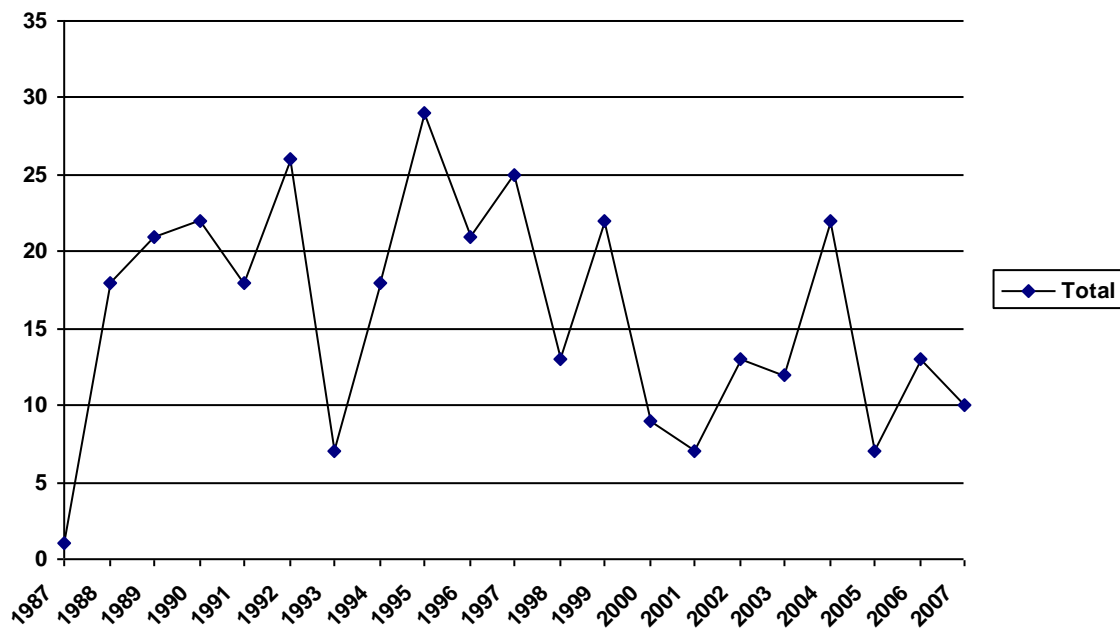


## 2007 Status fra Havarigruppen.

Flyveåret 2007 kunne vejræssigt ikke måle sig med 2006. Foråret startede fornuftigt, men blev afløst af en våd og blæsende sommer, og det endte med dårligt sigte i store perioder af efteråret og vinteren.

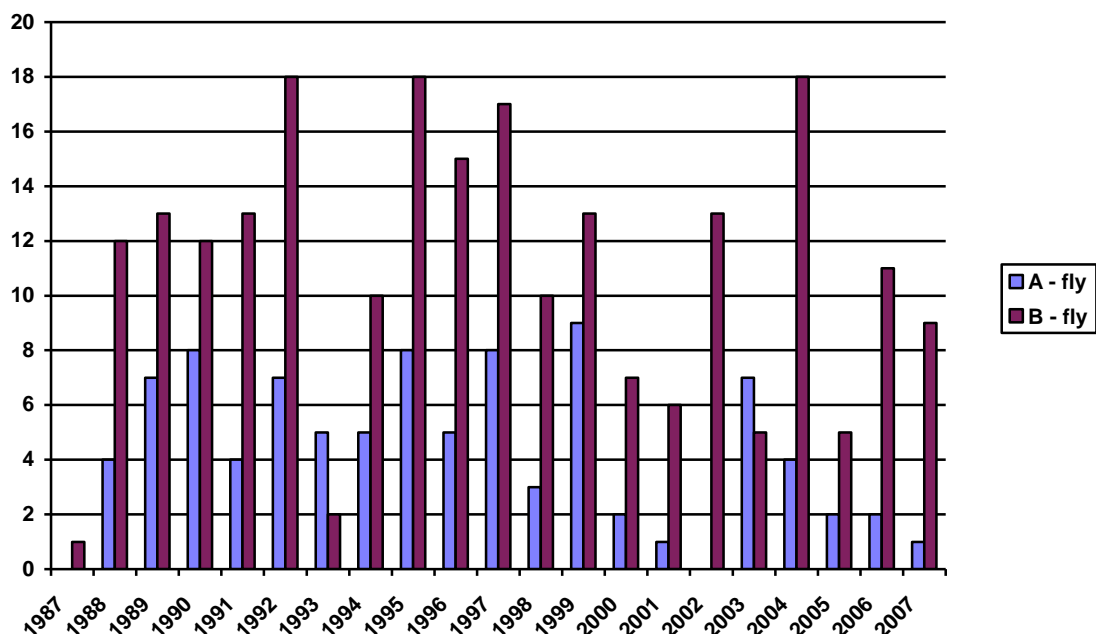
Der blev i 2007 indrapporteret 10 havarier og hændelser, hvilket ligger i den lave ende set over de sidste 10 år, men det må kunne gøres bedre. Det svare til at ca. 5 % af UL flåden har været udsat for et havari eller en hændelse i 2007.

## Indrapporterede Havarier/Hændelser i alle klasser

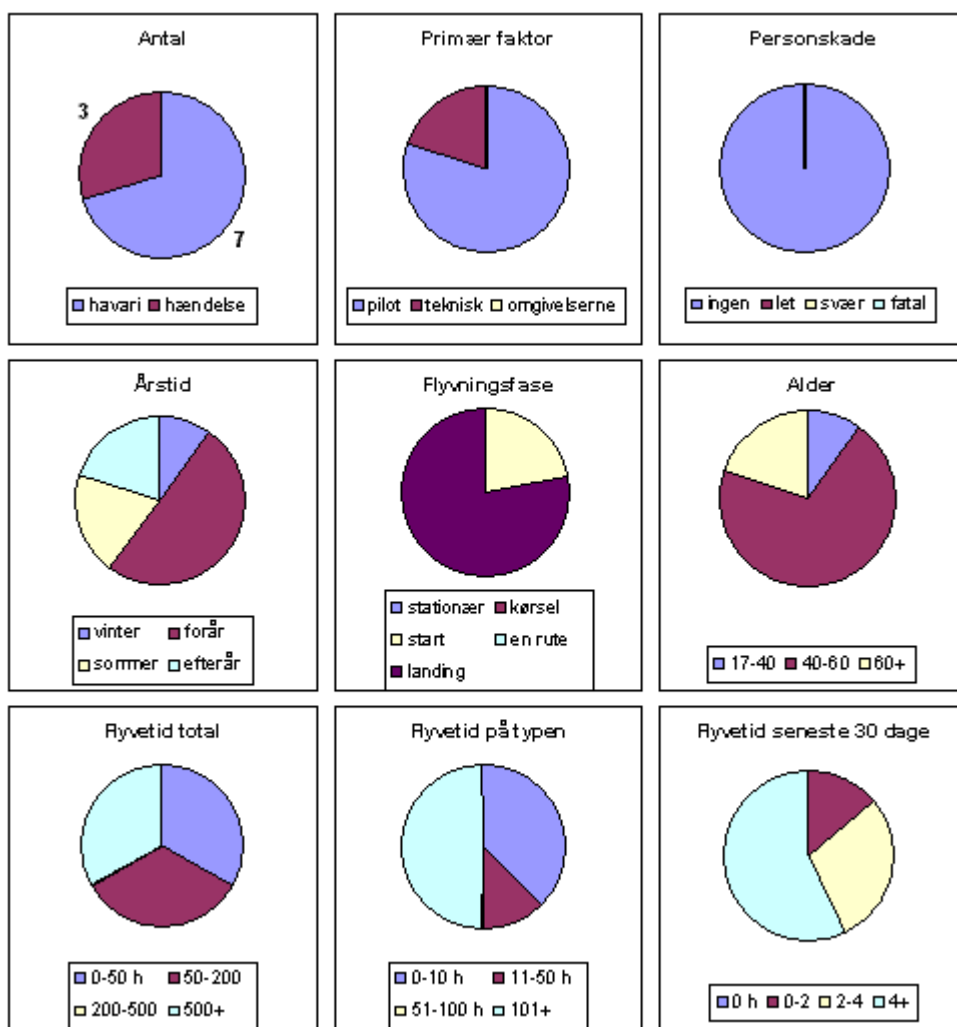


Der er glædeligt at havarier og hændelse med A-fly (triks) ser ud til at være stabiliseret på 1 til 2 per år.

## Indrappoterede Havarier/Hændelser i de forskellige klasser



Som noget nyt har vi prøvet at opstille lidt statistik over nogle af de oplysninger der indberettes ifm. havarier/hændelser. Formålet er at eksponerer de faktorer der hyppigst er knyttet til havarier. Resultatet er samlet i de følgende 9 grafer, der i øvrigt også kan findes på vores nye hjemmeside under havarigruppen/statistik.



I alt er der indberettet 7 havarier og 3 hændelser i 2007. Kun i 2 af tilfældene har den primære faktor været af teknisk karakter. Det flyvende materiale har bare virket i 2007, og det skal vi rose hinanden for. Selv SAS må kaste misundelige blikke på dette resultat. Dette niveau skal fastholdes! Resten af havarierne skyldes det vi kan kalde ”pilotfejl”, hvor det i nogle tilfælde allerede starter ved flyveplanlægningen.

Selvom fartøjschefen i hovedparten af havarier og hændelser har mistet kontrollen over luftfartøjet under flyvningen, så er det bemærkelsesværdigt og måske heldigt, at der ikke er tale om personskade i hele 2007.

Halvdelen af havarierne skete i foråret, hvor træningsbarometeret måske ikke nåede helt op i det grønne felt, efter vinterdvale - før starten på for udfordrende flyvninger. Den overvejende kritiske fase i flyvningen har været landingerne i 2007. I flere af tilfældene har de dyre landinger fundet sted i vindstille vejr. Det kan skyldes manglen aflæsning af fartmåleren helt ned til udfladningen, og at farten over tærsklen alene bedømmes ved at kikke ud og ned på pladsen, med reference til gårsdagens landing i modvind. Jordfarten ved en landing uden vind, skal være højere end ved en typisk landing i modvind.

Ældre som yngre piloter pryder statistikkerne, hvis fordeling i øvrigt nok passer med aldersfordelingen i unionen.

De nederste tre lagkager viser, at det er gået galt for nye som erfarne piloter. Det er gået galt for piloter med få timer på typen og for piloter med over 100 timer på typen. Det understreger, at havarier og hændelser vedrører os alle, både nye og erfarne piloter. Overraskende er det lidt, at over halvdelen af havarierne og hændelserne er udført af piloter med over 4 timers flyvning de sidste 30 dage.

Spørgsmålet til 2008 er så; hvordan kan vi fastholde materiellet i samme høje kvalitet, samt blive bedre til flyveplanlægning og til at lande?

Som altid opfordres der til, at der bliver foretaget et meget grundigt check af flyene og især af motorerne inden flyvesæsonen starter i år.

Det er vores pligt iht. luftfartsloven, at indrapporteres havarier/hændelser også hvor der **ikke** er sket skade på flyet.

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

Flyvechef  
Niels Gregersen

---

## **Regler og procedure i forbindelse med havari eller hændelse.**

**I forbindelse med havari/hændelse skal en af DULFU's havariundersøgelses medlemmer øjeblikkelig kontaktes og flyet må ikke flyttes før der bliver givet tilladelse til dette.**

De af HCLJ og DULFU reviderede retningslinjer for rapportering af havari/hændelse er indført i håndbogen og ser således ud.

### **Forholdsregler i forbindelse med havari eller hændelse.**

Dulfu har indgået en samarbejdsaftale med Havarikommissionen for Civil Luftfart og jernbane (HCLJ). Aftalen går ud på at Dulfu's havariundersøgelsesgruppe skal modtage melding om havari/hændelse fra luftfartøjsføreren og, efter en aftalt procedure, straks videregive denne til HCLJ.

Endvidere omhandler samarbejdsaftalen forhold om informationsudveksling i undersøgelsesfasen samt muligheden for DULFU's havariundersøgelsesgruppe at få en gennemgang af fund på havari/hændelsesstedet. Samarbejdsaftalen åbner tillige mulighed for at specialister fra DULFU kan bistå HCLJ i undersøgelserne af havarier/hændelser med ultralette Luftfartøjer.

### **Procedurer i forbindelse med Havari/Hændelse.**

#### **Jævnfør Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 301 af 30. april 1997 gengivet i BL 5-40 skelnes der mellem et flyvehavari og en flyvehændelse**

Er der indtruffet et havari/hændelse, skal fartøjschefen øjeblikkelig kontakte en person fra Dulfu's havariundersøgelsesgruppe. Fartøjschefen kan samtidig vælge at kontakte HCLJ direkte. Luftfartøjet eller dele derfra må ikke flyttes eller berøres. Efter indberetningen vil HCLJ i samråd med Havarigruppen hurtigt tage stilling til om luftfartøjet må flyttes eller om der skal foretages en nærmere undersøgelse på stedet.

Definitioner på havarier og hændelser samt eksempler på hændelser fremgår af BL 5-40 med bilag.

### **Dulfu's tommelfinger regler ved Havari eller Hændelse.**

- Et havari er en tilstand hvor luftfartøjet ikke er i stand til at fortsætte flyvningen forsvarligt.
- En hændelse er en tilstand hvor flyet, efter en mindre udbedring på stedet, kan fortsætte flyvningen forsvarligt

### **Eksempel på procedure i forbindelse med et Havari og Hændelse.**

#### **Ved et Havari.**

- Lad flyet ligge uberørt på havaristedet.
- Kontakt telefonisk et medlem af Dulfu's Havariundersøgelsesgruppe, eventuelt samtidig HCLJ direkte på telefon 38 71 10 66

- Havarigruppen tager øjeblikkelig kontakt til HCLJ
- Havaristen får hurtigt telefonisk besked om hvad der må foretages med det havarede fly, og om der skal foretages en nærmere undersøgelse på havaristedet
- En havarirapport (HCL form 3) vil blive tilsendt havaristen. Den skal udfyldes inden 8 dage og sendes til HCL. Hvis fartøjschefen ikke har indsigelser kan en kopi af havarirapporten sendes til DULFU's flyvechef, denne kopi vil blive behandlet fortroligt og vil kun blive brugt til forebyggende arbejde og til statistik.
- Sammen med havarirapporten ville det være hensigtsmæssig at vedlægge nogle billeder af det havarede fly og lave en skitse af uheldsstedet.

### **Ved en hændelse**

- Underret telefonisk snarest Dulfu's havariundersøgelsergruppe, eventuelt samtidig HCLJ direkte, der derefter vil orientere om det videre forløb.

### **Pressedækning og udtalelser til pressen**

ALARMERING AMBULANCE, REDNINGSHJÆLP: TELEFON 112.

Dette vil normalt føre til at politiet kommer tilstede for at optage rapport. Samtidig vil pressen sandsynligvis indfinde sig på stedet.

Politiet vil normalt, samtidig med alarmeringen, videregive meldingen til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ).

Spørg politiet - om der er rettet henvendelse til HCLJ.

Efter alarmeringen kontaktes DULFU's flyvechef om havariets omfang m.m., i tilfælde af at flyvechefen ikke træffes - skal meldingen gives til formanden for DULFU - eller hvis han ikke træffes - et medlem af DULFU's havari-undersøgelsergruppe. Det er vigtigt at DULFU hurtigt bliver informeret om havariet. (se adresselisten under gruppe 130).

*Pressen vil ofte komme tilstede ved et havari. Det er vigtigt, at kun én person udtaler sig til pressen om forhold vedrørende havariet - Henvis pressen til HCLJ, eller til personen fra DULFU's havariundersøgelsergruppe. Såfremt HCLJ forestår undersøgelsen af havariet er det HCLJ der udtaler sig til pressen.*

### **Dulfu's Havariundersøgelsergruppe**

Dulfu's Havariundersøgelsergruppe består af Dulfu's flyvechef og 4 personer, disse er godkendt af DULFU og skolet til at varetage alle forhold i forbindelse med havarier og hændelser med UL-luftfartøjer. Havariundersøgelsergruppen dækker rapporteringsmæssigt hele landet.

**Adresser og telefonnumre på Dulfu's Havariundersøgelsergruppe kan findes på DULFUs hjemmeside og bagerst i bladet.**

Flyvechef  
Niels Gregersen