

## 2009 Status fra havarigruppen.

Der blev i 2009 rapporteret 11 havarier og 2 hændelser, hvilket ligger i den lave ende set over de sidste 10 år. Set over de sidste 2 år, tegner der sig dog en stigende tendens i antallet af havarier. En medvirkende årsag kan være at antallet af registrerede fly under DULFU er steget fra ca. 200 til ca. 230 i samme periode. Det svare stadig til at ca. 5 % af UL flåden udsættes for et havari eller en hændelse hvert år, som igen betyder stor risiko for personskade.

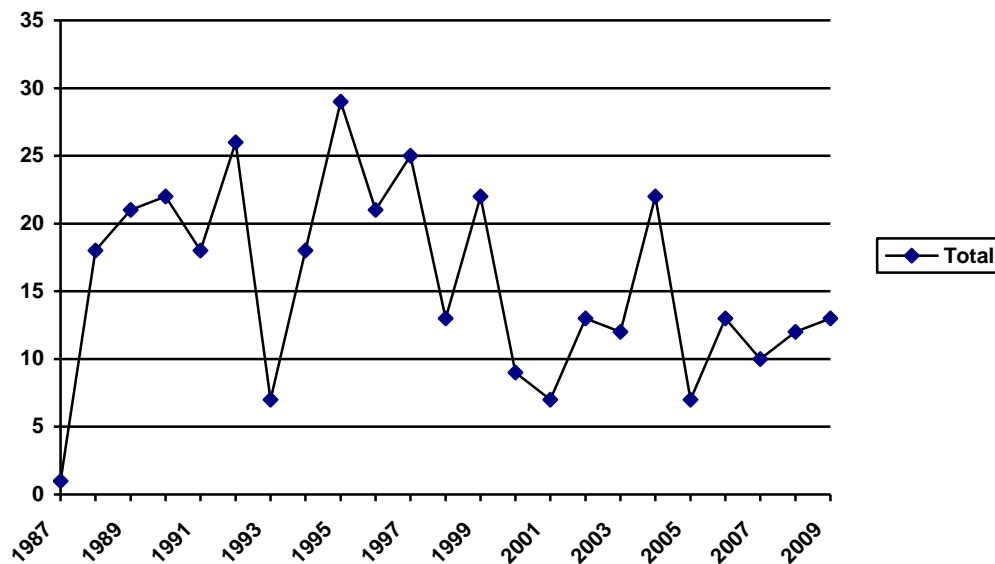


Fig. 1: Indberettede havarier og hændelser i alle DULFU klasser

Siden 2003 har klasse A været i stand til stødt at reducere antallet af havarier. I 2008 fik klasse A endda ros for at kunne præstere et år uden havarier. I det forgangene 2009, gik det dog galt med 3 havarier, hvor ét var med svær personskade. Der tages alt for mange chancer i planlægningen og udførelsen af flyvningerne!

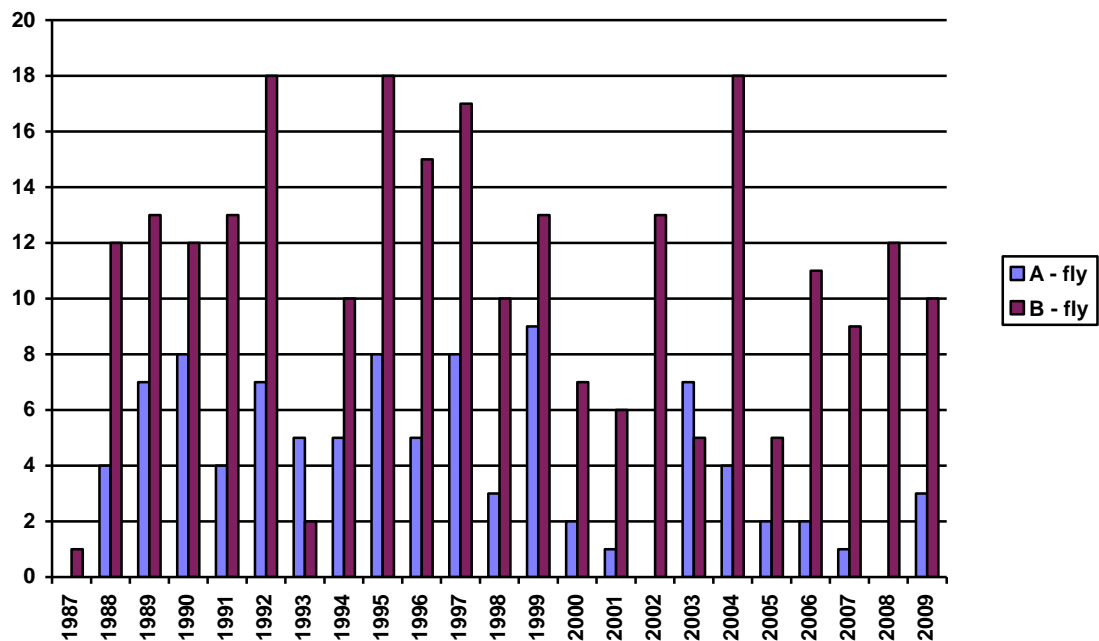


Fig. 2: Indberettede havarier og hændelser per klasse under DULFU

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

Som nævnt er der i alt indberettet 11 havarier og 2 hændelser i 2009. Vi har estimeret flyvetimerne på klasse A og B til hhv. ca. 350 og 6500 timer i 2009.

I fire tilfælde har den primære faktor været en anden end pilotfejl. Det er en mindre stigning i forhold til de tidligere år, og minder os om, at vi kan blive bedre til at vedligeholde det flyvende materiel. Faktisk, så er antallet af havarier, hvor den primære årsag er pilotfejl, faldet i 2009. Det er en udvikling som vi skal fastholde!

I langt hovedparten af havarierne mister piloten kontrollen over luftfartøjet under flyvningen. Utroligt nok, er det gået godt i 2007 og 2008 hvad personskade angår, men i 2009 var der to tilfælde med let personskade og ét tilfælde med svær personskade. Det er uden sammenligning det mest negative ved havaristatistikkerne 2009.

Det er fortsat landinger der volder os store problemer, og i 2009 er det blevet endnu tydeligere. I 11 ud af 13 tilfælde skal årsagen til havariet findes i landingsfasen. I størstedelen af disse er der tale om pilotfejl. I 2010 skal vi virkelig fokusere på de landinger og været mere perfektionistiske på det punkt. Planlægning og udførelse skal forbedres. En øget indsats omkring landingsfasen, er en sikker vej til nedbringelse af havariraten.

Havarierne og hændelserne er fordelt ”pænt” over 2009 med flest i sommermånederne, hvor der også flyves mest – og giver derfor ikke anledning til yderligere bemærkninger.

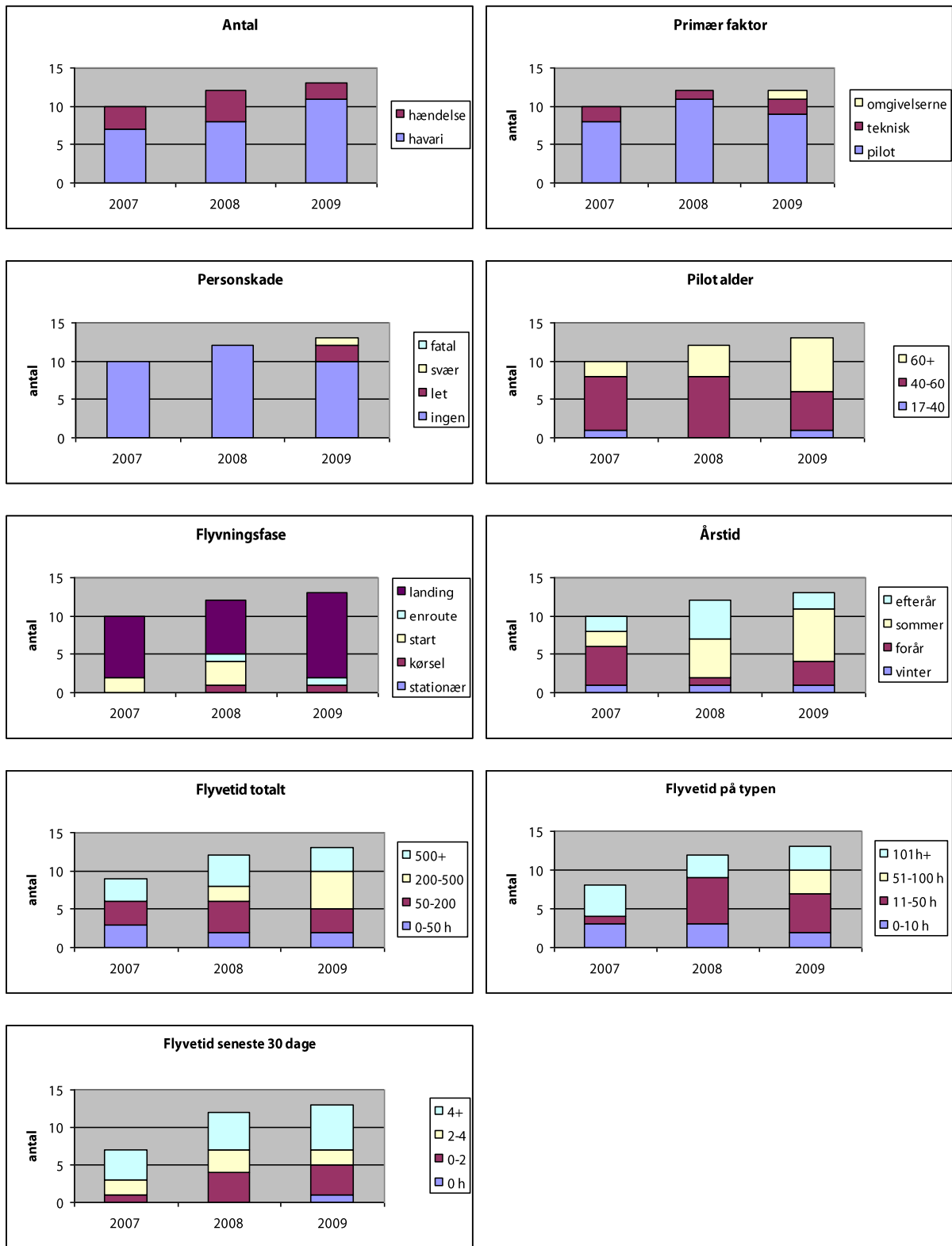


Fig. 3: Ni faktorer der er knyttet til havarier og hændelser

Et stigende antal piloter (ingen i 2007 og fem i 2009) med mellem 200 og 500 timer i logbogen, oplever et havari eller hændelse. Måske er det piloter som ikke kan lære mere... Det går ikke nødvendigvis galt for piloter med få timer på selve typen. Piloter med over 100 timer på typen har indtaget deres faste plads i statistikkerne. Endnu mere bemærkelsesværdigt er det, at det er flittige piloter med mere en 4 timers flyvetid de sidste 30 dage, der er indblandet i næsten halvdelen af havarierne. Måske har disse piloter så travlt med at flyve, at der ikke er tid til flyveplanlægning, checklister og normale rutiner...

Som altid opfordres der til, at der foretages 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.

God flyvesæson 2010!

Niels Gregersen  
Flyvechef

---