

DULFU Havaristatus - 2013.

Der blev i 2013 rapporteret 12 havarier og 1 hændelse. 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.

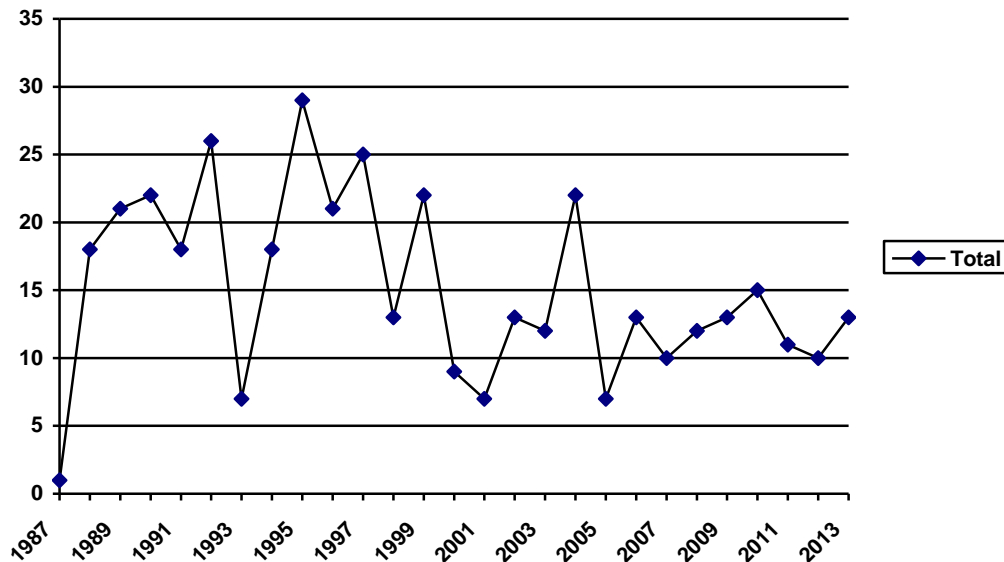


Fig. 1: Indberettede havarier og hændelser i alle DULFU klasser

I 2013 var der 3 havarier med klasse A, hvor et var med let personskaade. På klasse B var der 9 havarier, hvor et var med svære personskaader. Dertil var der en hændelse på Klasse B.

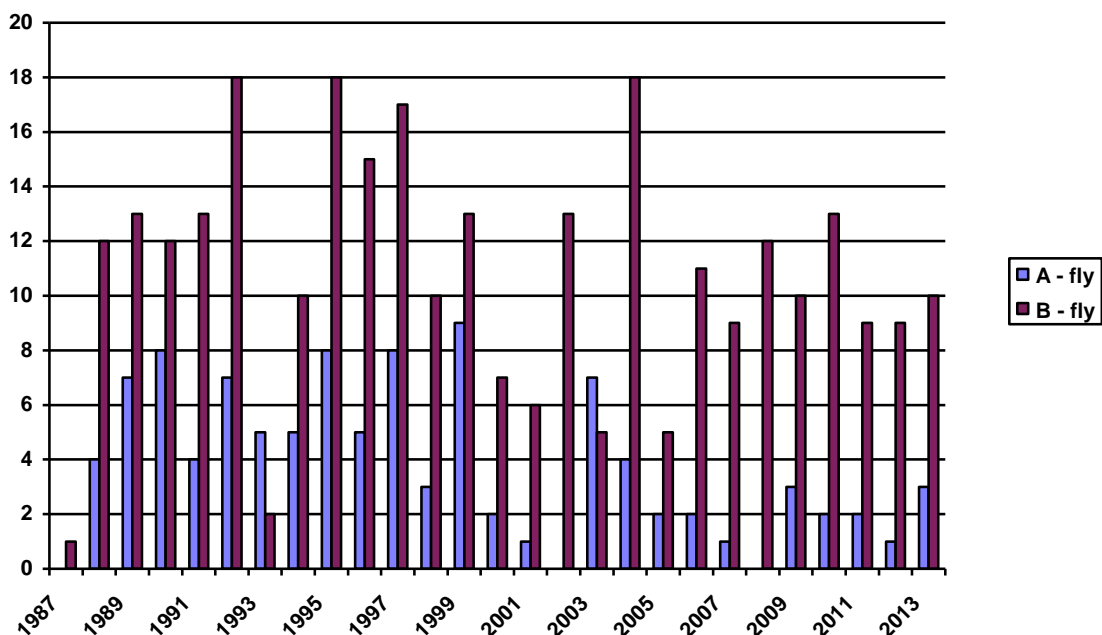


Fig. 2: Indberettede havarier og hændelser per klasse under DULFU

Timer og landinger er indsendt for 2013, med henblik på at kunne beregne havarirater per 100.000 timer og 100.000 operationer, som er en benyttet reference i luftsportsunioner. Der er indsendt timer for 87 % af de registrerede fly, hvilket er på niveau med tidligere år. Timer og landinger i tabellen er korrigeret for den manglende indberetning.

Indberetning:	2010	2011	2012	2013
Timer, klasse A	253	273	222	175
klasse B	8 556	7 539	7 178	8 823
Landinger, klasse A	769	799	508	511
klasse B	21 520	19 626	18 466	22 667
Indberetningsprocent	89 %	95 %	82 %	87 %

Havarirate per 100.000:	2010	2011	2012	2013
Timer, klasse A	791	733	450	1719
klasse B	152	119	125	113
Operationer, klasse A	130	125	98	293
klasse B	30	23	24	22

Med det gode flyvevejr i 2013 blev der sat rekord i antallet af registrerede flyvetimer og landinger siden registreringen begyndte i 2010. Det blev til hele 8823 timer for Klasse B, eller godt og vel hvad der svare til et kalenderår. Hvis flyvningerne havde været i forlængelse af hinanden, så havde der døgnet rundt i hele 2013 været et UL fly på vingerne. Havariraten for klasse B, er på niveau med tidligere år. De 3 havarier på klasse A, har tredoblet havariraten på klassen, i forhold til året før. De seneste år har havariraten på klasse A været fem gange højere end for klasse B, hvormed der må være et postale for forbedringer.

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 års tekniske årsager er ved at blive afløst af ”pilot fejl”, som også tidligere har været den primære årsag til havarierne.

I 2013 var der et stigende antal havarier, som nok skyldes den større flyveaktivitet. Et var med svære personskader, ellers på niveau med tidligere år.

Landingsfasen blev den del af flyvningen hvor hovedparten af havarierne skete. Tæt på 80 % af havarierne skete under landingen i 2013.

Over 85 % af havarierne og hændelserne er sket i foråret og sommeren, hvor der også flyves mest.

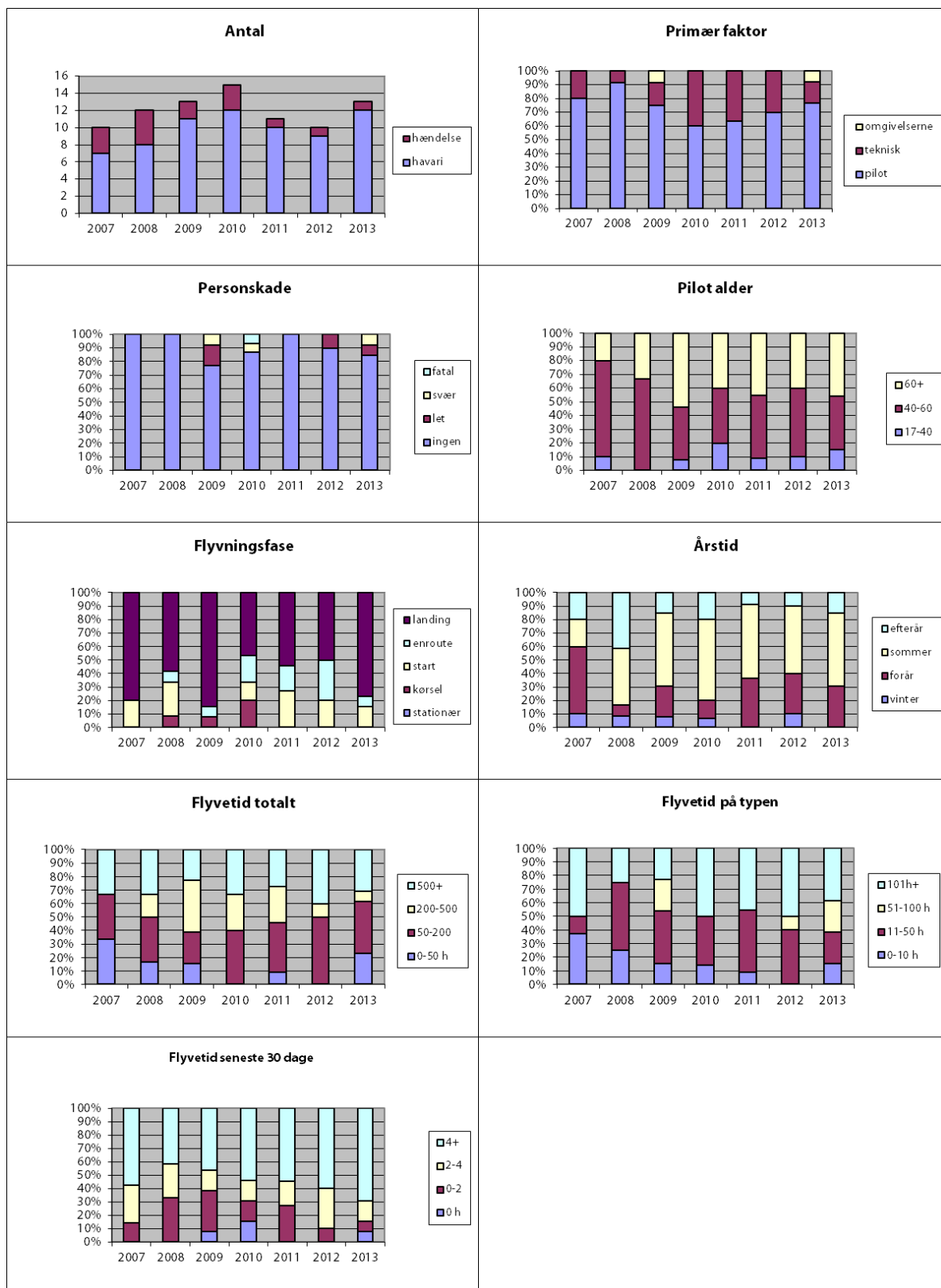


Fig. 3: Ni faktorer der er knyttet til havarier og hændelser

Piloter med mange og få timer i logbogen er indblandet i havarierne i 2013.

I forhold til tidligere år er der dog en stigning i havarier for nye piloter med få timer i logbogen. Forhåbentlig er det ikke et udtryk for en forringelse af uddannelsesniveautet, men en ”statistisk tilfældighed”.

Over de seneste 4 år fylder de ”flittige” piloter stadig mere. Piloter med over 4 timers flyvetid de seneste 30 dage, er indblandet næsten 70 % 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. aftale med Trafikstyrelsen, 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 2014!

Niels Gregersen
Flyvechef - DULFU
