

## DULFU Havaristatus - 2015.

I 2015 blev der i alt rapporteret 13 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. 230 fly i unionen udsættes for et havari i samme periode på 10 år.

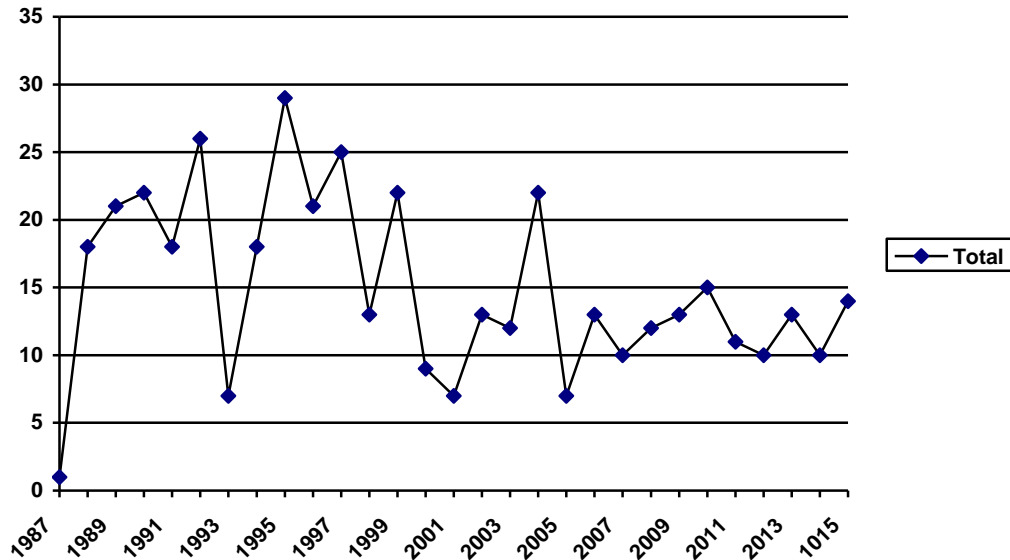


Fig. 1: Indberettede havarier og hændelser i alle DULFU klasser

I 2015 var der ingen havarier med klasse A. På klasse B var der 13 havarier og én hændelse, hvor ét af havarierne var fatalt. Sidste fatale havarie var i 2010.

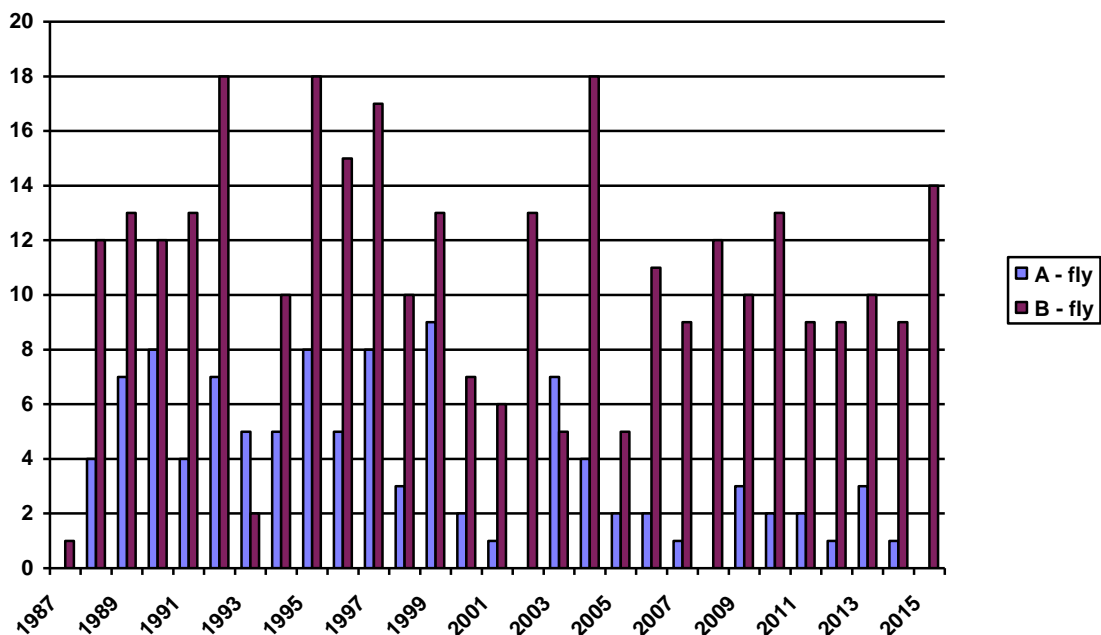


Fig. 2: Indberettede havarier og hændelser per klasse under DULFU

Flyejerne har indsendt timer og landinger for 2015, 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 78 % af de registrerede fly, hvilket er en smule under niveau sammenholdt med tidligere år. Timer og landinger i tabellen er korrigeret for den manglende indberetning.

<b>Indberetning:</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Timer, klasse A	253	273	222	175	188	122
klasse B	8 556	7 539	7 178	8 823	9 028	10 021
Landinger, klasse A	769	799	508	511	655	406
klasse B	21 520	19 626	18 466	22 667	22 422	26 057
Indberetningsprocent	89 %	95 %	82 %	87 %	84 %	78 %

<b>Havarirate per 100.000:</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Timer, klasse A	791	733	450	1719	532	0
klasse B	152	119	125	113	100	140
Operationer, klasse A	130	125	98	293	76	0
klasse B	30	23	24	22	20	27

I 2015 har flyvevejret og benzinpriserne været med det flyvende folk. Det giver sig udtryk i en stigning på 10 % i antal flyvetimer, til over 10.000 timer i alt. Stigningen i flyveaktiviteten er begrænset til klasse B. Klasse A har haft en tilbagegang.

Havariraten for klasse A er dog i særklasse. For denne klasse har der ikke været rapporteret noget havari eller hændelse for 2015. Havariraten for klasse B har været knap så god, med 140 havarier per 100.000 flyvetimer – eller ét havari per 715 timer. Den faldende trend er brudt, og niveauet er det højeste de seneste 5 år.

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.

Den primære årsag til havarierne i 2015 har været typisk, med en overvægt af ”pilotfejl” og en mindre andel af tekniske fejl, som motorstop mm.

Landingsfasen er og blive den farligste fase af flyvningerne. I 2015 kunne 70 % af havarierne relateres til pilot fejl under landing.

I DULFU flyves der hele året rundt. En stor del af havarierne er dog sket i foråret, sikkert med lidt ”rustne” piloter bag pinden.

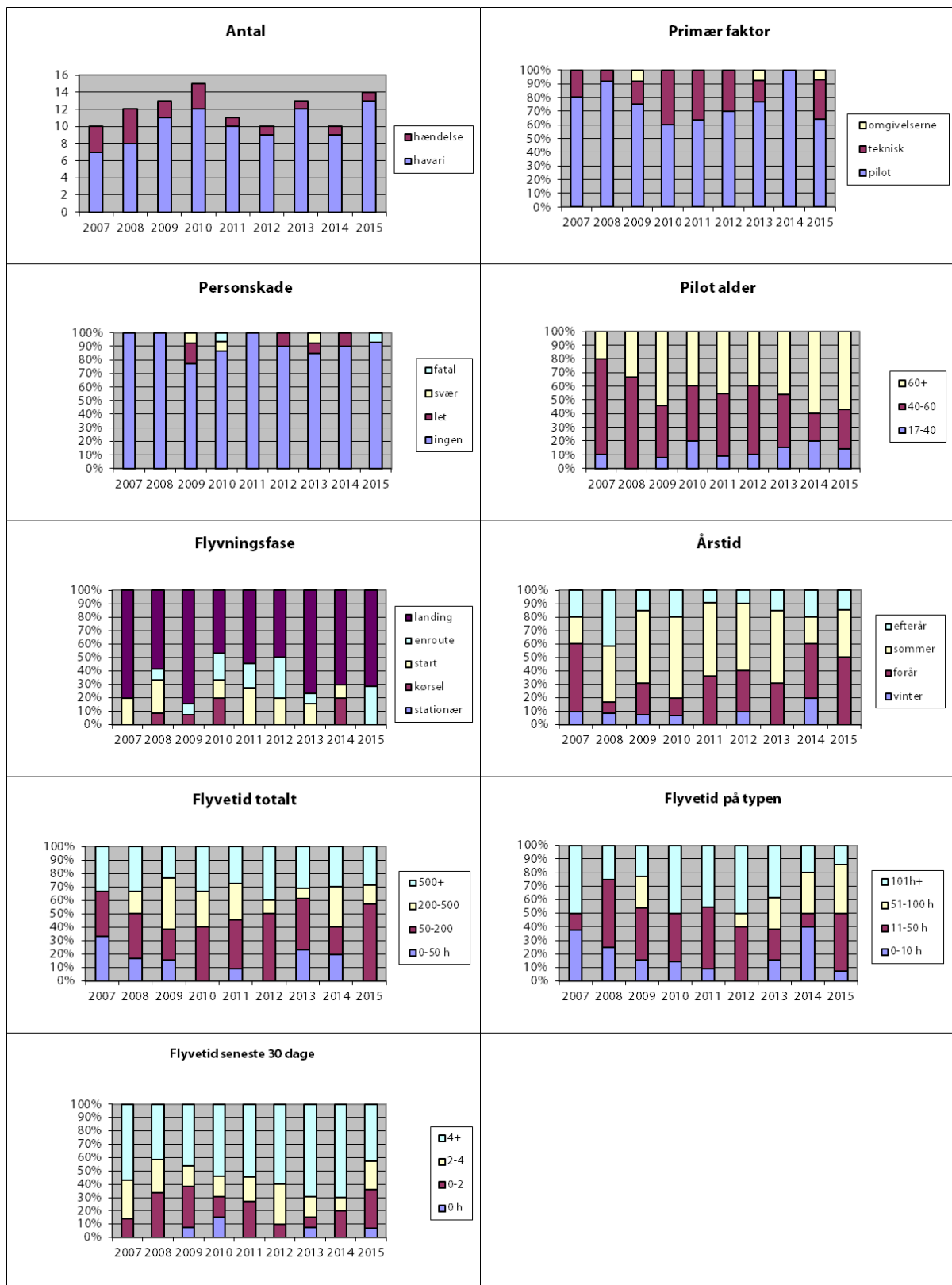


Fig. 3: Ni faktorer der er knyttet til havarier og hændelser

Piloter der har mellem 50 og 200 timer i logbogen er overrepræsenteret i havaristatistikken. Denne gruppe med nogen erfaring og uddannelsen frisk i erindringen, burde dog kunne gennemføre flyvningen mere sikkert.

Gennem de seneste 4 år fylder piloter med mere end 100 timer på typen mindre og mindre i statistikkerne, hvormed piloter som er nye på typen står for flere og flere af havarierne. Af det må vi kunne konkludere at en god typeomskoling er vigtig.

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 2016!

Niels Gregersen  
Flyvechef - DULFU

---