

DULFU Havaristatus - 2014.

I 2014 blev der i alt rapporteret 9 havarier og 1 hændelse. De seneste 10 år har havariraten typisk ligget på 10-15 havarier og hændelser per år, hvilket svare til at halvdelen af de ca. 250 fly i unionen udsættes for et havari i samme periode på 10 år.

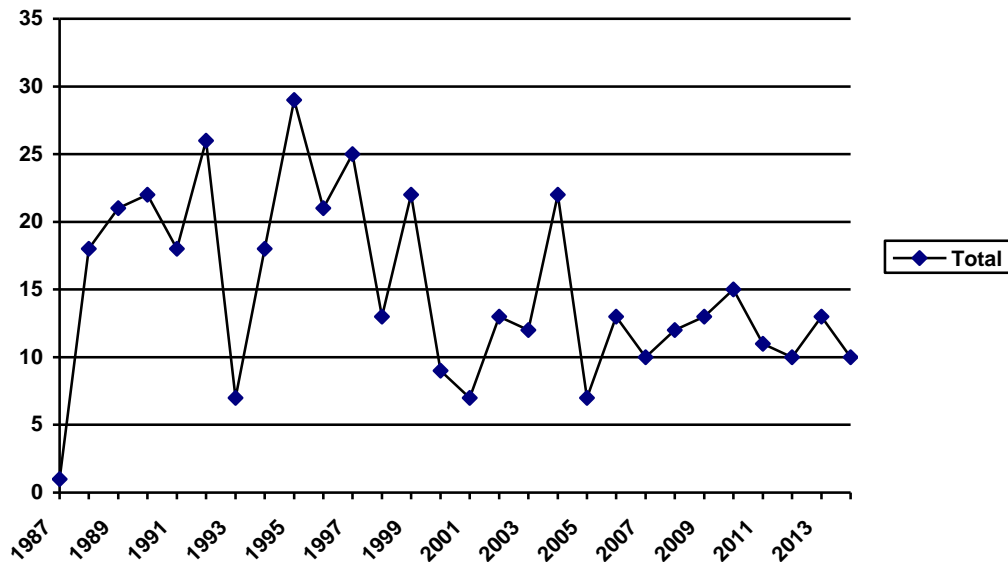


Fig. 1: Indberettede havarier og hændelser i alle DULFU klasser

I 2014 var der ét havarier med klasse A. På klasse B var der 8 havarier og én hændelse, hvor ét af havarierne var med let personskade.

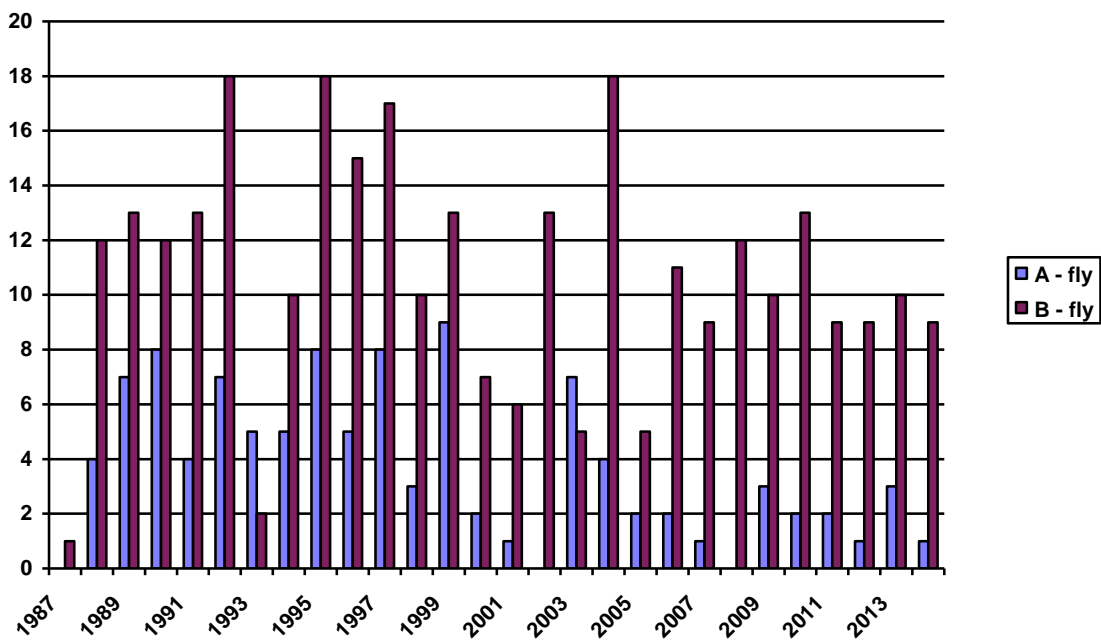


Fig. 2: Indberettede havarier og hændelser per klasse under DULFU

Timer og landinger er indsendt for 2014, med henblik på at kunne beregne havarirater per 100.000 timer og 100.000 operationer, som er en benyttet reference i luftsportsunioner. Der er indsendt timer for 84 % af de registrerede fly, hvilket er på niveau med tidligere år. Timer og landinger i tabellen er korrigeret for den manglende indberetning.

Indberetning:	2010	2011	2012	2013	2014
Timer, klasse A	253	273	222	175	188
klasse B	8 556	7 539	7 178	8 823	9028
Landinger, klasse A	769	799	508	511	655
klasse B	21 520	19 626	18 466	22 667	22 422
Indberetningsprocent	89 %	95 %	82 %	87 %	84 %

Havarirate per 100.000:	2010	2011	2012	2013	2014
Timer, klasse A	791	733	450	1719	532
klasse B	152	119	125	113	100
Operationer, klasse A	130	125	98	293	76
klasse B	30	23	24	22	20

Flyvevejret i 2014 vil mange nok beskrive som det bedste i mange år. Rekord fra 2013 for antal indberettede flyvetimer, blev da også slået i 2014. Det blev til 188 timer for klasse A og hele 9028 timer for klasse B.

Havariraten for klasse A er tilbage på niveau med ca. 500 havarier per 100.000 timer, hvilket er en forbedring i forhold til det uheldige 2013. Havariraten for klasse B er på niveau med tidligere år, med ca. 100 havarier per 100.000 timer – eller ét havari per 1000 timer.

Figur 3 viser en statistik over flere af de oplysninger, der indberettes i forbindelse med havarier og hændelser. Formålet er, at eksponere de faktorer der hyppigst er knyttet til havarierne.

De seneste års tekniske årsager er ved at blive afløst af ”pilot fejl”, som også tidligere har været den primære årsag til havarierne.

I 2014 var antallet af havarier på et meget lavt niveau og kombineret med de rekordmange flyvetimer – understreger det 2014 som et rigtigt flot flyveår for DULFU.

Landingsfasen er og blive den farligste fase af flyvningerne. I 2014 kunne 70 % af havarierne relateres til pilot fejl under landing.

I DULFU flyves der hele året rundt, hvilket også ses af statistikkerne, med havarierne fordelt jævnt over alle fire årstider.

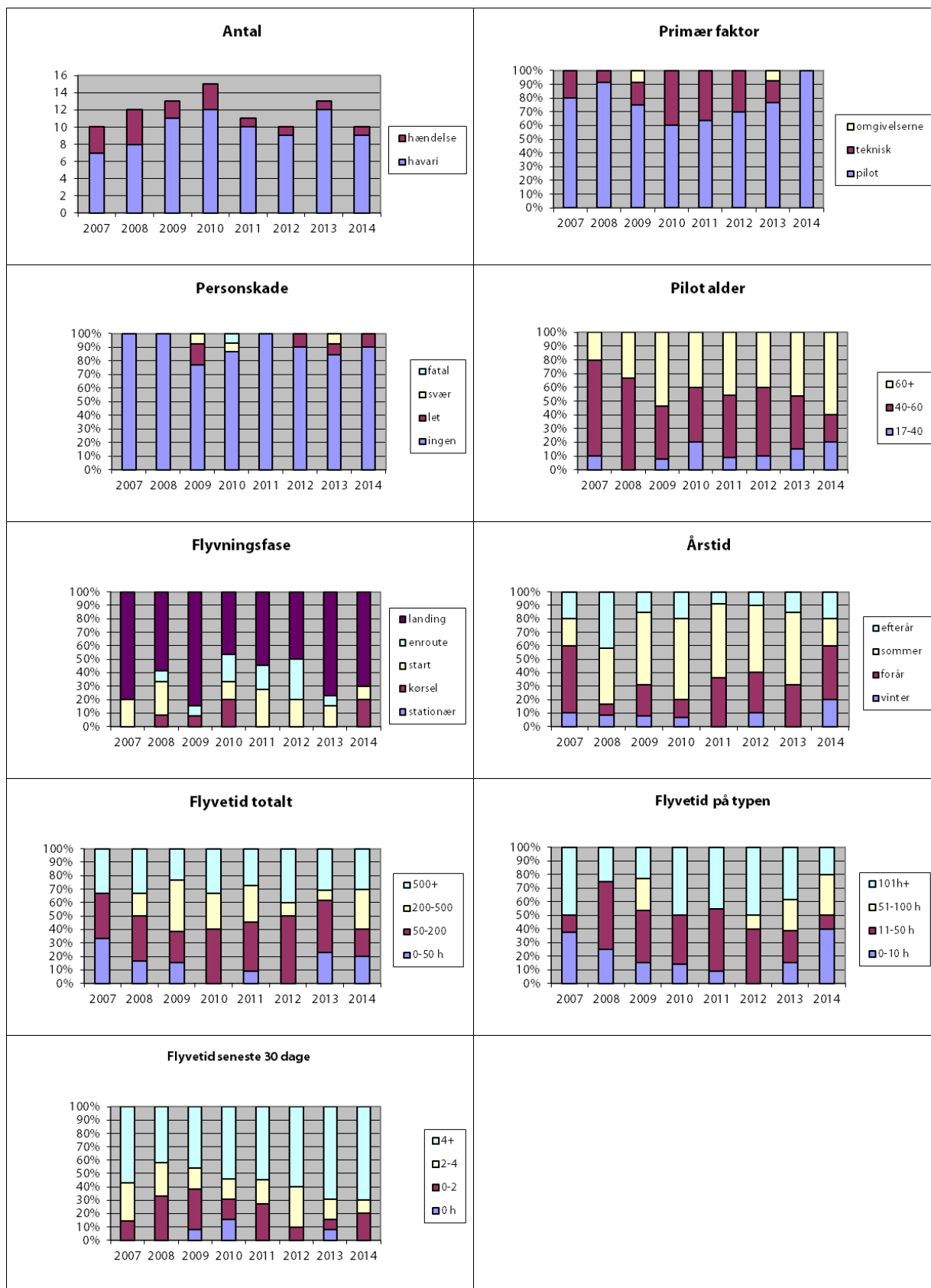


Fig. 3: Ni faktorer der er knyttet til havarier og hændelser

Piloter med mange og få timer i logbogen er indblandet i havarierne i 2014.

I forhold til tidligere år er der dog en stigning i havarier for nye piloter med få timer i logbogen. Forhåbentlig er det ikke et udtryk for en forringelse af uddannelsesniveaet, men en ”statistisk tilfældighed”.

Over de seneste 4 år fylder de ”flittige” piloter stadig mere. Piloter med over 4 timers flyvetid de seneste 30 dage, er indblandet i næsten 70 % af havarierne.

Som altid opfordres der til, at der foretages et meget grundigt check af flyene og især af motorerne inden flyvesæsonen for alvor starter til foråret.

Det er vores pligt iht. aftale med Trafikstyrelsen, at rapportere alle havarier og hændelser, også dem der er sket **uden** skade på flyet. Informationer om hvordan, kan findes på Dulfu's hjemmeside.

De der har været udsat for et havari eller en hændelse, er mere end velkommen til at skrive en lille artikel til vores elektroniske nyhedsmail, så vi kan lære af de erfaringer der er gjort. Det er altid lettere og billigere at lære af andres erfaringer.

God flyvesæson 2015!

Niels Gregersen
Flyvechef - DULFU
