

2008 Status fra Havarigruppen.

Flyveåret 2008 bød på fint flyvevejr i flere perioder, og var bedre en året før. Der er sikkert fløjet meget og måske kan det ses af havariraten.

Der blev i 2008 indrapporteret 8 havarier og 4 hændelser, hvilket igen ligger i den lave ende set over de sidste 10 år. Det svare dog stadig til at ca. 5 % af UL flåden har været udsat for et havari eller en hændelse i 2008.

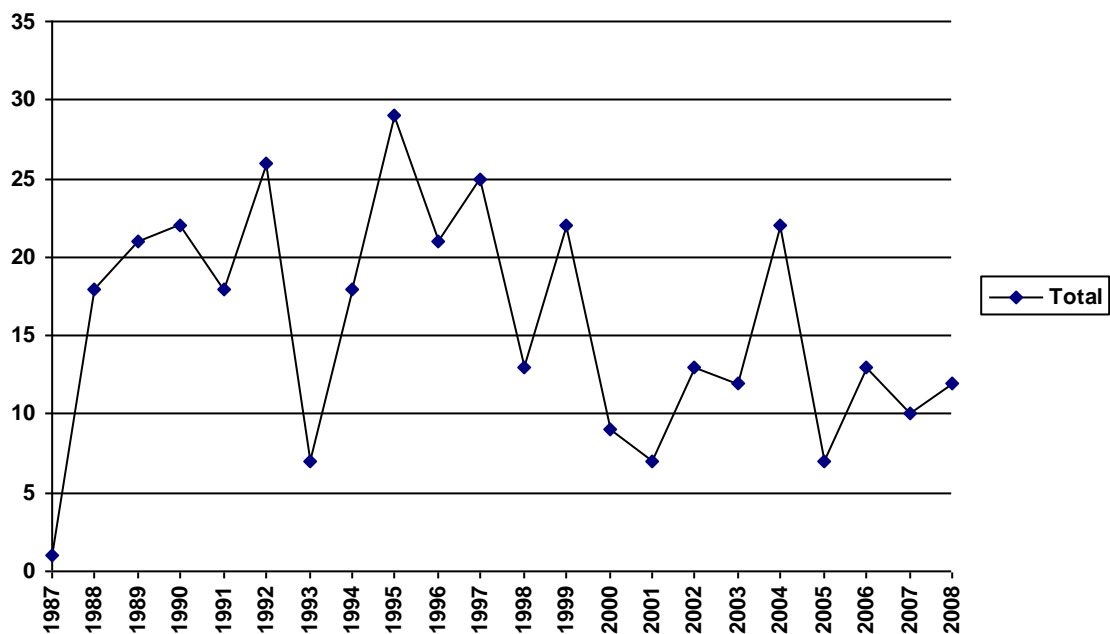


Fig. 1: Indrapporterede Havarier/Hændelser i alle klasser

Det sidste år har der ikke været rapporteret havarier eller hændelse med klasse A (triks). På baggrund af de oplyste timer i forbindelse med fornyelse af flycertifikaterne har vi estimeret der flyves ca. 300 timer på klasse A. Ejere, fartøjschefer og instruktører på klasse A skal have stor ros for dette resultat, der kun tidligere er tangeret i 2002.

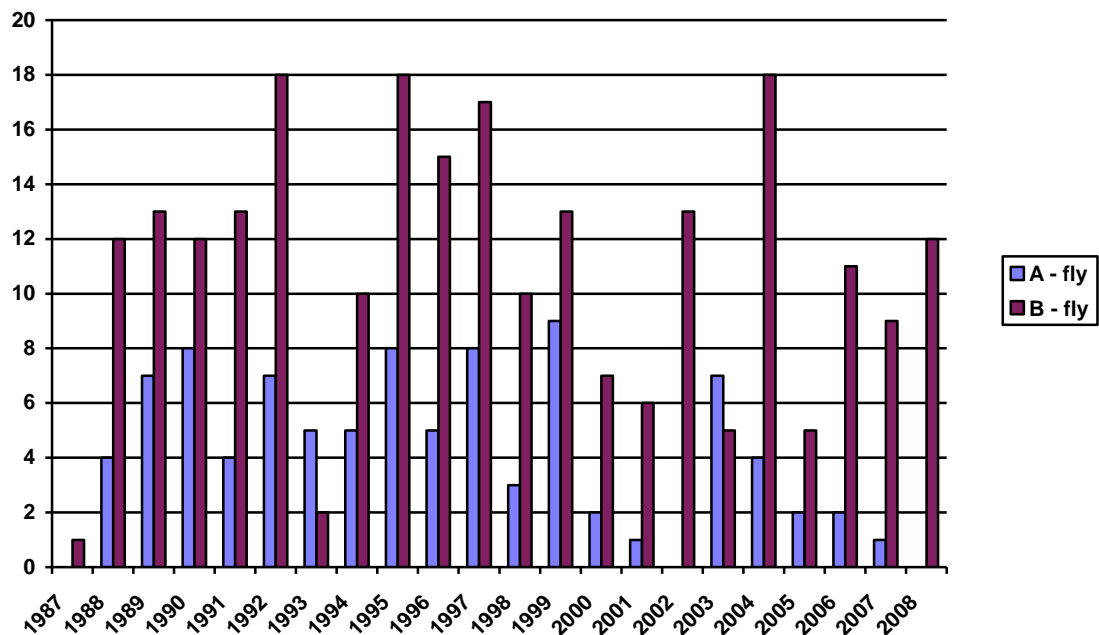


Fig. 2: Indrapporterede Havarier/Hændelser i de forskellige klasser

I 2007 begyndte vi at opstille lidt statistik over flere af de oplysninger der indberettes ifm. havarier/hændelser. Formålet er at eksponerer de faktorer der hyppigst er knyttet til havarier. Resultatet for 2008 og 2007 er samlet i fig. 3.

Som nævnt er der i alt indberettet 8 havarier og 4 hændelser i 2008, alle på klasse B. Vi har estimeret flyvetiden på klasse B til ca. 6500 timer i 2008.

Kun i ét tilfælde har den primære faktor været af teknisk karakter. Det er en forbedring fra 2007. Der er rigtigt godt styr på materiellet, og mindre skal vi heller ikke være tilfredse med. Resten af havarierne skyldes det vi kan kalde ”pilotfejl”, hvor det i en del tilfælde allerede starter ved flyveplanlægningen.

Selvom fartøjschefen i hovedparten af havarier og hændelser har mistet kontrollen over luftfartøjet under flyvningen, så er det et held, at der ikke er tale om personskade i 2008.

Modsat året før, så er flertallet af havarierne og hændelserne i 2008 sket over sommeren og efteråret. Vi var påpasselige og opmærksomme i foråret, men så mistede vi fokus i begyndelsen af sommeren, i flyvningens afgørende faser – starter og landinger. Disse faser kræver stor parathed og overskud, da der er lidt tid og højde til at reagerer på uforudsete situationer. Mange af de uforudsete situationer kunne være forudsete ved bedre planlægningen af flyvningen. Andre ved mere træning i at ”gå igen”, så snart at sandsynligheden for en vellykket landing falder. De sidste ved større fokus og opmærksomhed under landing, fx efter en dejlig afslappet langtur. Vi har alle bevist vi kan starte og lande under vores uddannelse, og vi har endda dokumentation på det i form af et certifikat. I 2009 har vi jo muligheden for at vise det igen. Ved at reducere havariraten kan vi bedre forsvare Dulfu’s muligheder for selvadministration og påvirke bestemmelser på området. Vi skaber også grundlaget for at reducerer præmien på kaskoforsikringen.

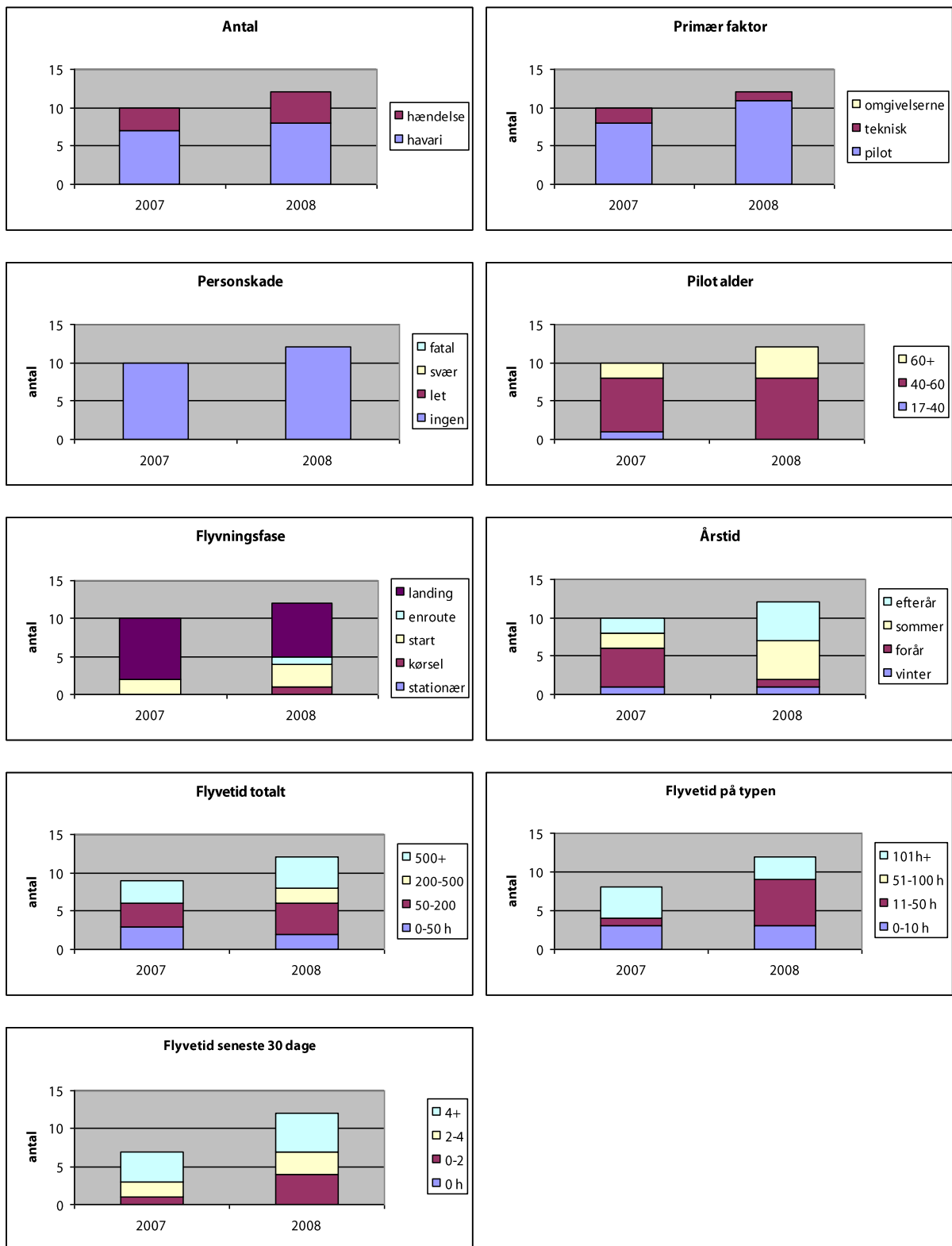


Fig. 3: Ni faktorer der er knyttet til havarier og hændelser

De sidste søjler i grafen viser, at det er gået galt for dem der flyver lidt, men også erfarne piloter med over 500 timer, falder i. Det er ligeledes gået galt for piloter med få timer på typen, som for piloter med over 100 timer på typen. Det understreger, at havarier og hændelser vedrører os alle, både nye og erfarne piloter. Selvom rusten er banket af og der er fløjet meget de sidste 30 dage, så det langt fra tilfældet at havarier og hændelser undgås. Måske er noget af forklaringen, at vi søger nye udfordringer i luften, og i et antal tilfælde kommer for tæt på, så det går galt.

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 rapportere havarier/hændelser også hvor der **ikke** er sket skade på flyet. Informationer om hvordan kan finde på Dulfu's hjemmeside.

De der har været udsat for et havari eller hændelse, er også 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.

Niels Gregersen
Flyvechef
