

DULFU Havaristatus - 2012.

Der blev i 2012 rapporteret 9 havarier og 1 hændelser, hvilket forstærker den positive tendens med færre havarier den seneste årrække. De seneste 10 år har havariraten typisk ligget på 10-15 havarier og hændelse per år, hvilket svare til at halvdelen af de ca. 250 fly i unionen udsættes for et havari over samme periode på 10 år.

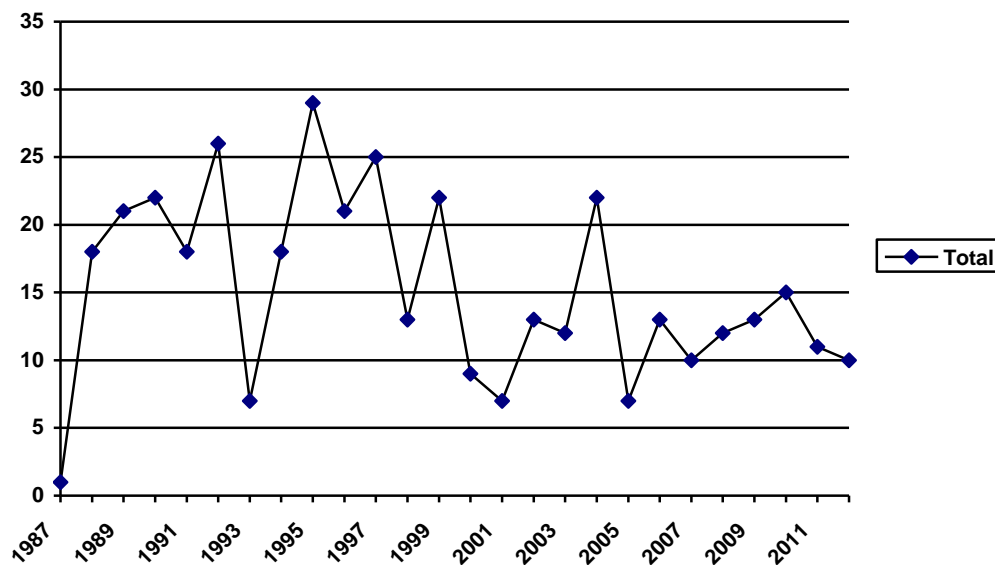


Fig. 1: Indberettede havarier og hændelser i alle DULFU klasser

I 2012 har klasse A haft 1 havari med let personskade. Klasse B har haft 8 havarier og 1 hændelse, alle uden personskade.

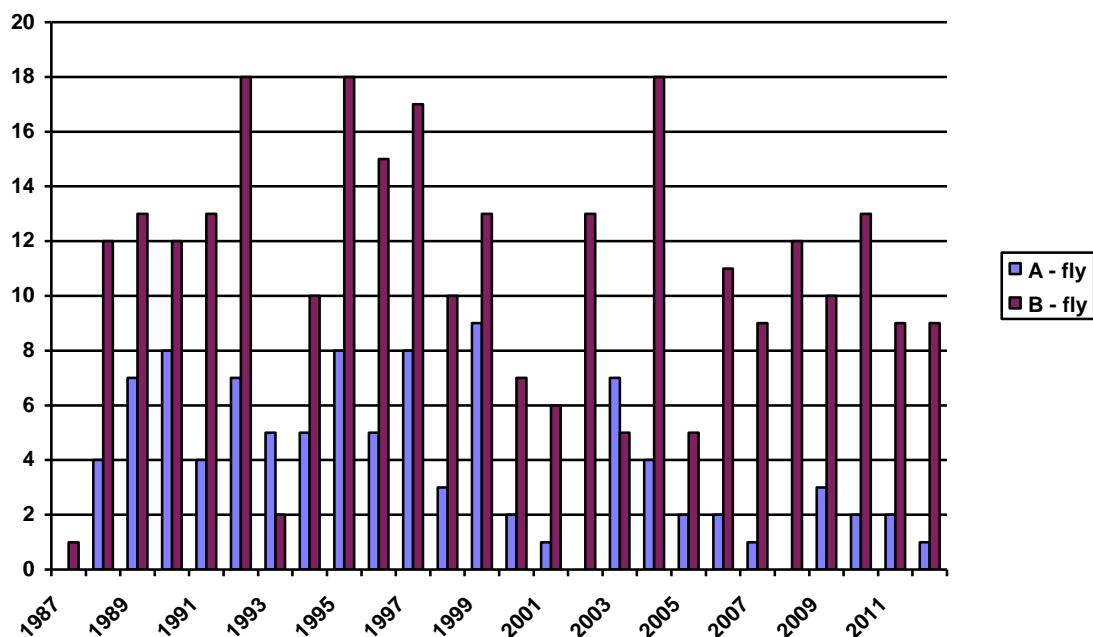


Fig. 2: Indberettede havarier og hændelser per klasse under DULFU

Timer og operationer er indsendt for 2012, med henblik på at kunne beregne havarirater per 100.000 timer og 100.000 operationer, som er en benyttet reference i luftsportsunioner. Flyejerne har været mindre flittige til at indsende timer for 2012. Der er kun indsendt timer for 82 % af de registrerede fly, hvilket er noget under 2011 niveau på 95 %. Timer og operationer i tabellen er korrigeret for den manglende indberetning.

Indberetning:	2010	2011	2012
Timer, klasse A	253	273	222
klasse B	8 556	7 539	7 178
Operationer, klasse A	769	799	508
klasse B	21 520	19 626	18 466
Indberetningsprocent	89 %	95 %	82 %

Havarirate per 100.000:	2010	2011	2012
Timer, klasse A	791	733	450
klasse B	152	119	125
Operationer, klasse A	260	250	197
klasse B	60	46	49

Der er fløjet minder i 2012 end tidligere år. Det skyldes nok ikke flyvevejret, men snare de stigende omkostninger forbundet med luft under vingerne.

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.

De seneste tre år har der været forholdsmæssig mange havarier, hvor den primære faktor har været af teknisk karakter, på trods af der er købt flere nye fly de senere år. Vi skal holde fokus på at vedligeholde det flyvende materiel.

I 2012 var der et mindre fald i antallet af havarier, og kun et med let personskade.

Halvdelen af havarierne sker i forbindelse med landingsfasen, hvilket dog er mindre end tidligere. I 2012 har der været flere materielle svigt og havarier under enroute.

Over 90 % af havarierne og hændelserne er sket i foråret og sommeren, hvor der også flyves mest.

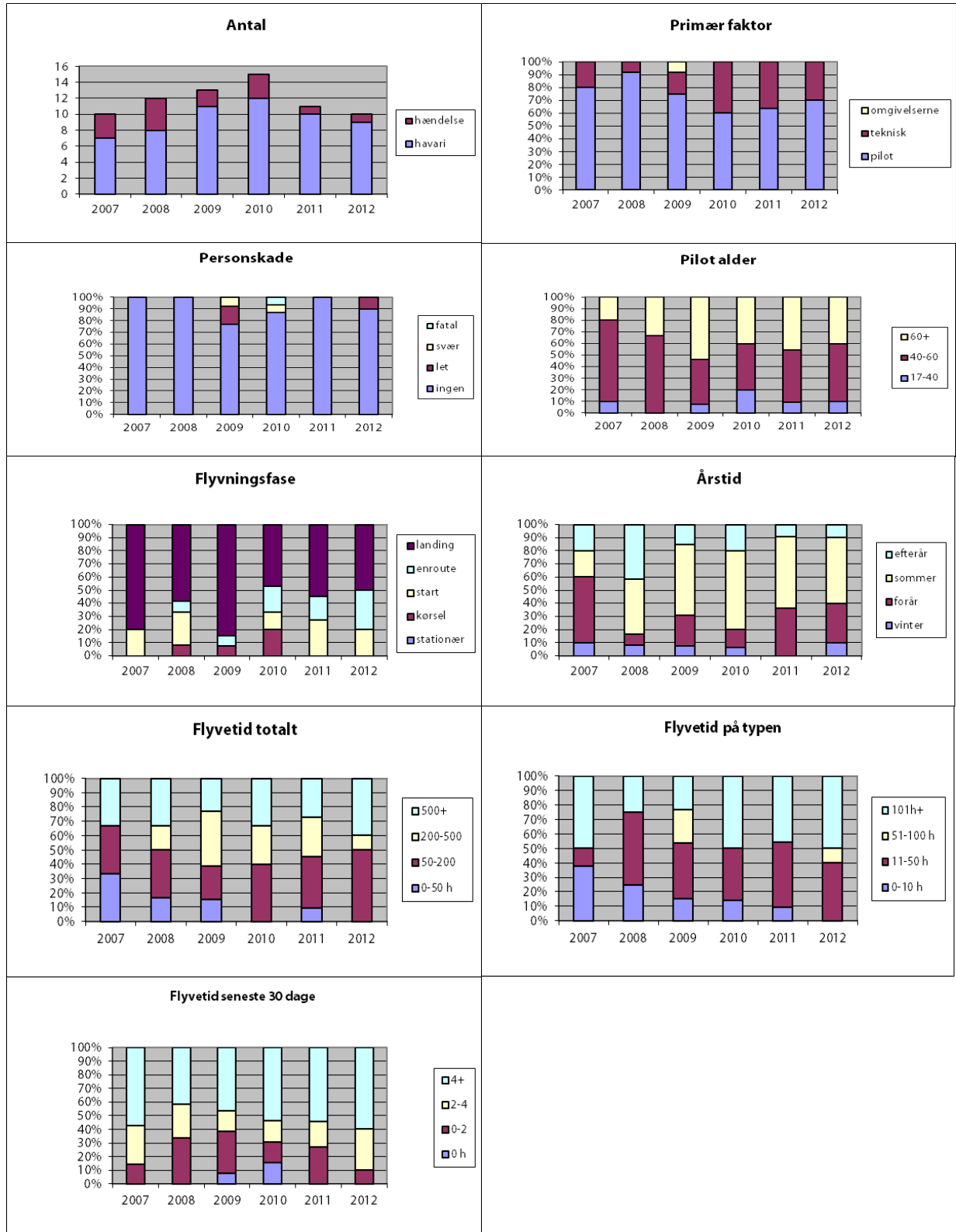


Fig. 3: Ni faktorer der er knyttet til havarier og hændelser

Piloter med mange og få timer i logbogen er indblandet i havarierne i 2012.

Det går ikke nødvendigvis galt for piloter med få timer på typen. Her er der en faldende tendens at spore. Bedst flyver piloter med mellem 50 og 100 timer på typen. Piloter der flyver efter en pause på mere end 30 dage, havarede ikke sidste år, hvilket afspejler bevished om træningsbarometret. Igen er det de mange flittige piloter med mere en 4 timers flyvetid de sidste 30 dage, der er indblandet i halvdelen af havarierne.

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 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 2013!

Niels Gregersen
Flyvechef - DULFU
