

FLYSIK ÅRSRAPPORT 2025



DIF



Dansk Hanggliding & Paragliding Union

*Af Sikkerhedschef
Jens Voetmann*



European Hang Gliding
and Paragliding Union





FLYSIK ÅRSRAPPORT 2025

INDHOLD

1. Hændelsesrapporteringer fra piloter i DHPU 2025
2. Gennemgang af hændelserne
3. Fordeling af hændelser på ratings
4. Enkelte medvirkende faktorer & udledte fokusområder for 2025
 - a. - Complacency
 - b. - Overmod
 - c. - Manglende erfaring og uddannelse
5. Klubbernes FLYSIK-koordinatører
6. Kontakt info for yderligere spørgsmål

VIGTIGE LINKS TIL SIKKERHEDSINFO

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

Rapportering-systemet findes on-line på DHPU's hjemmeside under <https://dhpudk/indberet-haendelse/>

1. Svag stigning i antal hændelsesrapporteringer fra piloter i DHPU.

I 2025 så en svag stigning i antallet af indberettede hændelser. Der kan dog ikke udledes noget signifikant statistisk set i forhold til udviklingen af sikkerheden i unionen, for så vidt angår danske forhold.

Der er i 2025 indrapporteret 17 hændelser/havarier, mod 11 i 2024 og 14 i 2023. Det formodes stadig, at der er et mørketal af ikke-indrapporterede hændelser, som ville have kunnet bidrage til et større og bredere billede af virkeligheden. 11 af de 17 indberettede hændelser er hændelser med personskade (5 med mindre alvorlige, og 6 med alvorlige personskader). Der må fortsat arbejdes med en holdningsændring hos unionens piloter 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.

Særligt forhold omkring flyvning på skrænter, hvor både klassificerede og uklassificerede skærme flyver sammen, har sikkerhedsmæssig og uddannelsesmæssig interesse. Parakites har tilført nye elementer af hastighed, manøvreduktighed og evnen til at foretage dyk og stigninger, som giver udfordringer i "blandet trafik". Det erfarer, at nogle piloter undlader at starte, såfremt der er "hurtige" skærme i luften. Dette ønskes nærmere belyst, enten ved indrapportering af nær-hændelser, eller en kort skrivelse til sikkerhedschefen om særlige oplevelser med netop denne problematik.

Hændelsesrapportering Systemet fra det europæiske hang og paragliding forum (EHPU Safety Network), er i skrivende stund på vej til at blive overført til et nyt (FIDA Flight sport Incident Database), der vil medføre at det vil blive nemmere at trække data ud til statistik fra alle lande i Europa. Det vil også blive lettere for den enkelte pilot at indrapportere, uden at skulle udfylde en lang formular. Det nye system forventes sat i drift i februar 2026. Piloter vil som vanligt blot skulle gå til hændelsesrapportering på DHPU's hjemmeside, og følge anvisningerne.

Som altid opfordres alle til at indrapportere, og motivere andre til at indrapportere hændelser - store som små - da det kan give vigtig læring til andre piloter. Husk at også nær-hændelser har betydning for sikkerhedsudvalgets billede af hvad der rører sig ude på flyvestederne.

Kun ved at dele vores erfaringer bliver vi bedre og sikrere!

Til alle jer, der har indrapporteret hændelser i 2025, skal der lyde en stor TAK!

I hjælper aktivt jeres flyve-kammerater med at flyve sikrere, og under sikrere forhold.

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 2025

Nedenfor kan du læse om de rapporterede hændelser. I vid udstrækning er piloternes egen beskrivelse anvendt, evt. med Sikkerhedsudvalgets bemærkninger efterfølgende.

* Hændelseskategorier:

0 Uskadt

1 Mindre personskader

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

3 Fatal hændelse

Nr	Dato	Sted	IPPI	*	Beskrivelse	Mulige medvirkende faktorer
1	16.02.25	Gilleleje	5	1	Piloten starter fra skrænt, flyver ud men der er ikke nok opdrift, så piloten lander i ujævnt terræn nær foden af skrænten. Grundet sne og is, skrider benene væk, og piloten slår låret i faldet.	Vejrforhold
2	08.03.25	Flyvestation Værløse	5	0	Observation: Pilot udfører acro-øvelse SAT i relativt lav højde, og kommer ud af øvelsen under 100 m over terræn. I henhold til regler, skal acroøvelser være afsluttet i minimum 200 m. Pilot er under radiovejledning af Acro-instruktør, denne siger 3 gange i radio, at piloten skal komme ud af øvelsen.	Fokus på udførelse af manøvrer lavede "override" på regler og sikkerhedshensyn
3	26.04.25	Fasterholt	5	0	Udløser er af typen "løkke i løkke" - 3 løkker + split. Kom uforvarende til at sno 2. løkke under tilkobling af optræksnoren. Dette resulterede i fejlfunktion således at optræksnoren ikke kunne udløses. Landede med snoren stadig tilkoblet.	Complacency
4	10.05.25	Nord for Nakskov	5	0	Under VFR flyvning i PPG i 320 m højde opstår kollisionsrisiko med mindre motorfly som passerer i ca. 50m horisontal afstand.	Complacency/uopmærksomhed hos pilot på motorfly.
5	11.05.25	Bovbjerg	1	1	Eleven havde foretaget flere vellykkede nedflyvninger, og undervejs havde vinden drejet fra VSV til NNV uden betydning for nedflyvningerne. Efter mindre pause, genoptages nedflyvningerne, hvor vinden er drejet væsentligt i N, hvilket instruktøren ikke er opmærksom på. Derfor opnås der ikke bæreevne i skærmen da eleven begynder nedflyvningen, og eleven løber/falder derfor ned ad skrænten i stedet. Eleven får mindre knubs på benene i "faldet"	Complacency
6	31.05.25	Fasterholt	0	2	Ved snorskoling med elev, kommer eleven uventet op i 5-7 meters højde. Trækket stoppes, og eleven flyver mod jorden, uden at rette op/flare. Bundbarren går i jorden, efterfulgt af næsen. Eleven får ikke sluppet uprights, før eleven slynges gennem trapezen.	
7	08.06.25	Millau, Frankrig	5	2	Piloten lander i startområdet, hvor mange andre piloter allerede er landet. Skærmen rammes af en rotor, muligvis fra en lille hytte i nærheden, og kollapser fuldstændigt. Piloten falder ca. 8-10 meter og lander på ryggen.	



8	11.06.25	Gemona, Italien	5	0	Konkurrence British/Irish Sport, Gemona. 3. task - efter tagging 1. vendepunkt går jeg ind i termik, hvor der allerede er ca. 10 piloter. Kort efter mærkes et sammenstød med anden pilot, og jeg ser derefter denne flyve væk med en skade (ligner cravatte) på venstre vinge. Jeg har ikke set pilot/skærm eller noget før sammenstødet, og heller ikke under sammenstød. Efter landing kontakter piloten mig, og han og jeg taler kort sammen. Derefter går vi til fælles debriefing hos Meet director, og kigger på tracks for at finde svar på hændelsen. Tracks viser, at han ca 12 m under mig skærer ind i boblen ved at dreje kraftigt, hvorved hans venstre vinge går op, så jeg flyver ind i venstre vingetip, uden dog at se dette. Begge piloter er enige om, at vi lå i blind spot for hinanden, og at der derfor ikke bliver lagt skyld på nogen. Læring: det er vigtigt også at holde øje til modsatte side af den man drejer, og generelt at holde større afstand og se mere rundt i termikbobler. Den anden pilot rapporterer til BHPA.	Piloterne kan have haft fokus overload, grundet konkurrence moment og antal af skærme inden for kollisions afstand.
9	18.06.25	Machbachjoch, Østrig	3	2	Piloten var på et SPP trin 3 kursus og havde gennemført alle øvelser tilfredsstillende på nær præcisionslanding, hvor der havde været et par indflyvninger som var for høje/ lange i forhold til landings spot området. Baseret på feedback fra de andre landinger om at flyve længere på medvindsbenet, inden der blev drejet 90 grader (tværbenet) til venstre, holdt piloten kurser for længe på medvindsbenet og sluttede med at lave en medvindslanding, som resulterede i brud på venstre ydre ankelknogle. Landings området skræner svagt opad på medvindsbenet, samt pilot blev udsat for let synk. Begge har medvirket til at afstand til jorden måske er blevet fejlbedømt sammen med at pilotens fokus har været på at flyve helt til bagkanten inden der blev drejet. Meget fornuftigt valgte piloten pga. den lave højde at lave en medvindslanding i stedet for at dreje i meget lav højde.	Valg af landingsområde måske ikke tilpasset pilotens erfaring og flyvningens formål.
10	21.06.25	Herstedhøje	3	1	Drejer i for lav højde med tab af løft. Resulterede i alt for hård landing.	
11	01.07.25	Halk	5	2	Ved flyvning på skrænt aftog vinden midlertidigt, og piloten fløj tæt langs skrænten. Vingespidsen bliver fanget af noget bevoksning, og skærmen drejede 45 grader ind i skrænten.	For ringe sikkerhedsafstand til terræn. Complacency.
12	30.07.25	Vejers strand	1	1	Under træning i bundstart med efterfølgende bakkeglid, mistes kontrollen og eleven falder.	
13	20.08.25	Rågeleje	5	2	Piloten fløj på en ca. 30 m høj skrænt. Piloten fløj fuldt accelereret og fik et ca. 60% asymmetrisk kollaps, hvilket resulterede i en drejning direkte ind i skrænten.	Usædvanlige meteorologiske forhold på stedet, på dagen.
14	13.10.25	Lyngby, Thy	5	2	Piloten flyver dynamisk flyvning, tæt på terræn, under skrænthøjde. Under et sving, retter piloten samtidigt på sædet i seletøjet, og flyver ind i skrænten. Der var ingen indflydelse af ydre omstændigheder.	Complacency!



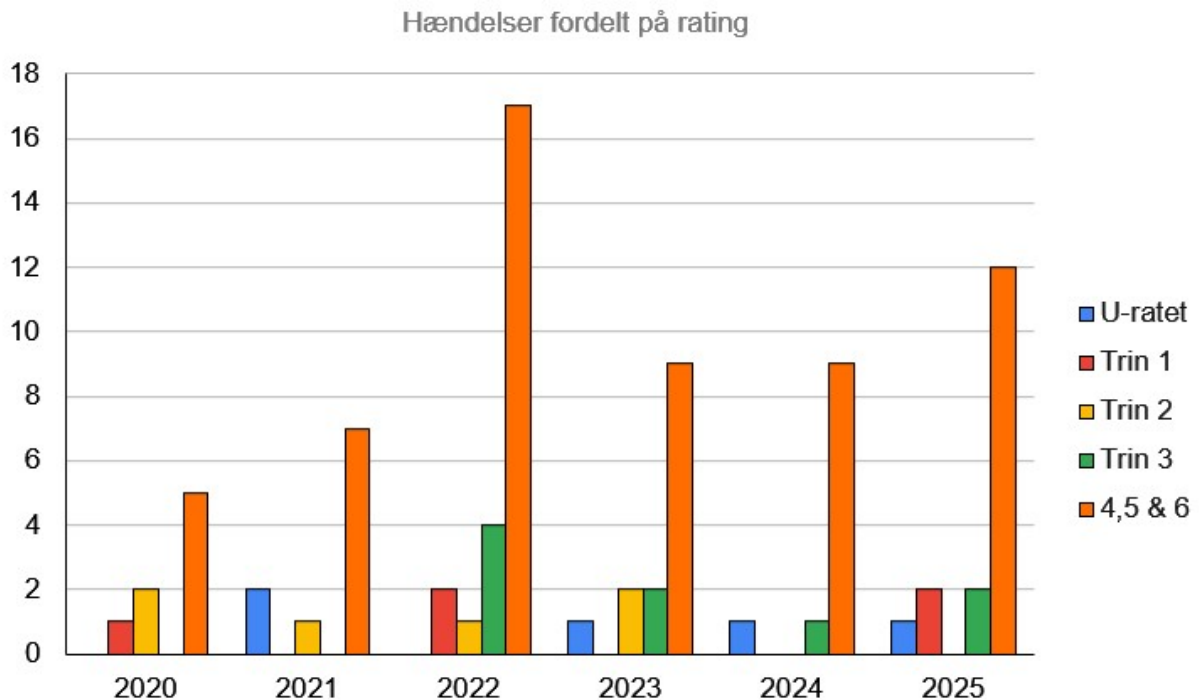
15	14.10.25	Hillerup	5	0	Ved en PPG flyvning glemte piloten at spænde lår stropperne og hang i overarmene på sædet/arme til skærmen og hang fast der. Piloten kunne stadig styre, og tog en omgang i lav højde for at lande i den smule modvind han kunne få, da der næsten var vindstille.	Mangelfuld start check procedure, complacency.
16	09.11.25	Mülkerblatte, Switzerland	6	0	Under take-off med tandem, faldt passageren med hovedet forrest og jeg forsøgte at afbryde starten. På det tidspunkt havde vi så meget fart på, at skærmen var tæt på flyvende. Ved hårdt brems løftede skærmen derfor i stedet for at stalle. Jeg gav skærmen lov til at flyve og vi blev airborne og foretog en rolig nedflyvning mod en fin landing.	Instruktion af passager
17	26.11.25	Phu Thap Boek, Thailand	5	2	Piloten landede i et termisk aktivt landingsområde. Piloten fik et fuldt stall 2-3 meter over jorden, og landede hårdt på ryggen.	Vejrforhold

3. Skader fordelt på rating i 2025 (2024 tal i parentes)

Rating	Ingen rating	1	2	3	4	5	6 (Tandem)	Alle ratings
0. Uskadt	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (1)	0 (2)	5 (2)	1 (0)	6 (5)
1. Mindre personskader	0 (1)	2 (0)	0 (0)	2 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (1)	5 (3)
2. Alvorlige personskader	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	5 (3)	0 (0)	6 (3)
3. Fatal ulykke	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (1)
Samlet antal rapporter	1 (1)	2 (0)	0 (0)	2 (1)	0 (3)	11 (6)	1 (1)	17 (12)



Historisk oversigt over indrapporterede hændelser, fordelt på rating over de sidste 6 år.



4. UDDYBNING AF ENKELTE MEDVIRKENDE FAKTORER OG UDLEDTE FOKUSOMRÅDER FOR HÆNDELSER I 2025 OG GENERELT:

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 piloter før os har lært på den hårde måde. Lær af 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.

OVERMOD

Overmod kan opstå hos alle piloter. Flyvning er en særlig størrelse hvor **din sikkerhed er direkte lig den selvdisciplin** du lægger i den. 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. Mens 38% af DHPUs piloter er trin 5, så står de for 83% 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 flyvesikkerhedsspørgsmål, 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 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. Kontaktinfo finder du her: <https://dhpu.dk/om-dhpu/vores-organisation/>

På vegne af Sikkerhedsudvalget ønskes du mange herlige flyveoplevelser i 2026!

FLY SAFE!

