

2010 Havaristatus fra DULFU.

Der blev i 2010 rapporteret 12 havarier og 3 hændelser, hvilket ligger i den lave ende de sidste 10 år. Set over de sidste 3 år, så 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. 250 i samme periode. Det svare til at ca. 5 % af UL flåden udsættes for et havari eller en hændelse hvert år, som igen betyder stor risiko for personskade.

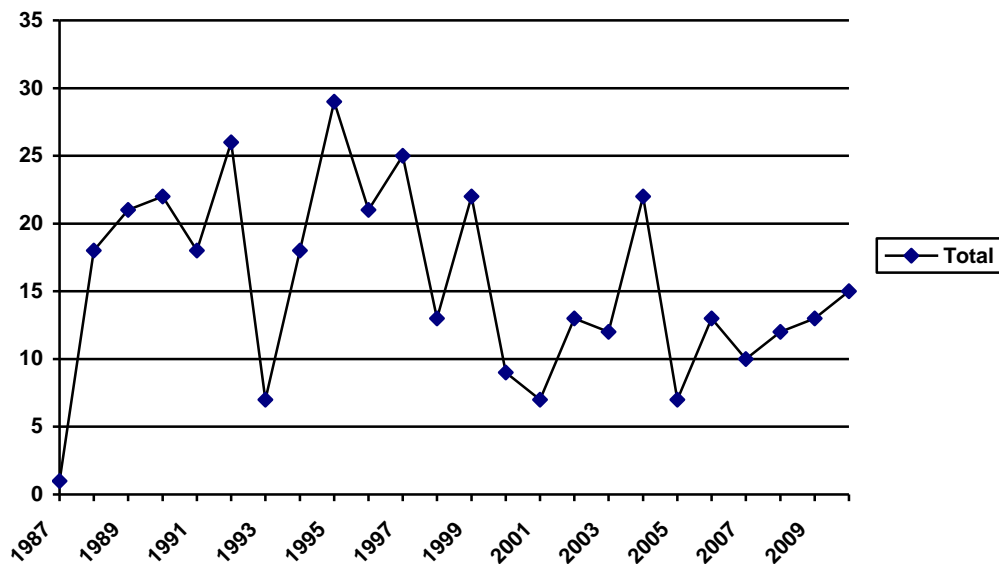


Fig. 1: Indberettede havarier og hændelser i alle DULFU klasser

I 2010 har klasse A haft 2 havarier, hvor ét var med svær personskade. Klasse B har haft 10 havarier og 3 hændelser, hvor et havari var med fatal udgang. Dermed bliver 2010 et triste år, når vi samlet set vurderer havaristatistikken.

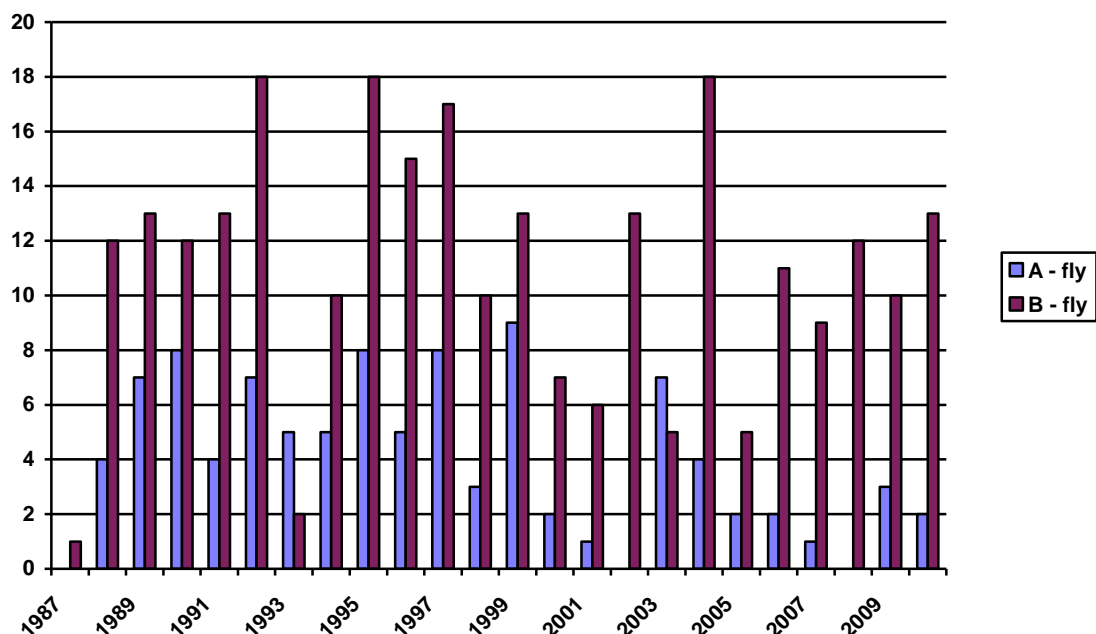


Fig. 2: Indberettede havarier og hændelser per klasse under DULFU

Som noget nyt har vi bedt flyejerne indsende timer og operationer for 2010, med henblik på at kunne beregne havarirater per 100.000 timer og operationer, som er en benyttet reference i andre luftsportsunioner.

Indberetning 2010:	Timer	Operationer
Klasse A	253	769
Klasse B	8556	21520

Havarirate 2010:	per 100.000 timer	per 100.000 operationer
Klasse A	791	260
Klasse B	152	60

I figur 3 vises 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.

Der er en stigende tendens til at den primære faktor ikke er pilotfejl. Vi skal blive bedre til at vedligeholde det flyvende materiel.

I 2007 og 2008 var piloterne heldige, da havarierne ikke førte til personskade. Men de sidst to år, er vi blevet mindet om alvoren, ved at miste kontrollen over luftfartøjet.

Landingsfasen er ikke en udtalt årsag til havarierne i 2010 - som i 2009. I 2010 har der været flere materielle svigt og havarier under taxi.

Havarierne og hændelserne er fordelt "pænt" over året i 2010, med flest i sommermånederne, hvor der også flyves mest.

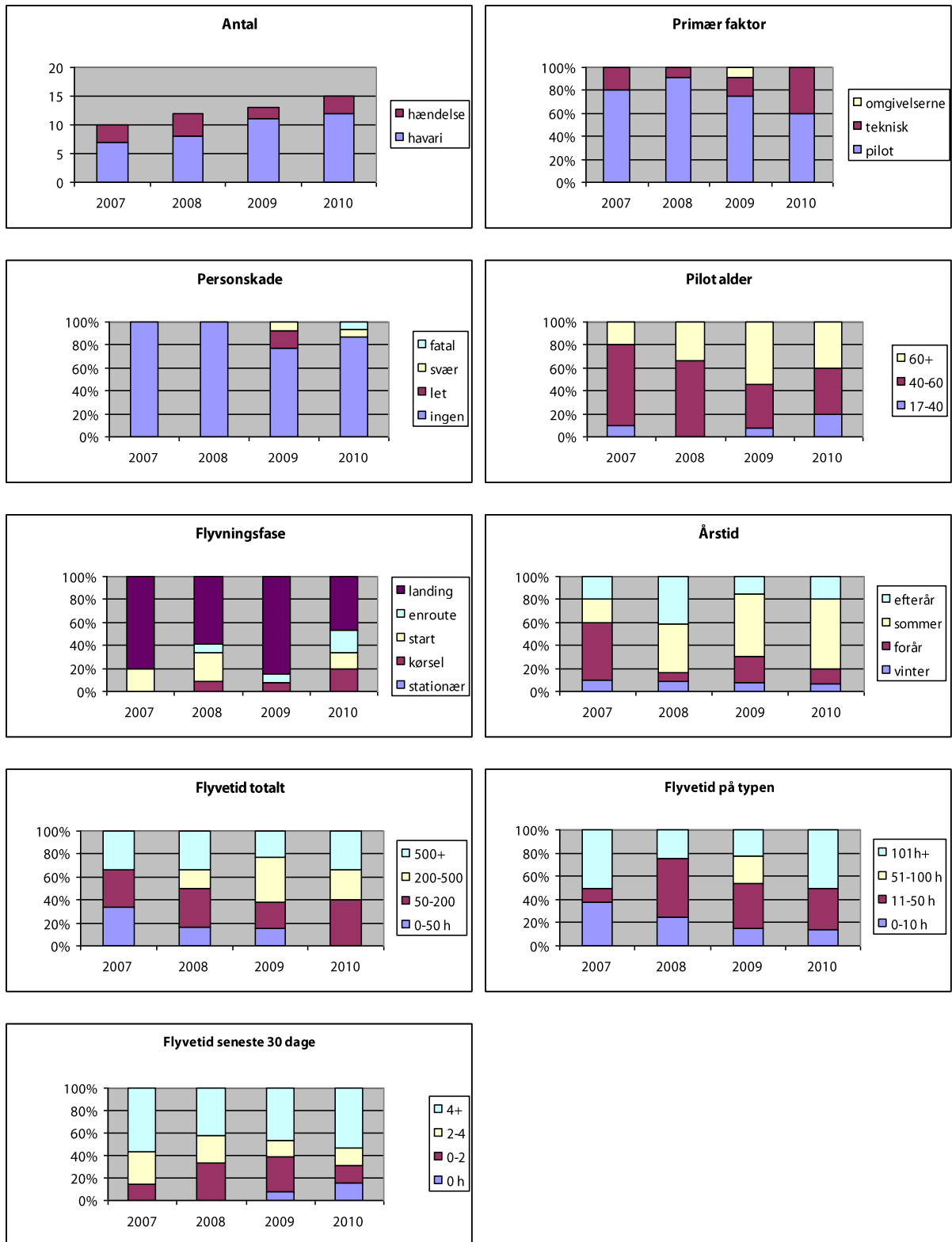


Fig. 3: Ni faktorer der er knyttet til havarier og hændelser

Det kunne se ud som om, at vi er blevet bedre til at uddanne nye piloter, da havariraten for piloter med mindre end 50 timer er nul i 2010. Når de nye piloter så har fløjet over 100 timer, så stiger risikoen for et havari.

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 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 en 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 2011!

Niels Gregersen
Flyvechef - DULFU
