

FLYSIK ÅRSRAPPORT 2024



DIF



Dansk Hanggliding & Paragliding Union

*Af Sikkerhedschef
Allan Skovlund*



European Hang Gliding
and Paragliding Union



FLYSIK ÅRSRAPPORT 2024

INDHOLD

1. Hændelsesrapporteringer fra piloter i DHPU 2024.
2. Gennemgang af hændelserne
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. Næsten uændret antal hændelsesrapporteringer fra piloter i DHPU.

I 2024 var antallet af indberettede hændelser næsten uændret. Der kan derfor ikke udledes noget signifikant statistisk set i forhold til udviklingen af sikkerheden i unionen.

Der er i 2024 indrapporteret 12 hændelser/havarier, altså 2 færre end i 2023. Det formodes at der er et mørketal af ikke-indrapporterede hændelser, som ville have kunnet bidrage til et større og bredere billede af virkeligheden. 7 af de 12 indberettede hændelser er hændelser med personskade. Antageligt kræves der en holdningsændring til indberetning af hændelser, da mange måske undlader at indberette ud fra devisen "der skete jo ikke noget". Ofte er disse hændelser dog kun et eller to skridt fra at være blevet til "der skete noget". Der er derfor stadig læring i læsningen af disse, og sikkerhedsudvalget benytter sig af det samlede billede, blandt andet til at rådgive uddannelsesudvalget om eventuelle tiltag til forebyggelse af hændelser.

Hændelsesrapportering Systemet fra det europæiske hang og paragliding forum (EHPU Safety Network), er fortsat på vej til at blive erstattet med et nyt (FIDA Flight sport Incident Database), 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 sat i drift i løbet af 2025.

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 2024, 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 2024

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	26.02.24	Bassano del grappa, IT	3	0	Elev under første nedflyvning fra bjerg, fejlvurderede højde ved landing. Ramte vejskilt med glider.	Manglende erfaring og uddannelse
2	14.03.24	Molshoved	5	0	Fejlvurdering af vind. Manglende løft resulterede i vandlanding.	Complacency
3	17.03.24	Gilleleje Feriecenter	4	0	Efter landing medførte vindstød overbalance, hvorved piloten snublede i og beskadigede 3. parts glider.	Complacency Manglende erfaring og uddannelse
4	25.03.24	Bassano del grappa, IT	5	2	Asymmetrisk kollaps medførte trælanding og 4 brækkede ribben.	Complacency Overmod Risikabel flyvning
5	04.05.24	Tølløse Flyveplads	5	0	Nær kollision med lokaltog	Overmod og Complacency
6	20.05.24	Flyvest. Værløse	4	0	Fejlagtige bremse input under optræk, og tæt på at medføre lockout.	Manglende erfaring og uddannelse
7	20.05.24	Hamborg skrænt DK	?	1	(Østrisk pilot) Fejlagtig bremse input under take-off medførte asymmetrisk kollaps i lav højde og efterfølgende hård landing på skrænt.	Manglende erfaring og uddannelse
8	01.07.24	St. Jean Monclar, FR	5	2	Asymmetrisk kollaps medførte spin med hård sidelæns kollision med jorden.	Pilot rives med af konkurrence ånd
9	05.07.24	Tolmin, SLO	6	1	Fejlvurdering af vindforhold medførte tuck (forlæns loop) og reservekast	Manglende erfaring i bjerge
10	30.07.24	Skrænt DK	5	1	Fald under takeoff medførte seneskade i ben	Hændeligt uheld
11	22.09.24	Fasterholt	4	3	Fatal hændelse, havariundersøgelse pågår fortsat	
12	26.12.24	Tenerife	6	2	Kollaps i lav højde, hård landing i terræn, rygskader	Flyvning for tæt på terræn



* Hændelseskategorier:

0. Uskadt

1. Mindre personskader

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

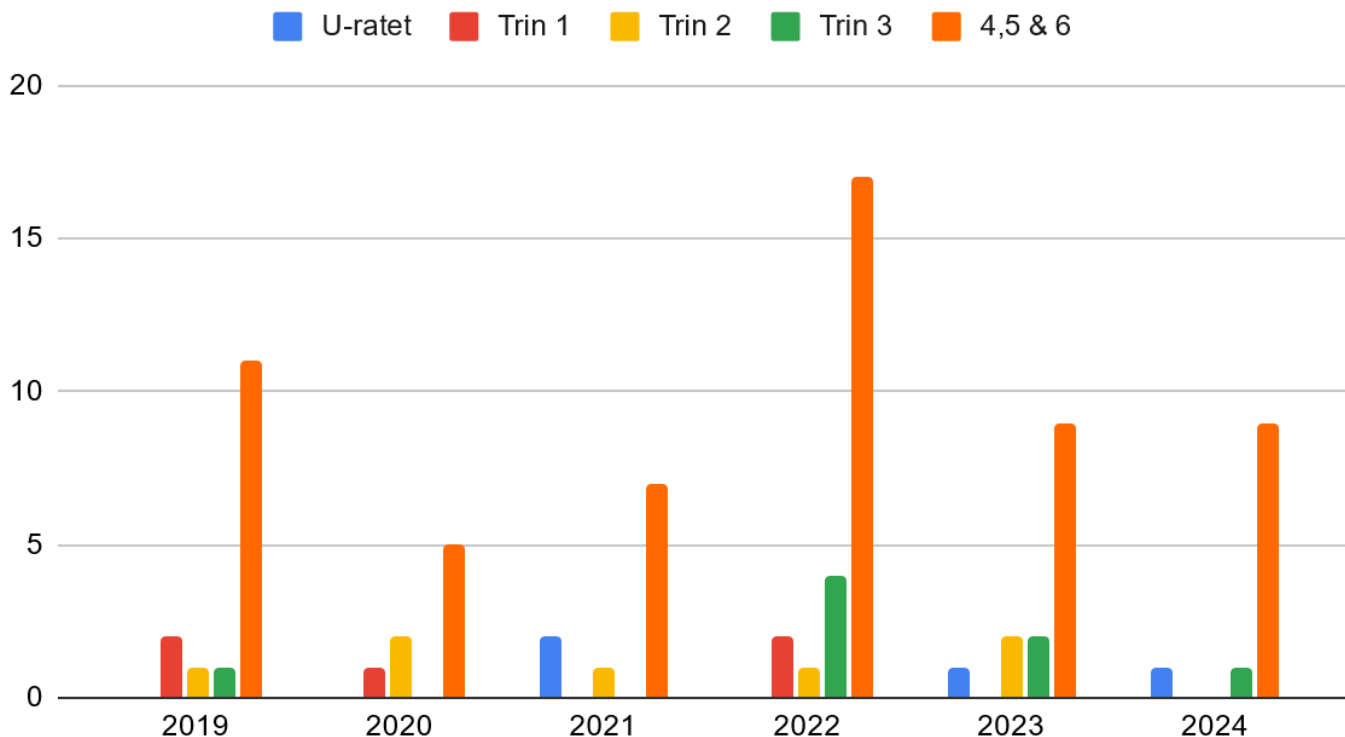
3. Fatal hændelse

3. Hændelser fordelt på RATING i 2024 (2023 tal i parentes)

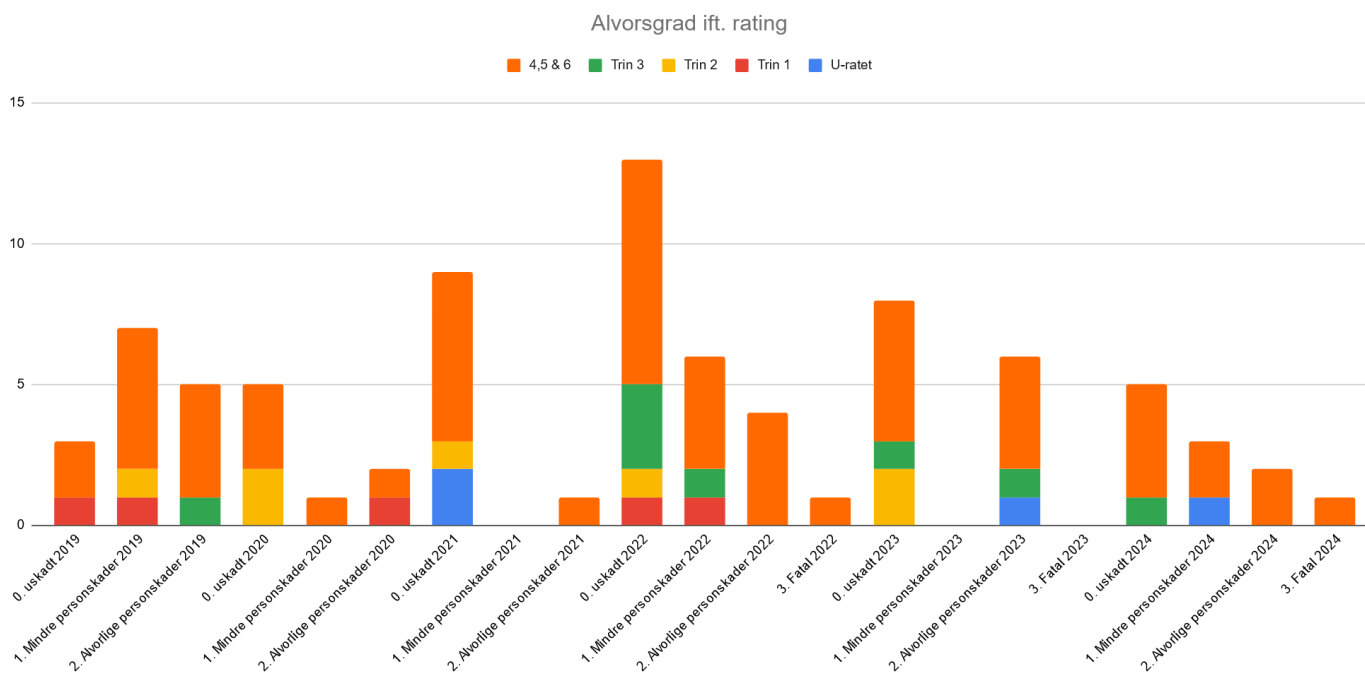
Rating	Ingen rating	1	2	3	4	5	6 (Tandem)	Alle ratings
0. Uskadt	0 (0)	0 (0)	0 (2)	1 (1)	2 (4)	2 (1)	0 (0)	5 (8)
1. Mindre personskader	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	1 (0)	3 (0)
2. Alvorlige personskader	0 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (1)	0 (1)	3 (3)	0 (0)	3 (6)
3. Fatal ulykke	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)
Samlet antal rapporter	1 (1)	0 (0)	0 (2)	1 (2)	3 (5)	5 (4)	1 (0)	12 (14)

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

Hændelser fordelt på rating



Statistisk fordeling af alvorligheden for hændelserne de sidste 6 år.



4. UDDYBNING AF DE MEDVIRKENDE FAKTORER & UDLEDTE FOKUSOMRÅDER FOR HÆNDELSER I 2024

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 flyve forholdene 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 ordspprog 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 omstændigheder 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!

MANGLENDE ERFARING & UDDANNELSE

I 2022 indledtes en indsats fra DHPU' side for at få flere piloter fra SafePro trin 4 til trin 5. Som statistikken af hændelses indrapporteringer viser, er det også fra trin 4 og 5 piloter, at de fleste af vores indberetninger kommer, og det forhold har været meget konsistent i statistikkerne gennem de seneste 6 år.

Den positive vinkel på det, er at vores uddannelsessystem og instruktører er meget dygtige til at holde eleverne sikre. Men 70% af DHPUs piloter er trin 4 og 5, og står for 86% af hændelser med alvorlig personskade. Umiddelbart skulle man tro at jo mere erfaring en pilot får, des færre uheld kommer man ud for, men det er faktisk det omvendte forhold der gør sig gældende. Det kan være et udtryk for at selvstændige piloter også begynder at flyve i mere avancerede vinger, og rykker grænserne for hvilke avancerede flyvesteder og hvilke meteorologiske forhold de flyver under. Som trin 4 og 5 pilot er du ikke længere under en instruktørs vinger, så du skal selv være meget opmærksom på om du går for hurtigt frem i din progression.

Deciderede sikkerhedskurser afvikles pt. ikke i Danmark, og dette giver udfordringer for de af unionens medlemmer som ønsker denne videreudvikling af sikkerheds aspektet. 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 manøvrer, 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 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 ideér. Hvervet som FLYSIK-koordinator er ikke tidskrævende, men seriøst. Du kan læse mere om det i DHPU's Driftshåndbog.

HAR DU YDERLIGERE SPØRGSMÅL?

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 kontakinfo:



Allan Skovlund

Sikkerhedschef

sikkerhedschef@dhp.dk

+4542729613

Dansk Hanggliding og Paragliding Union
| www.dhp.dk

Idrættens Hus

Brøndby Stadion 20

2605 Brøndby



På vegne af Sikkerhedsudvalget ønskes du mange herlige flyveoplevelser i 2025!

FLY SAFE!

*- Ut secure volent -
Allan Skovlund
DHPU Sikkerhedschef*

