



Flygsäkerhet

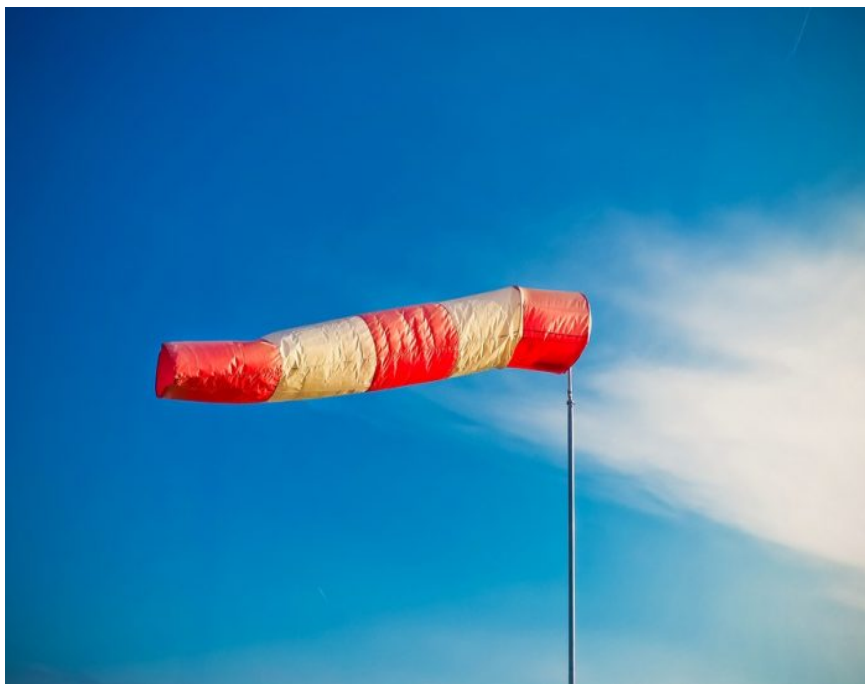
- ett flygsäkerhetsprogram inom allmänflyget



Pilotshop.se
KUNGLIGA SVENSKA AEROKLUBBEN



A N S V A R



Flygsäkerhetsprogrammet är en uppdaterad version av H50P. Det omfattande flygsäkerhetssamarbetet H50P togs fram av KSAK, KSAB, Transportstyrelsen, EAA, FFK, AOPA med flera organisationer mellan 1998 och 2008. I Flygsäkerhetsprogrammet har Transportstyrelsen och KSAK uppdaterat tidigare H50P kompendierna utifrån regelverk och statistik. KSAK 2019-10-01.

Det kanske var
en fågel som
höll på att
bygga bo?

Att inte
erkänna och
meddela
rangerskada
du orsakat är
exempel på
bristande
ansvar

Vem är ansvarsfull? Vad är ansvar? Att göra det på jobbet som man har ansvaret att sköta? Att försörja eller försvara en familj? Att passa tider? Att fullfölja ett uppdrag i klubben? Att värna om andras liv? Att bidra till ökad flygsäkerhet?

Ansvar kan ha två bottnar, en formell där ansvaret ligger i förhållandet till lagar, regler, instruktioner. En annan dimension av begreppet är moraliskt ansvar, som också innebär förpliktelse, skuld, ansvarighet – men mot normer, värderingar, samvete. I flygsammanhang är det ofta det moraliska ansvaret som blir det avgörande i en viss situation då lagar och förordningar sällan helt täcker in den komplicerade verkligheten. Moral i flygsammanhang kan ofta skrivas "airmanship".

Två motsatser som båda talar om ansvar: Pilotens ansvar att ta hem flygplan och passagerare i tid ställs ofta mot ansvaret för passagerarnas liv. Om någon är i fara har man satsat på fel ansvar och kan kanske benämnas ansvarslös.

Vi hävdar inte att vi ger en korrekt beskrivning av begreppet ansvar i detta kompendium men vi hoppas att vi väcker tankar.

Här presenteras fem händelser eller haverier. Beskrivningen är gjord översiktligt med avsikt att enbart belysa området ansvar.

Haveri/händelse 1

En person som avsåg att flyga ett klubbflygplan upptäckte smärre bucklor under den ena vingen och undersökte flygplanet noggrannare. Han hittade då rester av kvistar omkring landstället. Vid noggrannare besiktning konstaterades skador på landställ, vingens undersida och klaff. Någon anteckning i flygplanshandlingarna eller i övrigt på klubben fanns inte. Piloten som flugit dagen innan måste ha varit medveten om trädkollisionen men trots att detta inte skulle upptäckas.

Händelse 2

En buckla upptäcktes på den ena vingen på ett av klubbens flygplan. Bucklans placering tydde på att skadan skett i samband med rangering i hangaren. Det gick inte att fastställa när och i vilket sammanhang den uppkommit. Ingen rapport om skador hade lämnats på klubben.

Haveri 3

Föraren och en kamrat flög mot en sjö för att där landa och fiska. När de kom fram var sjön täckt av dimma varför de flög mot en annan sjö och landade där. Strax efteråt märkte de att dimma började driva in över sjön och beslöt att starta omedelbart. Strax efter starten, på 30–50 meters höjd, svängde föraren brant för att inte flyga in i dimman. Flygplanet förlorade då höjd och slog i vattnet. I samband med haveriutredningen konstaterades en rad brister i planeringen. Starten skedde dessutom i skymning med dåliga kontraster. Föraren saknade mörkerbehörighet. Flytvästar var inte påtagna.

Haveri 4

Föraren hade transporterat passagerare till Gotland och skulle återvända under mörker. Väderprognosen tillät inte distansflygning men flygningen påbörjades ändå. Haveriet orsakades av att föraren tappade yttre referenser över hav. Snöbyar fanns i området. Bidragande kan ha varit tekniskt fel på horisontgyrot – detta hade monterats av en person som uppenbarligen inte hade kännedom om gyrots funktion, varvid fel hade gjorts.



Haveri 5

Föraren kolliderade med en kraftledning varvid flygplanet havererade och båda ombordvarande omkom. Utredningen visade att flygningen före haveriet liksom flygningen innan hade skett till stora delar på mycket låg höjd och med simulerade "anfall" mot båtar. Om flygningen hade kunnat fortsättas hade landning skett i mörker vilket föraren inte var behörig att utföra. Flygningen innan hade avslutats med bränsle för endast ytterligare 5–10 minuter.

Vilket ansvar låter du ta överhand - att ta passagerare till platsen du lovat, eller att avstå från flygning om vädret är tveksamt?

Du räknar väl på bränslet innan du startar?

Vilket ansvar visar förare som lämnat flygplan i ett icke flygdugligt skick efter att ha kolliderat med träd eller skadat flygplanen vid rangering? Vad tänkte de på? Är behovet av att slippa undan större än att vilja rädda liv? Smög de undan med svansen mellan benen utan att tänka på vilka konsekvenserna kunde bli? Sknade de förmåga till inlevelse?

Frågor man ställer sig är många. Viljan att slippa straff eller skämmas för en visad oförmåga verkar för många vara en långt större drivkraft än viljan att undvika att andra skadar sig. Varför skulle annars så många smita från bilolyckor där ett "offer" lämnas att dö på platsen. Det finns många exempel där flygplan lämnats med skador som inte rapporterats. Ofta går det bra därför att någon i tid upptäcker vad som hänt. I andra fall har efterkommande piloter tur. Men en del drabbas hårt. Hur många haverier har egentligen orsakats av andra piloter men där detta aldrig upptäckts?

The screenshot shows the Transportstyrelsen website interface. At the top, there are navigation icons for Vägtrafik, Sjöfart, Luftfart, and Järnväg. A search bar is located on the right. The main content area is titled 'Rapportera luftfartshändelse' and contains a section for 'Behandling av personuppgifter' with a link to information on data handling. Below this is a 'Generell information' section with input fields for Organisation, Namn, Telefon, E-postadress, and Rapportnummer. A left-hand navigation menu lists various categories under 'Luftfart', with 'Luftfartyg och luftvärdighet' highlighted.

Ansvarskänsla är ett ord för den omsorg som en person visar om andras väl. Man kan ofta också tala om empati. Att lämna någon som kanske kommer att dö vid vägkanten är ett sätt att visa synnerligen stor brist på empati.

Nästan alla visar vi en första reaktion i form av försvar när vi orsakat något negativt. Vi vill hitta orsaker som mildrar vår skuld. Det bör gärna vara någon annans fel. Vårt eget anseende sätter vi väldigt högt. Det här är naturliga reaktioner som inte behöver ge alltför stora konsekvenser. När försvarsattityden går så långt att andra oförskyllt kan skadas kan man tala om brist på ansvar.

När någon blir upptäckt efter att ha visat brist på ansvar blir de negativa följderna ofta långt större än om personen redan från början erkänt sitt misstag.

Tänk efter: Hur ser vi på en händelse och en person som

a) erkänt sitt misstag och tar konsekvenserna eller b) smitit men avslöjats?

Brist på ansvarskänsla tar sig inte alltid uttryck i form av "smitning". Viljan att nå ett mål kan vara orsaken till beteenden som kan kopplas till brist på ansvar. Detta är en vanlig haveriorsak som inte har upphört trots ihärdiga försök genom H50P. Frågan behandlas ibland annat kompendiet RESEFLYG.

Kraven, viljan eller vad det nu är som påverkar piloten att besluta om en flygning som inte borde genomföras kan kopplas till ansvar. Piloten har ett ansvar för sina passagerares liv. Trots risken för ens eget liv påbörjas flygningen. En alltför stor andel av dessa flygningar slutar med en tragedi. Ändå torde de olämpliga flygningar som slutar så, vara en mycket ringa del.

Kanske är det just avskräckningseffekten som inte är tillräckligt stor? ”Det brukar ju gå bra!” Eller är det piloten som inte inser att reglerna är de rätta och inte pilotens egen uppfattning om de gränser som skall gälla. Just detta att det oftast går bra kan vara orsaken till att olämpliga flygningar påbörjas. När detta ändå sker medvetet saknas ansvarskänsla för passagerarna. Bristande omdöme överrider ansvarskänslan.

2006 inträffade totalt 15 haverier inom normal-, X- och UL-klassade flygplan. Vid fyra av haverierna borde flygningen aldrig ha påbörjats. I minst tre av fallen var alla fakta kända av piloten för att rätt beslut skulle fattas. Besluten blev fel!

Det finns ett antal piloter som trots facit i handen inte kan se att de gjort något fel eller som inte inser sin oförmåga. Haveriutredare kan ge häpnadsväckande exempel på sådana beteenden. Här är det väl tveksamt om vi kan tala om brist på ansvarskänsla eftersom dessa piloter inte upplever att de brister i detta avseende. Bristande omdöme eller bristande självkänedom är kanske mer korrekta beskrivningar på dessa personers beteenden. Då måste andra i omgivningen ta sitt ansvar och ingripa. Vi vet alla hur känsligt och svårt sådant kan vara, samtidigt som det är nödvändigt. **Läs mer om detta i H50P-kompendiet OMDÖME.**

En del personer är måhända inte i grunden så ansvarslösa som en handling kan ge uttryck för. Kanske kan ett uttryck som ”korttänkta” användas. Fantasin räcker inte till för att tänka efter vilka konsekvenserna av ett handlande kan bli.

Historien visar tyvärr att vi inom pilotkåren ofta flera gånger om året konstaterat att någon försökt skyla över misstag och lämnat åt andra att ta konsekvenserna. Ibland blir den enda följden att någon annan blir oskyldigt anklagad, ibland händer inget annat än att flygplan blir flygdugliga igen efter smärre underhåll eller begränsade kostnader – men ibland sätts andras liv eller hälsa på spel.



Är det tecken på bristande ansvar om en pilot inte lämnar in en störningsrapport när det skett avvikelser? Syftet med störningsrapporter är ju att erfarenheter skall samlas för att trender skall upptäckas i tid innan något händer.

Det är lätt att vara efterklok- hur mycket ansvar vilar på ”dom som visste”?

Om man är många Som delar på flygplanet (till exempel som i en flygklubb) blir ansvaret lätt ”utspätt”, och man kan missa något vid en daglig tillsyn med resonemanget “det där kollade säkert han som flög före mig - annars hade det väl stått något i resedagboken”.

E
n

Det finns många exempel från klubbvärlden där folk sagt efter det att en pilot havererat: ”Vad var det vi sa!” eller ”Det visste vi alla att det skulle hända!” eller ”Det var bara en tidsfråga!” Piloten som havererade visade uppenbarligen redan tidigare brist på omdöme eller ansvar. Vilket mått av ansvar hade omgivningen som inte reagerade på det den såg?

Vad kan vi göra för att få en så hög flygsäkerhet som möjligt?

- I en klubb är andan viktig. Där alla talar öppet om sina misstag och man förstår när någon misslyckas minskas obehaget som följd av ett begånget fel.
- Avstänga de piloter som visar sådan brist på ansvarskänsla att flygsäkerheten kan äventyras.
- Diskutera, till exempel i form av studiecirklar eller klubbträffar med H50P och flygsäkerhet sådana teman som ansvar, omdöme mm. Ställ frågor som ”Hur är det i vår klubb?” ”Vad kan vi göra för att förändra?”
- **Diskutera ansvaret för passagerarnas liv. Repetera innehållet i kompendiet RESEFLYG.**
- Att visa sig ”duktig” genom att flyga under svåra förhållanden är inte ett beteende som är värt att beundra. Ansvaret för eget och andras liv måste värderas så högt att beteenden med inslag av ”duktighet” aldrig kan accepteras. Hur passar denna beskrivning in på miljön in den egna klubben och hur kan förhållandena förbättras?
- Lär ut konsekvenserna av vissa händelser.
- En hård landning kan ge skador utan att detta upptäcks omedelbart. Skadorna kanske inte ens kan upptäckas vid daglig tillsyn.
- En hård upptagning eller manöver där flygplanets gränsvärden överskrids kan ge bestående material på känningar som senare kan visa sig som brott.
- En motor som gått för varm genom för lite olja eller för kraftig magring kan till synes fungera utan problem men kan ha fått skador som senare resulterar i motorstörningar.

- Kontrollera flygplanet (daglig tillsyn) som om varje tidigare pilot skulle kunna vara en person som visat brist på ansvar. Det behöver inte vara den senaste piloten som brustit i det avseendet på annat sätt än att inte själv tillräckligt noga ha utfört motsvarande kontroll.
- Påtala när yttringar som visar brist på ansvar observeras.
- Fundera över din egen reaktion i situationer av det slag som omtalas ovan.

Ansvar och ansvars känsla är begrepp som inom flygsäkerhetens område ligger nära begrepp som omdöme, självinsikt och empati. När dessa begrepp används i flygsammanhang är vi inne på vad som brukar kallas den mänskliga faktorn. Då talar vi definitivt om den "mjuka" delen av människan och inte om den medicinska. Ju mer vi lär oss om mänskligt beteende i allmänhet och om det egna i synnerhet desto rationellare kan vi se på vår egen flygning och på den flygsäkerhet som blir följd



Flygsäkerhet

- ett flygsäkerhetsprogram inom allmänflyget

Flygsäkerhetsprogrammet kommer att omfatta upp till 35 kompendier som uppdateras under hösten och vintern 2019.

Bakgrund till Flygsäkerhetsprogrammet:

Flygprogrammet bygger på tidigare H50P – en säker idé. Enligt beslut från statsmakterna skall privatflyghaverierna halveras under tioårsperioden efter 1998. H50P var Luftfartsinspektionens bidrag, tillsammans med ett flertal andra organisationer och företag, för att nå detta mål.

GOOD AIRMANSHIP

Sträva alltid efter att **uppträda professionellt.**

Även om vi inte har flyg till yrke måste vi uppträda på samma kloka och planerade sätt som yrkespiloterna och aldrig chansa.

Det ansvaret har vi mot framför allt våra passagerare och anhöriga som litar på vårt kunnande och vårt goda omdöme.

Tänk på att du alltid är för många en förebild.

Text, bilder och material är uppdaterat av Transportstyrelsen och KSAK 2019-10-01.

Ursprungsmaterialet i detta kompendiet är sammanställt av Rolf Björkman i samarbete med arbetsgruppen inom H50P-programmet. LFV 2007

Fler kompendier finner du på ksak.se

För synpunkter vänligen kontakta KSAK på info@ksak.se
