



# Att göra vid ett haveri eller svår olycka

## Inledning

Här följer några råd när en allvarigare incident har inträffat i flygklubben.

## Att göra vid ett haveri eller svår olycka

1. **Styrelsen larmas**
2. **Styrelsen sammankallas**
3. **Genomgång av vad som hänt**
4. **Ansvarsfördelning mellan styrelsemedlemmarna. Vem gör vad?**
  - a. Vem skall ta hand om pressen? Eventuellt kallar till presskonferens.
  - b. Vem skall ta kontakt med myndigheterna?
  - c. Vem skall kontakta försäkringsbolag?
  - d. Vem skall informera övriga medlemmar och hur skall det meddelas?
  - e. Vem skall sköta pratet med de inblandade?
  - f. Vem skall datera upp hemsidan?
  - g. Vem skall stänga av klubbtelefonen, alternativt sitta telefonvakt?
  - h. Vem skall ordna fram mat och dryck?
  - i. Vem skall ta bort objektet från bokningsdatorn?
  - j. Samtliga ovanstående punkter bör göras inom lyckta dörrar och innan man träffar de berörda. Det får inte förekomma några tvivel.
  - k. Kontakterna med press och myndigheter bör göras av ordförande. Viktigt att inte säga mer än det som är överenskommet.
  - l. Var beredd på att det kommer att ta tid. Om det känns obehagligt, neka.
  - m. Alla i styrelsen kommer inte att behövas. Det är viktigt att några finns kvar som kan hjälpa de som har hjälpt.
5. **Att bemöta människor i kris.**
  - a. Samla alla inblandade. **Inga utomstående!**
  - b. Gå igenom vad som hänt – tekniskt och tidsmässigt.
  - c. Fakta – vem var där, vem såg vad osv.
  - d. Respektera att de flesta är chockade. Att det inte har ord eller pratar för mycket.
  - e. Var beredd med mat och dryck samt avskildhet.
  - f. Största stödet är att få vara i gruppen tillsammans, alla har en gemensam upplevelse.
  - g. Acceptera känslor och de olika symptomen.
  - h. Hjälプ den eller de drabbade att varsamt se situationen som den är.
  - i. Uppmuntra inte anklagelser mot andra.
  - j. Godtag din begränsning som hjälpare.



## Att göra vid ett haveri eller svår olycka

### 6. När den aktuella händelsen gått igenom.

- a. Ge den informationen som finns att ge. Om eventuella skador, vilka åtgärder som vidtagits, vem som underrättat anhöriga, vem som tar hand om press och myndigheter. Informera också vem som skall informera övriga medlemmar och hur och när det skall göras.
- b. Informera om rätten att neka intervjuer (och lämpligheten att avstå) från pressen.

### 7. Att föra in vardagssituationen.

- a. Då de flesta har överklighetskänslor och är uppfyllda av händelsen är det viktigt att fråga runt hur var och en mår.
- b. Vad de skall göra nu?
- c. Köra bil eller flyga hem? (Vilket kan vara olämpligt och bör undvikas). Om möjligt försöka ordna annat färd sätt eller person som kan köra bil/flygmaskin.
- d. Till vad och vem kommer man hem till? Behövs det skickas med någon som stöd så att vederbörande inte blir ensam. Finns det andra anhöriga som kan följa med hem?
- e. Ge råd. – Att inte vara ensam – Att tala med vänner och arbetskamrater om det inträffade.
- f. **Innan man skiljs skall de inblandade informeras om att träffas dagen efter eller så snart som möjligt. Mycket viktigt.**

### 8. Vid en svårare kris skall professionell hjälp påkallas för bearbetning.

## Något om krisbegreppet – kristeorier

Ett haveri med dödsfall inom en flygklubb är en traumatisk händelse vars konsekvenser för övriga medlemmar ej skall underskattas. För att kunna förstå egna och andras upplevelser och beteende i en krissituation är det nödvändigt att ha viss kunskap och förståelse för "krisen" som en allmänmänsklig företeelse.

Man skiljer på två typer av kriser:

1. Utveckling/mogningskriser (pubertet, frigörelse från föräldrar, samlevnad med en ny människa, pensionering).
2. Situationskriser eller traumatiska kriser / utlösta av yttre händelser tex. Katastrofer, krig, hot).

Ett psykiskt kristillstånd är ett tillstånd som en människa befinner sig i då hon råkar in i en sådan livssituation, att hennes tidigare erfarenheter och inlärd reaktionssätt inte är tillräckliga för att hon skall förstå och bemästra den nya situationen. Typexempel på krisutlösande händelser är tex. närstående dödsfall, egen sjukdom, otrohetsituationer, omplacering samt uppsägning.



# Att göra vid ett haveri eller svår olycka

Viktigt att känna till om man skall förstå och kunna hjälpa en människa i kris är:

1. Vilken situation som utlöste krisen.
2. Vilken inre privat betydelse det inträffade har för den drabbade människan. Beroende på olika personliga förutsättningar, olika erfarenheter och psykisk beredskap kan en "vanlig" händelse för en människa, utlösa en krissituation av samma intensitet som en "svår" händelse för någon annan.
3. Vilken aktuell livsperiod människan befinner sig i. om man befinner sig mitt i en utvecklings- eller mognadskris är man mycket känslig för ytterligare påfrestningar.
4. De sociala förutsättningarna privat och i arbetslivet. En bra arbetsgrupp eller en väl fungerande familjesituation kan i regel ge stöd som behövs i en krissituation.

Att befinna sig i kris är inte detsamma som att vara sjuk. Reaktionerna är allmänmänskliga och psykologiskt ändamålsenliga i en situation där livet eller individens och identitets hotas. De flesta s.k. traumatiska kriser har ett förvånansvärt enhetligt förlopp oavsett vad som utlöste dem (anhörigs död, hot, etc.).

## Krisfaser

1. Chockfasen
2. Reaktionsfasen
3. Bearbetningsfasen
4. Nyorienteringsfasen

Inledningen i fyra faser måste ses bara som ett hjälpmedel för att orientera sig i krisens förlopp, och inte som en fast modell. Ibland kan någon fas saknas eller vara invävd i någon annan.

### **Chockfasen**

Chockfasen kan vara från ett kort ögonblick till några dygn. Individens funktionsförmåga sätts mer eller mindre ur spel. Man försöker med all kraft hålla verkligheten ifrån sig. Det finns ännu ingen väg att "ta in" händelsen. Minnet fungerar inte och man är inte mottaglig för information.

Under en till synes lugn yta kan allt vara kaos. Människor kan reagera mycket olika under chockfasen. En del råkar i affekt, andra blir tysta och paralyserade. Kroppsliga symtom som kräkningar, darrningar, svettningar och frysningar kan förekomma.

I detta skede behövs framför allt omvårdnad och beskydd., allmänt omhändertagande, gärna kroppskontakt. Människor som respekterar personens känslor och accepterar beteendet. Under chockfasen kan den drabbade inte lämnas ensam.



# Att göra vid ett haveri eller svår olycka

## Reaktionsfasen

Reaktionsfasen börjar när individen inte längre kan förneka det som hänt. Han börjar gradvis inse den svåra situationen och försöker finna en mening i det som hänt. Ofta ältas samma problem om och om igen. Det är ett led i att kunna bemästra det som hänt. Chock- och reaktionsfaserna utgör tillsammans krisens akuta del.

Vanliga reaktioner under chock- reaktionsfasen är aggressivitet, desperata handlingar, planlöst beteende och självförakt.

Tanke- och problemlösningsförmågan försämras, man får svårt att koncentrera sig, att minnas och fatta beslut. Det är heller inte ovanligt med kroppsliga besvär.

I reaktionsfasen mobiliseras våra försvarsmekanismer (förnekande, regression, projektion, isolering, rationalisering och bortträngning). Det stöd som ges i reaktionsfasen består av lyssnande och tålmod. Den drabbade behöver tala om det som har hänt.

## Bearbetningsfasen

Krisen går över i en reparation- och bearbetningsfas när de akuta stadierna börjar klinga av. Bearbetningsfasen kan pågå under ett halvt upp till ett år. Personen börjar då intressera sig för omvärlden igen. De starka försvarsreaktionerna börjar överges. Livet blir åter viktigt. Individen börjar återuppta sina gamla aktiviteter, börjar se den sanna bilden av verkligheten och långsamt blicka framåt. Nya erfarenheter kan succesivt tas emot. Livsglädjen kommer tillbaka.

## Nyorienteringsfasen

Om man kunnat gå igenom påfrestningarna och bearbeta dem på rätt sätt kan man lämna det förflutna bakom sig även om "ärrbildningarna" kommer att finnas kvar. Man kan åter se hoppfullt på framtiden och planera för den.

En del reaktioner kan ibland te sig svårbegripliga och tålmodsprövande om omgivningen inte känner till vad det inträffade betyder för den enskilda människan. Om den drabbade saknar stöd hos andra människor i omgivningen eller om de reagerar på ett negativt på försöken till kontakt, så finns det en risk att individen fastnar i något av de beskrivna beteendemönstren.

En genomgående kris är ofta en styrka.



# Att göra vid ett haveri eller svår olycka

## Checklista i samband med klubbhaveri

Tråkiga erfarenheter i samband med haverier i klubbverksamhet, i synnerhet om någon medlem omkommit, pekar på behov av en enkel instruktion eller checklista för klubbansvariga att beakta.

”Det händer inte mig” syndromet är en försvarsmekanism som finns hos alla människor som hjälper oss att fungera i olika mer eller mindre utsatta funktioner. Tyvärr medför även denna försvarsmekanism att vi i regel har bristande mental förberedelse när det som inte får hända ändå händer.

”Beredskap idag är att tänka på det som kan hända imorgon”, och beredskap hänger ihop med information och utbildning.

På ordinarie medlemsmöte eller som en punkt på årsmötet kan det vara lämpligt att informera om den rutin som skall gälla i samband med haveri med personsador eller dödsfall, likaså vem som gör vad.

## Styrelsen

Det naturliga är att styrelsen inom sig utser vilka som skall ansvara för de olika åtgärder som måste vidtas när haveri inträffat. Information måste ges snabbt till:

- Anhöriga
- Myndigheter
- Klubbmedlemmar
- Media

## **Medlemmarna**

I samband med ett haveri med dödsfall är det fullt normalt att det smyger sig in en viss förstämning bland medlemmarna. Detta kan även leda till att vissa medlemmar känner obehag inför flygning och i värsta fall kan även någon eller några medlemmar välja att sluta flyga. Detta får man ha förståelse för, men det är inte önskvärt ur klubbsynpunkt. Det är därför viktigt att styrelsen snabbt fångar upp den oro som finns mer eller mindre uttalad inom klubben. Det är även lämpligt att någon eller några ur styrelsen finns tillgängliga för enskilda samtal.



## Att göra vid ett haveri eller svår olycka

Lämpligt är att ej vänta för länge med att kalla till ett allmänt medlemsmöte med anledning av det inträffade. Syftet med detta möte är att få till någon form av "debriefing" där medlemmarna får prata av sig. Det är inte ovanligt att det som har största behovet av att närvara inte kommer, varför man inte bör vara rädd för att stöta på.

Detta möte bör inledas med en naturlig diskussion kring varför man flyger som privatperson, varför man delar detta relativt krävande fritidsaktivitet trots stora individuella olikheter. Här är även läge att komma in på attityder till flygning liksom säkerhet liksom flygsäkerhet i allmänhet. Efter hand kommer man in på den aktuella händelsen och ju fler av medlemmarna som då yttrar sig, dess bättre. Diskussionen bör avrundas med att det trots allt finns stora plusvärden inom flyget och att man är överens om att det inträffade ej får leda till att man tappar suget.



## Att göra vid ett haveri eller svår olycka

|   |  |
|---|--|
| Förberedelser   | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Ta fram adresslista på närmast anhöriga</li><li>2. Ta fram ett dokument som skall (bör) finnas i ett förslutet <b>rött kuvert</b>. Med förslagsvis "ÖPPNAS VID HAVERI" skall helst förvaras inom glas och ram på en väl synlig plats</li><li>3. I detta dokument skall finnas en <b>lokalt anpassad åtgärdslista</b> med telefonnummer till SOS, polis, samt telefonnummer till ansvariga i klubben och vilka åtgärder den som öppnarkuvertet får/bör vidtaga intill dess att någon ansvarig i klubben tar över. Underrättelse skall också ofördröjligen lämnas till närmaste flygtrafikledning eller till Luftfartsinspektionen på lämpligt sätt (BCL-D 1.3 mom 1.2)</li></ol> |
| Vidtagna åtgärder                                       | För någon form av dagbok över det åtgärder som vidtas. Dagboken bör innehålla uppgifter om vem man talat med och vad man sagt. Gärna i telegramform.   |
| Press och Media   | Det största "trycket" kommer från press och media. Det är viktigt att klubben har en <b>pressansvarig</b> som skall svara på alla frågor. Han/hon skall vara klubbens ansikte utåt. Upprätta en telefonjour för att informera klubbens medlemmar. Var beredda på att klubbens telefoner kommer att gå varma. Påbörja inte någon egen utredning. Det svara polis och SHK för. Spekulera inte i orsaker.   |
| Info klubbmedlemmar (vid dödsfall)                      | Samla så snart som möjligt alla tillgängliga klubbmedlemmar och informera om va som inträffat. Relatera händelseförloppet. Spekulera inte, tillkännage endast det som är känt. Informera om vem som tar hand om press och media.   |
| Kontakt med anhöriga vid haveri med eller utan dödsfall | Det är inte klubbens uppgift att föra fram ett dödsbud eller uppgift om skadade till anhöriga. Detta åligger polisen eller präst. Det är dock viktigt att klubben kontaktar anhöriga för att redogöra för vad som inträffat (inga spekulationer). Anhöriga har säkert behov av att tala ut om det inträffade. Det är en fördel med ta med en person som har utbildning i att hantera personer i kris. Varje kommun är skyldiga att ha en krisgrupp. Var öppna med att anhöriga vill komma ut till flygklubben/flygplatsen och tala med medlemmar som den/de omkomna hade relationer med. Arrangera en minnesstund på klubben. Om det är de anhörigas önskemål medverka vid jordfästningen.                               |
| Kontakt med försäkringsbolag och myndigheter            | Ingen prioriterad fråga. Kan anstå och lösas efter hand. Haverianmälan skall upprättas av befälhavaren. Om   |



## Att göra vid ett haveri eller svår olycka

|                               |   |
|-------------------------------|---|
|                               | han/hon inte är i stånd att göra detta är det flygplansägarens uppgift.   |
| Fortsatt flygning. Reaktionen | Att flygtidsuttaget nedgår är en naturlig reaktion. Det är viktigt att få igång flygningarna direkt efter ett haveri. För det som känner olust inför flygning är det viktigt att flyglärare eller motsvarande hjälper igång dessa medlemmar. M-KSAK är beredda att ställa upp med experthjälp för att hjälpa till med bearbetning av larolustkänslan inför flygning. Det gäller att komma upp i luften så snart som möjligt efter ett haveri. |

Daterat, KSAK maj 2021