

FLYSIK ÅRSRAPPORT 2023



DIF



Dansk Hanggliding & Paragliding Union

*Af Sikkerhedschef
Allan Skovlund*



European Hang Gliding
and Paragliding Union



FLYSIK ÅRSRAPPORT 2023

INDHOLD

1. Fald i antal hændelsesrapporteringer fra piloter i DHPU.
 2. Gennemgang af hændelser
 3. Fordeling af hændelser på ratings
 4. Medvirkende faktorer & udledte fokusområder for 2024
 - a. - Complacency
 - b. - Overmod
 - c. - Manglende erfaring og uddannelse
 5. Klubbernes FLYSIK-koordinatorer
 6. Kontakt info for yderligere spørgsmål
-

VIGTIGE LINKS TIL SIKKERHEDSINFO

Alle årsrapporter, sikkerheds-bulletiner og øvrig sikkerhedsinformation kan findes under <https://dhpu.dk/sikkerhed/>

Rapporteringssystemet findes on-line på DHPU's hjemmeside under <https://dhpu.dk/indberet-haendelse/>

1. Fald i antal hændelsesrapporteringer fra piloter i DHPU.

2023 var, jfr. antallet af indberettede hændelser, statistisk set et godt år for sikkerheden i unionen.

Der er i 2023 indrapporteret 14 hændelser/havarier altså 10 færre end i 2022. Det er cirka 42 % færre end sidste år. Skal man finde en årsag til dette, kræves en nærmere granskning af ulykkerne, jfr. afsnit 2.

Hændelsesrapporteringssystemet fra det europæiske hang og paragliding forum (EHPU), er fortsat på vej til at blive erstattet med et nyt, der vil medføre at det skulle 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. Det nye system forventes driftsat, senest ultimo 2024.

Som altid opfordres alle til at indrapportere- og motivere andre til at indrapportere hændelser, store som små, såfremt der er tale om hændelser, som kan give læring til andre piloter.

Kun ved at dele vores erfaringer bliver vi bedre!



Til alle jer, der har indrapporteret hændelser i 2023, skal der lyde en stor TAK! I hjælper aktivt jeres flyve-kammerater med at flyve mere sikkert.

OBS! Indrapporteringer 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 2023

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	19.02.23	Venøborg	4	0	Tiltagende vind som medførte at piloten blev blæst bagover på skrænt og efterfølgende kollision med forhindring.	Overmod Manglende erfaring og uddannelse
2	05.03.23	Toftum Bjerge	5	2	Faldende vind som medførte hurtig/skæv landing	Manglende erfaring og uddannelse
3	04.04.23	Semonzo, Italien	5	0	Frontalt indklap som medførte trælanding	Complacency Manglende erfaring og uddannelse
4	03.06.23	Bovbjerg	3	0	Turbulens under landing som medførte stall af skærm	Manglende erfaring og uddannelse
5	05.06.23	Furreby	5	2	Kollision med skrænt under undvigemanøvre grundet trafiktæthed og manglende respekttering af vigeregler hos udenlandske piloter.	Trafiktæthed
6	15.06.23	Krusevo, Macedonien	4	0	Turbulens medførte 60-70% asymmetrisk kollaps	Overmod Manglende erfaring og uddannelse
7	15.06.23	Krusevo, Macedonien	4	0	Fuld front kollaps grundet turbulens	Overmod Manglende erfaring og uddannelse
8	26.06.23	Kyndeløse	4	2	Tiltagende vind medførte at piloten blev blæst bagover på skrænt	Complacency Overmod Manglende erfaring og uddannelse
9	21.07.23	Hvide Sande	2	0	Ubemærket skift i vindretning medførte fald under landing	Manglende erfaring og uddannelse Mentalt underskud



10	30.07.23	Hammar , Sverige	3	2	Utilstrækkeligt løft under take-off medførte hård/skæv landing for at undvige hegn på landingsstedet.	Complacency Manglende erfaring og uddannelse
11	06.08.23	Hanstholm skrænt	?	2	(Udenlands pilot med ukendt rating) Risikabel flyvning medførte kollision med skrænt. Piloten døde, men blev genoplivet.	Complacency Manglende erfaring og uddannelse Overmod
12	09.09.23	Krusevo, Macedonien	4	0	Urolige og voldsomme bevægelser med krop og arme under- og umiddelbart efter take-off medførte 50-60% asymmetrisk kollaps.	Complacency Manglende erfaring og uddannelse
13	08.10.23	Fasterholt	2	0	Retnings korrektion i lav højde medførte kollision med jorden	Manglende erfaring og uddannelse
14	12.10.23	Reersø	5	2	Flyvning gennem rotor under landing medførte deep stall fra 5-10 meters højde.	Complacency Manglende erfaring og uddannelse

* Hændelseskategorier:

0. Uskadt

1. Mindre personskader

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

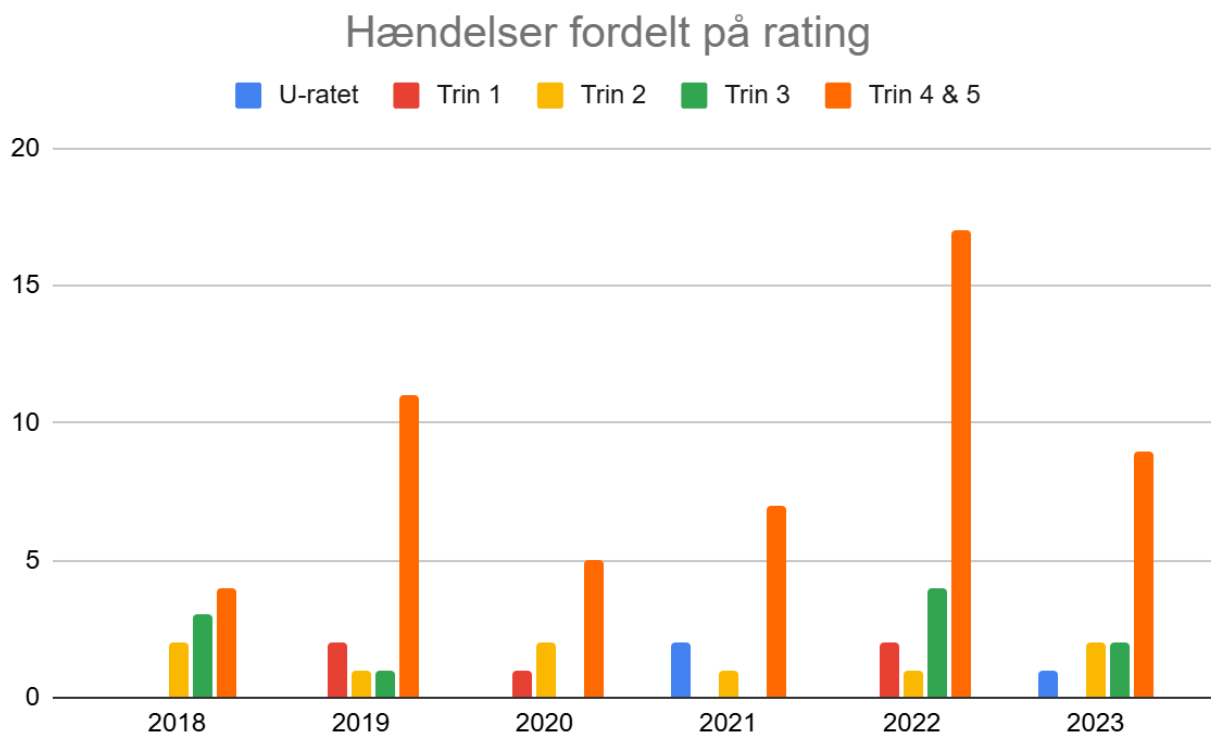
3. Fatal hændelse

3. Hændelser fordelt på RATING i 2023 (2022 tal i parentes)

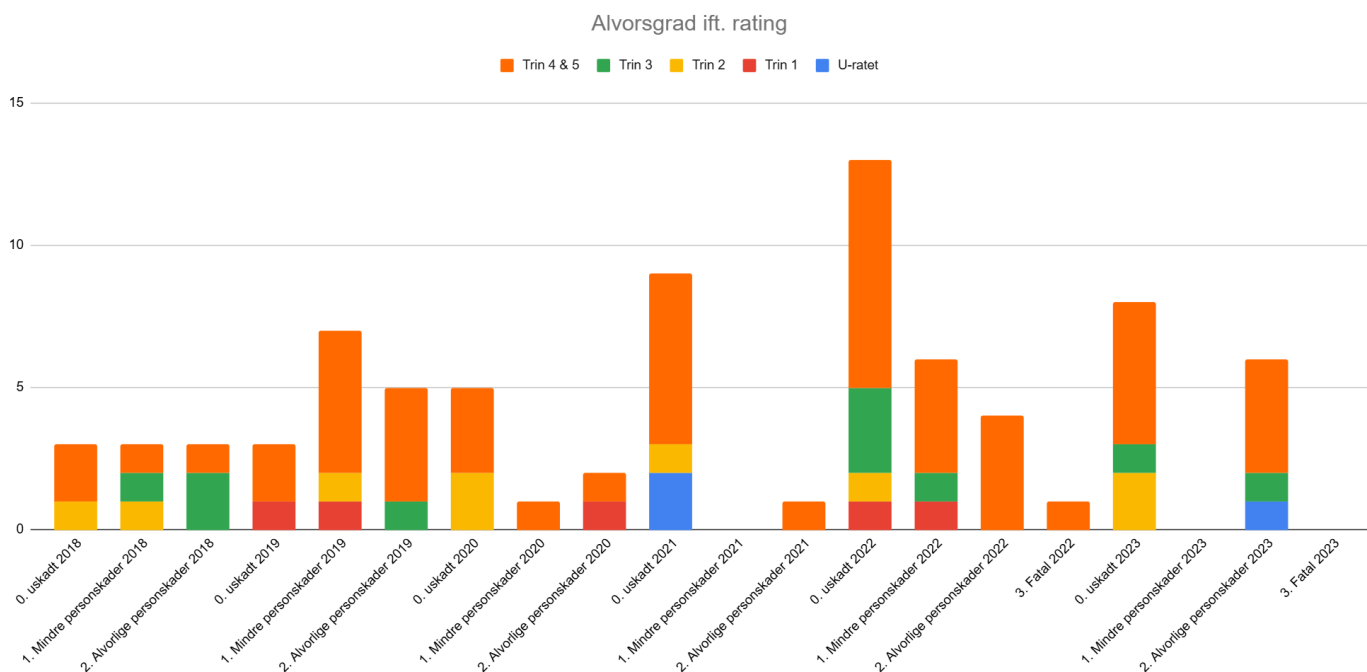
Rating	Ingen rating	1	2	3	4	5	6 (Tandem)	Alle ratings
0. Uskadt	0 (0)	0 (0)	2 (2)	1 (3)	4 (3)	1 (5)	0 (0)	8 (13)
1. Mindre personskader	0 (0)	0 (1)	0 (0)	0 (1)	0 (3)	0 (1)	0 (0)	0 (6)
2. Alvorlige personskader	1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (3)	3 (0)	0 (1)	6 (4)
3. Fatal ulykke	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (1)
Samlet antal rapporter	1 (0)	0 (1)	2 (2)	2 (4)	5 (10)	4 (6)	0 (1)	14 (24)



Historisk oversigt over hændelser fordelt på trin over de sidste 6 år.



Statistisk fordeling af alvorligheden for hændelserne de sidste 6 år.



4. UDDYBNING AF DE MEDVIRKENDE FAKTORER & UDLEDTE FOKUSOMRÅDER FOR HÆNDELSER I 2023

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 flyveforholdene 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 omstændighederne 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!



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 tilstedeværelse 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 at piloter udøver manøvrer som de ikke mestrer under forhold som ikke giver 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. 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](#)

HAR DU YDERLIGERE SPØRGSMAÅL?

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:



Allan Skovlund

Sikkerhedschef

sikkerhedschef@dhpu.dk

+4542729613

Dansk Hanggliding og Paragliding
Union | www.dhpu.dk

Idrættens Hus

Brøndby Stadion 20

2605 Brøndby



På vegne af Sikkerhedsudvalget ønskes du mange herlige flyveoplevelser i 2024!



FLY SAFE!

*- Ut secure volent -
Allan Skovlund
DHPU Sikkerhedschef*

