagved mig. Efter at jeg er drejet rundt, flyver en anden pilot ind i mine liner, så min skærm kolliderer, og jeg falder ned på skrænten og brækker lårbenet.	
5	17. JUL	Skrænt	PG	SPP5	1	Der flyves i meget let vind med periodiske små mængder løft. Jeg befinder mig meget tæt på skrænten under flyvning og toplander flere gange tæt ved startstedet, hvis jeg ikke kan få mere højde på. Det gør jeg i let modvind på et skråt og ujævnt underlag (op ad skrænten foran det ideelle startsted) og det har egentligt været nemt nok indtil jeg igen skal til at lande, da synker jeg mere end forventet. Min venstre fod lander i en uheldig position foran en lille pukkel i jorden, hvilket får min fod/mit knæ til at vride rundt, men jeg formår at løbe den sidste hastighed af skærmen uden at falde. Jeg halter derefter og har ondt i knæet flere dage efter. Det er nu tilbagevendende af og til med smerter i knæet.	
6	23. AUG	Bjerg	PG		0	Under første nedflyvning fra bjerg overhøres/glemmes flyveplan givet af ansvarlig instruktør og elev foretager manøvre der kan kategoriseres som flyvning i løft/termik. Under drejemanøvre kolliderer skærmen og liner tvister. På instruktørens kommando kastes reserven og eleven lander højt oppe i et grantræ	Supervision (skoling)
7	27. AUG	Skrænt				Jeg skriver til jer da jeg i dag oplevede et meget lavt flyvende fly ved Bøgsted Rende i Thy omkring kl 1800. Flyet kom fra nord og overfløj stranden, i og under klithøjde. Motoren var i gang og jeg hørte ingen mislyde. Der var mennesker både på stranden og i klitterne, samt flere paraglider piloter, der heldigvis alle netop var landet. Der er tale om et blåt og hvidt højvinget fly. Jeg havde ikke mulighed for at aflæse registreringsnummeret idet flyet passerede mig, da jeg stod lige bag klitten og flyet på det tidspunkt var under toppen af denne, men jeg mener at have genkendt det som værende OYXXXX. Jeg er slet ikke i tvivl om at det var præcis samme type/model. Jeg ved jeg ikke om det har været gået til landing på stranden. Der var et andet hvidt propelfly i luften samtidig, dette fløj i god højde og længere inde over land. Der kan have været tale om et ultralet.	
8	28. AUG	Bjerg	PG		0	Under indflyvning til landing på ordinær landingsplads kommer elev ind for højt. Der drejes af for at gennemføre S- eller 8-tals manøvre men piloten fryser og flyver direkte ind i et træ i en nærliggende have.	Supervision (skoling)
9	24. OKT	Skrænt	PG	SPP4	0	Vinden tog til under flyvningen som forårsagede en negativ groundspeed, og jeg landede helt roligt i et godt solidt nåltræ, ca 12-15 meter oppe.	

* Hændelseskategorier:

0. Uskadt

1. Mindre personskader

2. Alvorlige personskader (mere end 48 timers hospitalsindlæggelse, knoglebrud (ikke finger, næse, tæer), blødning, nerveskader.

3. Fatal hændelse

Uddybende om de individuelle hændelser:

Ad 1,3,9: Planlægning af flyvning, dømmekraft i forhold til vurdering af vejret

Ad 4: Manglende opmærksomhed

Ad 2,6,8: Klubbens skolingsstruktur kan have en medvirkende årsag



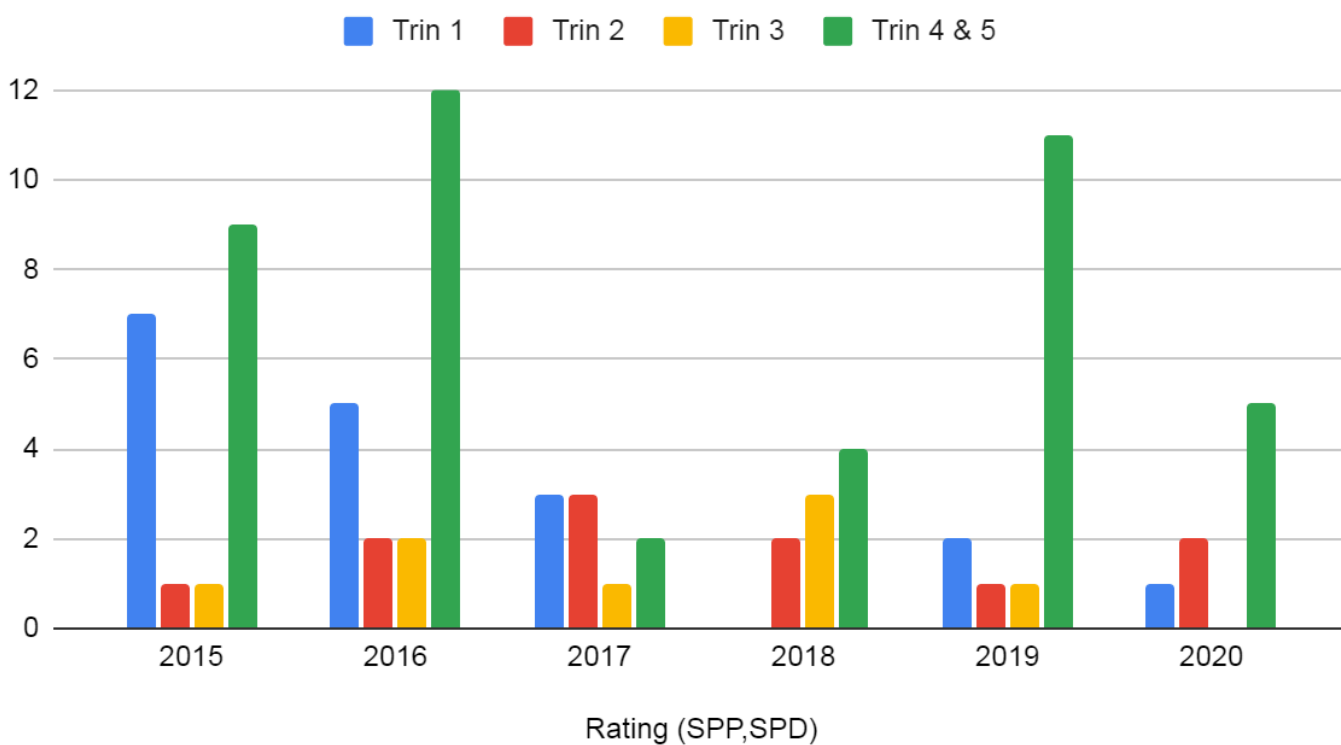
3. FORDELING PÅ RATING (2019 tal i parentes)

Rating	1	2	3	4 & 5	Alle ratings
0. Uskadt	0 (1)	2 (0)	0 (0)	3 (2)	5 (3)
1. Mindre personskader	0 (1)	0 (1)	0 (0)	1 (5)	1 (7)
2. Alvorlige personskader	1 (0)	0 (0)	0 (1)	1 (4)	2 (5)
Samlet antal rapporter	1 (2)	2 (1)	0 (1)	5 (11)	8 (15)

Hændelse #6 ved Vorupøre med ultralet tæller ikke med i denne statistik.

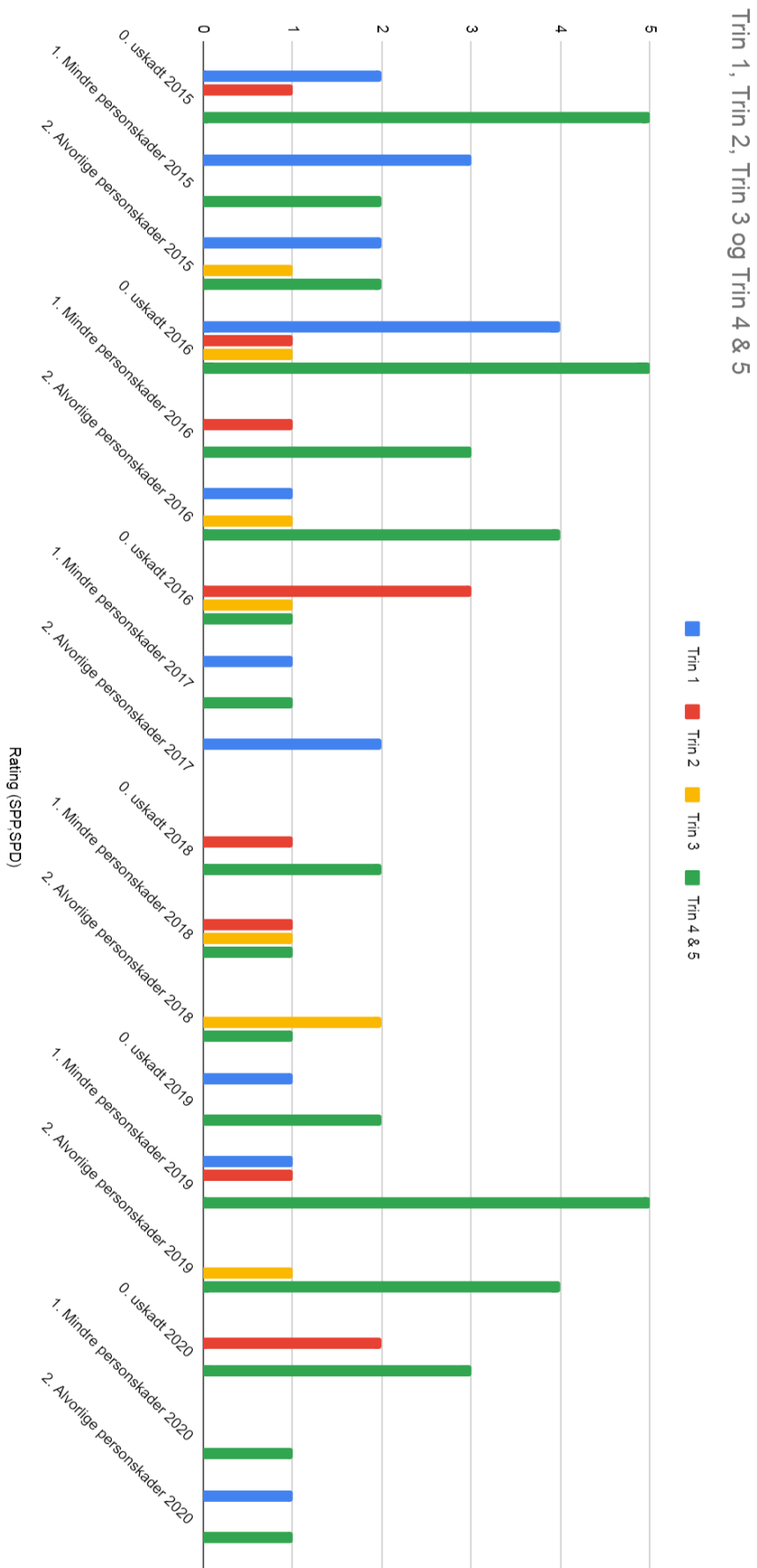
Historisk oversigt over hændelser fordelt på trin over de sidste 5 år.

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



Denne statistik viser fordelingen af alvorlighed for hændelserne for de sidste 5 år.





4. MEDVIRKENDE FAKTORER & UDLEDTE FOKUSOMRÅDER

SUPERVISION (SKOLING)

I 2020 var 3 af 8 hændelser skolingsflyvninger med enten SPP1/SPD1- eller SPP2/SPD2-elever, hvor "Supervision (skoling)" vurderes som medvirkende faktor til en evt. hændelse. Rapporten viser, at tallet er uændret i forhold til sidste år, når det drejer sig om hændelser ifb. med skolingsforløb.

Det har været den del af strategien i DHPU, at skolingsforløbene er blevet systematiserede, og der har været et øget fokus på uddannelsesforløbet hos eleverne. Ser man grafen, der viser antallet af hændelser fordelt på trin igennem de sidste 5 år, kan man se, at der er markant færre hændelser blandt eleverne, hvilket kan være et positivt resultat af den øgede indsats og fokus på de nye systematiserede skolingsforløb.

SITUATIONSBESTEMT TRIGGER

Man taler om en situationsbestemt trigger, når man genkender "noget", som forøger risikoen for uheld - noget der får "*alarmklokkerne til at ringe*". Når du oplever en trigger, bør du kritisk gennemgå din situation.

Nogle eksempler på triggere:

- Du bliver *forstyrret*, mens du er i gang med at spænde dig ind eller checke din udrustning. (Du risikerer at overse vigtige check)
- Du skræntflyver med din paraglider og *har brug for acceleratoren* for at fortsætte (Mindre sikkerhedsmargen ved vindstød, forøget risiko for bagoverblæsning)
- Der er *ingen lokale piloter*, der starter fra bjerget i udlandet (Er der risiko for overudvikling, kraftige vinde, helikoptere osv.)
- Gradvis *hovedpine, træthed, tab af koncentrationsevne* (Væskebalance, fatigue..?)
- *Flere skumtoppe* på havet (Vindstyrken øges)
- *Usædvanlig skyaktivitet /løft (overudvikling)* (kraftig termik, vind og vejr)
- Er du selv opmærksom på andre?

COMPLACENCY

Et begreb, der på dansk kan oversættes med "*selvtilfredshed*" og dækker over den tilstand, hvor en pilot tror, at "alt er sikkert/ok/normalt/som det plejer", selvom virkeligheden er en helt anden! I situationen har piloten **ubevidst** droppet eller set bort fra sin sikkerhedsmargen og kan være langt tættere på et havari uden selv at være klar over det. Måske har man gjort en ting masser af gange før (fx. fløjet tæt på skrænten, træer eller flagstænger), så det er ligesom blevet en almindelig rutine: 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, og sådan nogle tekstilpiloter som os skal selv tage stødet, når Moder Jord kommer rasende med voldsom hast. Når man er complacent, er man låst fast i en illusion, om at alt er godt. En **situationsbestemt trigger** som kunne have reddet hele dagen, trænger ikke eller kun med besvær ind i bevidstheden.



BRUG AF RADIO UNDER SKOLING.

Der kan med fordel bruges radio, da man som instruktør kan give løbende korrigerende inputs og feedback til eleven. Alligevel benyttes radio måske ikke ofte nok og af for få klubber under skolingsforløbet. Skyldes det gammel vane - fordi "Sådan har vi da altid gjort", eller fordi man er bange for, at eleverne 'fjernstyres' for meget, så de ikke på sigt selv kan træffe vigtige beslutninger i luftrummet? Mange hændelser kunne være undgået, hvis der havde været benyttet radio. Korte instrukser og nogle få præcise informationer kan med stor fordel gives på radio. Eksempler herpå er oplysninger om, at vinden er tiltaget, om rigtig placering på skrænten eller fx. om at afbryde termiksøgning og påbegynde landingsrunde, men dette er kun nogle få eksempler.

Radioen kan være et vigtigt skolingsværktøj, der både kan effektivisere skoling og ikke mindst højne sikkerheden og forhindre uheld.

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 2020 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 en gode idé. Hvervet som FLYSIK-koordinator er ikke tidskrævende, men seriøst. Du kan læse mere om det i DHPUs nye Driftshåndbog 4. udgave Vers. 1 del 400, tillæg C.

Du kan se din klubs FLYSIK-koordinator her:

Airwave Gliders Poul Dige
Albatros Lars David Lauridsen
Albatrosserne Bo Wienberg
Dragen Nordjylland Henrik Sabro
Larsen
MDK Mikkel Krogh
Parafun Brian Kjær
PG Fyn ?

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



Husk på at du kan kontakte din egen FLYSIK-kordinator i din klub i sikkerhedsspørgsmål, men du er også meget velkommen til at maile (eller ringe, hvis det haster) til din altid venlige Sikkerhedschef i DHPU. Se unionens hjemmeside for kontaktinfo.

På vegne af Sikkerhedsudvalget ønskes du mange herlige flyveoplevelser i 2021!

FLY SAFE!

Allan Dige
Sikkerhedschef DHPU

