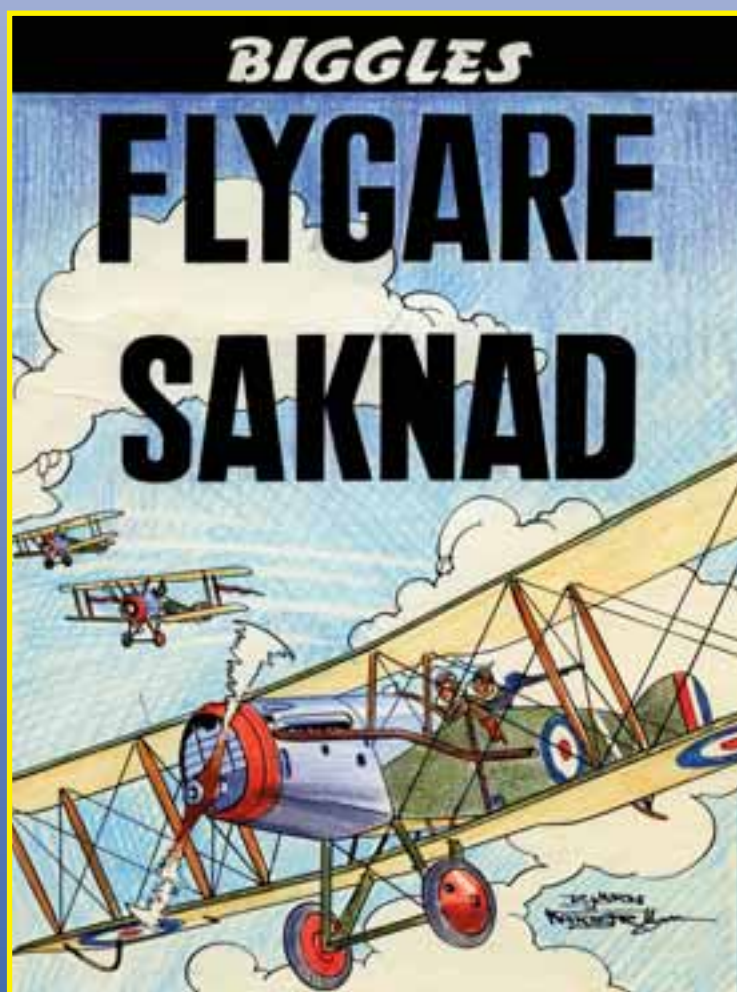




Omdöme - vad är det?

Är klubbens BIGGLES ett föredöme?

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



H50P = HALVERING AV
PRIVATFLYGHAVERIERNA

H50P är en del av ett omfattande flygsäkerhets-samarbete mellan KSAK, KSAB, Luftfartsstyrelsen, EAA, FFK, SPAF med flera.

**Repetera
(gäller även
“yngre”)
kompendiet
“Pilot 50+
- vad som
händer när
du åldras”.**

I kompendiet PILOT 50+ skrev vi bland annat om den åldrande piloten – han som inte längre har samma förmåga fysiskt och mentalt som tidigare och de problem det kan skapa i en klubb.

Den här gången har vi gripit oss an den motsatta situationen: dels den pilot som är duktig utöver det vanliga både teoretiskt och praktiskt och dels den som vill framstå som en sådan.

Duktig pilot med dåligt omdöme

Vän av ordning undrar naturligtvis vad en superpilot har i H50P:s kompendier att göra. Att ligga över genomsnittet skulle vi väl alla önska att vi gjorde! MEN...

...det är just det som är problemet. Vi är inte några Biggles som med övernaturlig förmåga klarar oss ur alla svårigheter. Att då ha någon som föredöme som är duktig, men som samtidigt själv inte har ett gott omdöme kan vara farligt.

Bristfällig teknik vid sidvindslandning leder till många haverier och stora kostnader men mer sällan till svåra personskador. Haverier på grund av bristande omdöme är precis tvärt om, de är livsfarliga.

Nyborjaren som inte vågar vara ny

Vi har också den nye certifikatinnehavaren som hatar att framstå som nybörjare och därför med alla medel försöker ge intryck av att vara mer erfaren än han är. Vi har säkert alla mött honom på klubben eller i flygskolan. Han har redan från början skaffat den rätta jackan och solglasögonen och en utrustning som skulle göra Biggles avundsjuk. I fikarummet på sitt jobb har han en jargong när han pratar flyg som imponerar på omgivningen. Han låter som en erfaren yrkespilot. Men ute på klubben hör vi ganska snart att han är nybörjare.

En sådan kille – för det är vanligtvis en kille – har det jobbigt för att han inte vågar visa att han är grön, att han inte vet och kan allt det som klubbkompisarna vet och kan.

Bra och dåligt omdöme

Ordet omdöme har med bedöma att göra. Om jag bedömer att fältet är 1000 meter långt när det i verkligheten är endast 600 meter så är min avståndsbedömning skral. Jag bedömde så gott jag kunde men det blev ändå grovt fel. Det är ett slags omdöme eller färdighet där jag med utbildning och träning kan bli bättre. Det brister ofta i färdigheten hos den med begränsad flygerfarenhet.

Men när vi talar om dåligt eller bristande omdöme tänker vi i första hand på våra attityder eller förhållnings-sätt till oss själva och omvärlden.

- Vad anser jag om min egen förmåga och hur vill jag att andra ska uppfatta mig?
- Hur viktiga är regler och bestämmelser för mig och hur mycket möda lägger jag ner på extra säkerhets marginaler genom att ligga minst ett steg före?
- Är det så att jag känner mig tillräckligt säker och erfaren för att avvakta och ta eventuella problem när/om de kommer?
- Anser jag att flygets alla detaljregler är till för dem som inte är lika långt komna med sitt flygande som jag är?
- Beter jag mig på ett sätt i klubben som jag inte skulle ha gjort om jag varit ensam?
- Har jag en realistisk bedömning av min egen förmåga?

Vad är attityd?

Med attityd menas min relativt varaktiga benägenhet att tänka, känna och bete mig. Attityder är både ett resultat av samspelet med andra och inverkar på mitt sätt att umgås med andra. Källor till attityder är familj, skola, jämnåriga kamrater, yrkeskårer, intressegrupper med flera.

Attityd har nära samband med identifikation, som i psykologisk bemärkelse innebär att en person gör sig lik eller upplever likhet med någon annan i ett eller flera avseenden. Vi försöker anpassa oss för att passa in i gemenskapen. Efter en tid i en speciell grupp eller yrke lägger vi oss till med vissa typiska jargonger.

Attityder till flygsäkerhet och det antagna regelsystemet varierar stort mellan olika individer. Vissa personers attityder till myndigheter i allmänhet har genom dåliga



**Brister i
omdömet
finns hos
piloter med
såväl liten
som stor
flyg-
erfarenhet.**

Hur är din energi-budget?

Såväl fysisk som psykisk energi kan ta slut...

erfarenheter blivit så negativa att det mesta av regel-systemet klassas som dumt och meningslöst.

Våra varaktiga känslor, våra attityder, är mycket starka faktorer i vår beslutsprocess. Dessa kan påverka oss så att vi tonar ner betydelsen av fakta och förnuft när vi fattar beslut.

Psykisk energibudget

För att utföra fysiska prestationer går det åt energi. Det är lätt att förstå och lätt att mäta. På samma sätt går det åt energi för att driva våra mentala aktiviteter. Det går således åt energi för att minnas, älska, bli arg, förstå, fatta beslut osv.

I det dagliga markbundna livet kan man känna av när man börjar få för stor press på sig. I en situation när man har problem på jobbet, trasslig ekonomi och familjen kanske inte fungerar bra, är man mycket sårbar genom att mycket energi går åt för att försöka lösa problemen eller för att förtränga dem genom någon form av försvar.

När vi fungerar som piloter behöver vi ha goda reserver av psykisk energi. Under flygning tillkommer nämligen ett antal funktioner som var för sig kräver energi. Som exempel på dessa funktioner kan nämnas:

- Rumsföreställning = orienteringsförmåga
 - Simultankapacitet = ett flertal intellektuella och manuella prestationer samtidigt
 - Panikresistens = att inte bli rädd för bagateller
 - Koordineringsförmåga mellan hand- och fotrörelser
 - Kort- och långtidsminne
- O.s.v.

När man tagit ut så mycket energi att marginalerna är slut finns det risk för att, om en oförutsedd komplikation, exempelvis ett vindkast i landningen eller oväntat dåligt väder tillkommer, man når sitt stresstak och följden blir att man blockeras och blir handlingsförlamad eller överreagerar och vidtar omotiverade åtgärder.

Om man har liten flygerfarenhet och dålig flygtrim, t.ex. efter ett längre vinteruppehåll, måste man engagera sig extra starkt under flygningen och då åtgår det mer psykisk energi. Då är det klokt att se till att vara i bra

psykisk balans och att man börjar säsongen med enkla och okomplicerade flygningar.

På samma sätt som i en ekonomisk budget där jag beräknar vad jag har råd med kan jag i flygsammanhang inte åta mig uppdrag som kräver mer energi än jag har tillgång till. Det är givetvis inte möjligt att med siffror räkna fram min energibudget. Den fungerar i normalfallet genom den sk självbevarelsedriften. Stora problem uppstår därför när en pilot inte har en normalt fungerande självbevarelsedrift.

Vad som är viktigt att konstatera är att olika människor har tillgång till olika mängd psykisk energi för att driva sina mentala aktiviteter. En pilot kan således inte jämföras med en annan. Olika människor kommer också med olika stora belastningar till flygningen och har därför olika stora marginaler.

Avgörande för kvaliteten i ett beslut är individens mognad, dvs. hans förmåga att förstå konsekvenser och ta ansvar för sina handlingar.

Ämnet är svårt att hantera eftersom konkreta bevis sällan finns på att någons beteende lockat någon annan till flygningar utanför den egna förmågan. Dock är det så att den generella attityden till säkerhetsnivån varierar mellan olika piloter, klubbar och flygskolor – medvetet eller omedvetet. I vissa klubbar har man skaffat sig vanor och beteenden som är helt otänkbara i andra klubbar.

Var går gränsen?

Man kan å ena sidan inte acceptera att det går alltför vilt till i luften ovanför klubbstugan – men å andra sidan går det inte heller att tvinga fram en absolut flygsäkerhet. Det skulle vara detsamma som att inte flyga alls.

Så, var går gränsen? Var ligger balanspunkten mellan frihet och regler, mellan spänning och tristess, mellan att uppfylla förväntningar och önskemål (egna och andras) och att avstå?

Olika människor har fått tillgång till olika mängder av psykisk energi.



Finns det några tongivande personer i klubben eller på hemmafältet som andra ser upp till och gärna lyssnar på eller efterliknar? Inser dessa personer vilken roll de själva spelar som normgivare?



Våra flygsäkerhetsbestämmelser är ju till för att hjälpa, stödja och vägleda ”normalpiloten” till en hyggligt hög flygsäkerhetsstandard. Men det finns både bättre och sämre piloter än normalpiloten - hur han eller hon nu ser ut - och det finns betydligt högre flygsäkerhetsstandard än privatflygets. Som kommunikationsmedel är till exempel den yrkesmässiga luftfarten hundrafalt säkrare än privatflyget i Sverige. Men skulle vi kräva den säkerhetsnivån hade vi inte haft något privatflyg. Det skulle bli oöverkomligt dyrt och svårt.

Som vi ska se i följande exempel räcker det inte att formellt följa bestämmelserna. Man kan mycket väl hålla sig inom lagens ramar och ändå, genom att visa bristande eller dåligt omdöme, riskera sitt eget och andras liv.

Förmågan att tänka abstrakt är viktig. Till exempel att kunna föreställa sig en situation som ännu inte inträffat, men som skulle kunna hända, och planera med marginaler därefter. Om en boll rullar ut på gatan när du kör bil ska du självklart vara beredd på att ett barn kan komma springande efter. Det är abstrakt, förebyggande tänkande.

**Tänk efter
före...**

Flygsäkerhetsnivån är ingen absolut nivå. Den kan variera mycket och den styrs, på gott och ont, till stor del av hur vissa personer både medvetet och omedvetet fungerar och agerar som föredömen för andra. Det kan vara flyglärare och piloter, såväl som formella och informella ledare i gruppen.

I detta kompendium ska vi lyfta fram några haverier där omdömet har sviktat. Beskrivningarna utgörs av citat eller sammandrag av rapporter från Statens haverikommission (SHK).

1. Att följa sin flyglärare (ur rapport C 1998:31)

A avsåg att flyga sitt nyinköpta flygplan från Stockholm till Luleå. En kamrat, tillika tidigare flyglärare för A, (här kallad B) hade på morgonen flugit honom till Bromma i ett annat flygplan. Sedan hade flygplanköp och inflygning på typen följt. På återflygningen samma dag sammanträffade de i Sundsvall där de bl.a. kontrollerade vädret på sträckan till Luleå. Vädret var då så dåligt (låg molnbas och nedsatt sikt) att de beslöt att B skulle flyga framför A för att hjälpa honom att navigera. När de närmade sig Skellefteå blev vädret sämre och de förlorade visuell kontakt med varandra. B försökte få kontakt med A via radio men fick inget svar. Det visade sig senare att A hade återvänt och landat i Umeå medan B landade i Skellefteå. De hade därefter telefonkontakt och A beslutade sig för att flyga till Skellefteå och ansluta till B.



(Flygplanroten på bilden har inget samband med haverirapporten).

**Är du en
informell
ledare /
auktoritet i
flygklubben?**

Planerings- minima för VFR mörker:

- **Sikt: > 8 km**
- **Molnbas:
> 2000 fot**

Tillsammans avvaktade de där bättre väder. Kl. 21.44, när molnbasen stigit till 900 fot på Luleå/Kallax flygplats, startade de från Skellefteå. De flög i rote med A ungefär 100 meter bakom B. När de närmade sig Piteå minskade de flyghöjden till omkring 700 fot p.g.a. låga moln. B hade visuell kontakt med A:s flygplan tills de var i trakten av Haraholmen öster om Piteå, då flygplanet inte längre fanns bakom honom. Han anropade A på radion ett flertal gånger men fick inget svar. Han svängde tillbaka men kunde inte hitta honom. Han fortsatte därefter flygningen och landade på Luleå/Kallax flygplats kl. 22.22.

Kl. 00.28 återfanns A:s flygplan i ett skogsparti 10 km sydost om Piteå av en räddningshelikopter. Det var totalhavererat och föraren var då inte vid liv.

Haverikommissionen konstaterar att föraren under VFR-flygning i mörker, i strid med gällande bestämmelser, förlorade erforderliga yttre referenser och kolliderade med den underliggande terrängen.

Distansflygning enligt VFR under mörker får inte påbörjas förrän meteorologisk information visar att sikten och molntäckeshöjden på sträckan kommer att vara lägst 8 km respektive 2 000 fot.

I haverikommissionens analys pekar man på att flygningen var olämplig av flera skäl, bland andra följande:

- Enligt väderprognosen kunde sikt under 5 km och molnbas under 1 000 fot förväntas på sträckan, liksom duggregn.
- Starttiden från Bromma var så sen att flygningen delvis skulle komma att ske i mörker över områden med få yttre visuella referenser. A hade begränsad flygerfarenhet (ca 85 timmar) med ringa träning i att flyga under mörker. På den aktuella flygplantypen, som han hade flugit in sig på tidigare samma dag, saknade han helt sådan erfarenhet.
- Redan vid starten från Bromma hade A haft en lång krävande dag och torde knappast ha varit tillräckligt utvilad för att genomföra flygningen.
- Vid mellanlandningen i Sundsvall informerades båda förarna om att det kunde förekomma låga stratusmoln och dimma norr om Örnsköldsvik.
- Det allt sämre vädret när de närmade sig Skellefteå var också sannolikt förklaringen till att A inte lyckades följa B:s flygplan utan tvingades att vända tillbaka och landa på Umeå flygplats. Att A i samband

med detta inte svarade på anrop och inte heller senare kunde förklara orsaken till detta kan tolkas som att han var trött eller i obalans. För att A var trött vid starten från Skellefteå talar också det faktum att han glömde bort att invänta starttillstånd från trafikledningen och att han inte kopplade på flygplanets transponder. Hans förutsättningar att fortsätta flygningen i rote med B:s flygplan måste därför betraktas som mycket dåliga.

- A hade ett gällande certifikat och de aktuella flygningarna skedde på hans eget ansvar. B:s moraliska ansvar i samband med hans före detta elevs planerade flygningar måste trots detta beaktas. Det måste betraktas som högst märkligt att B var ovetande om att vakuumpumpen inte var luftvärdig och att flygplanet därmed inte var godkänt för mörkerflygning. Information härom fanns i flygplanets handlingar och på en klisterlapp på instrumentpanelen. Han själv och A hade ju samma dag, i samband med flygplansaffären, besiktigat och tagit del av dess tekniska dokumentation.
- B har själv uppgivit att han flera gånger försökte avstyra flygningarna men inte lyckades. Hans beslut att i den situationen erbjuda sig att ”assistera” A genom att från Sundsvall flyga framför honom och från Skellefteå flyga i rote med honom synes därför både inkonsekvent och olämpligt. Förutom att B därmed själv bröt mot gällande bestämmelser för distansflygning enligt VFR kan detta ha bidragit till A:s beslut att fortsätta flygningen. B borde i stället – som betydligt mer erfaren förare – ha föregått med gott exempel och inte fortsatt under rådande omständigheter.



Varför handlar vi så ofta i strid mot gällande bestämmelser?

- B har lämnat uppgifter som tyder på att A under utbildningen visat sig inte vara lämplig som flygförare. Han hade en del brister i omdöme när det gällt att bedöma de meteorologiska förutsättningarna för flygning enligt VFR. Vid några tillfällen ville han inte följa kursplanen. Han visade vid motsägelser häftigt humör och kunde utebli om han inte fick sin vilja igenom. B ansåg dock att bedömningen av A:s lämplighet som flygförare fick göras av Luftfartsverkets (numera Luftfartsstyrelsens) inspektör/kontrollant vid uppflygningen. En viktig del i en flyglärares ansvar är dock att bedöma sin elevs lämplighet i detta avseende. En flyglärare bör därför inte – som i detta fall – helt överlämna denna fråga till inspektörens/ kontrollantens bedömning endast med utgångspunkt i hur eleven – under någon timmes flygning – framför flygplanet.

Sammanfattning

Haveriet orsakades av brott mot bestämmelserna och bristande omdöme från både A och B.

2. Överskattad prestationsförmåga (ur rapport C 1997:10)

Det var i slutet av november och föraren hade kommit överens med två passagerare om att flyga dem från Halmstad till Mora och åter samma dag med en Piper PA-28-181. I Mora skulle passagerarna utföra uppdrag i sin affärsverksamhet. Starten skedde från Halmstad ca kl. 07.00 och flygningen IFR tog ungefär 2 timmar och 15 minuter. Under uppehållet i Mora följde föraren med passagerarna under deras verksamhet där. Återresan blev försenad på grund av att sällskapet anlände sent till flygplatsen och starten för återflygningen till Halmstad skedde först kl. 19.09.

Sedan föraren hade rapporterat till Halmstadstornet att de passerat ytterfyren på inkurs mot bana 19 lämnades landningstillstånd kl. 21:04:11. Drygt 2 minuter senare uppfattade personalen i tornet svaga signaler från en aktiverad nödsändare. Därefter lyckades trafikledning inte få någon kontakt med flygplanet.

Något tekniskt fel har inte konstaterats på flygplanet eller på flygplatsens instrumentlandningssystem.

Flygplanet låg helt normalt på inflygningskurs och glidbana under den första delen av inflygningen och vid passage av ytterfyren drygt 6 NM ut. Knappt 5 NM från sättningspunkten började flygplanet att sjunka under glidbanan med varierande sjunkhastighet. Vid sista radarekot befann sig flygplanet omkring 700 fot under glidbanan och 0,24 NM väster om inflygningslinjen på ett avstånd av 3,4 NM från sättningspunkten. Haveriplatsen låg 3 NM från sättningspunkten.

Väder: Vind 210°/17-18 knop, sikt 4 000 m, lätt regn, moln 4/8 på 600 fot, 7/8 på 800 fot, temp./daggpunkt + 7/ + 6 °C, QNH 1012 hPa.

Risken för kraftig förgasarisbildning vid alla motoreffekter förelåg vid tillfället. Förgasaris kan byggas upp successivt utan att märkbara motorstörningar uppstår förutom att motoreffekten sakta avtar. För att bibehålla effekten måste föraren föra fram gasreglaget.

Vid de sista fyra sändningarna från flygplanet till Halmstadstornet hördes förutom förarens röst en bakgrundston som vid frekvensanalys visade sig ligga på ca 3 200 Hz vid de två första sändningarna. Därefter sjönk frekvensen ner till ca 2 800 Hz vid sista sändningen. Tonen härrör sannolikt från motorns generatorsystem och är därmed också proportionell mot motorvarvtalet. Det talar därför för att motorvarvet sjönk kort tid före haveriet.

Undersökning av flygplansvraket visar entydigt att förgasarfövärmningen, som ska förhindra bildandet av förgasaris, inte var påslagen vid haveriet.

Händelseförloppet gick mot slutet snabbt och det är tveksamt om föraren någonsin förstod varför motoreffekten inte räckte till för att hålla rätt flygfart.

Haverikommissionens analys:

- Det ligger nära till hands att fråga sig varför den relativt rutinerade föraren – han hade totalt 997 timmar – i den rådande vädersituationen glömde bort en så väsentlig åtgärd som att koppla på förgasarfövärmningen. Det ingår i ordinarie rutin före landning och är inskrivet i flygplanets checklista.
- Man måste därvid beakta förarens förutsättningar inför landningen. Han hade gått upp tidigt på mor-

**Besvärligt
väder...**

**Otillräcklig
tid...**

**Se upp för
stressen!**

**Läs H50P-
kompendiet
“Reseflyg
- om att infria
förväntningar”**

Prestationsförmågan varierar från tid till annan.

Är du medveten om alla faktorer som påverkar just din förmåga?

gonen. Vid sextiden var han på flygplatsen, klagade flygplanet och planerade flygningen. Därefter genomförde han en drygt två timmar lång IFR-flygning till Mora. Under dagen följde han med passagerarna under deras uppdrag i Moratrakten och hade då ingen möjlighet till vila. Före starten, som blev försenad, klagade han åter flygplanet och planerade återflygningen. Därefter startade han kl. 19.09 och gjorde en nära två timmar lång och krävande IFR-flygning i mörker under svåra väderförhållanden.

- Föraren hade totalt 240 timmars instrumentflygerfarenhet. Under den senaste tvåårsperioden hade han dock endast utfört 12 timmars instrumentflygning.
- Vid Halmstads flygplats rådde på kvällen mörker, låga moln, duggregn och varierande sidvind. Flygplanet hade inte utrustning för glidbanekoppling av autopiloten. Landningsförutsättningarna kan därför sammanfattas som ogynnsamma även för en utvilad och mycket erfaren förare.
- När föraren vid niotiden på kvällen försökte slutföra den krävande instrumentflygningen räckte hans kapacitet helt enkelt inte till. Även om han inte hade brutit mot någon formell bestämmelse hade han försatt sig i en situation som blev honom övermäktig. Resultatet blev att han i ett kritiskt läge glömde bort den nödvändiga förgasarförvärmningen.

Sammanfattning

Haveriet orsakades av att föraren vid planläggningen och genomförandet av flygningen av allt att döma över-skattat sin prestationsförmåga.



(Flygplanet på bilden har inget samband med haverirapporten).

3. Impulshandling vid filmning (ur rapport C 1993:5)

Upprinnelse till flygningen var en begäran från en modellbyggare att få fotografera sin modell på marken sida vid sida med fullskaleförlagan. Föraren föreslog att modellbyggaren också skulle videofilma flygplanet under flygning. Enligt modellbyggaren hade det inte talats om avancerad flygning i sammanhanget.

Av filmen framgår att flygplanet efter start gick in i ett normalt landningsvarv. På finalen fördes flygplanet i en dykning mot början av stråket och passerade filmaren i planflykt på cirka 10 m höjd med hög fart och med motorn på minst marscheffekt. När flygplanet passerade det korsande stråket gjorde föraren en kraftig upptagning som ingång till en roll åt vänster. Rollen fick formen av en tunnelroll. I botten av denna vek sig flygplanet över vänster vinge och gick i spinn. Efter drygt ett spinnvarv kolliderade flygplanet med marken i brant vinkel. Föraren omkom omedelbart. Flygplanet fattade eld och totalförstördes.

Haveriet orsakades av att föraren i botten av tunnelrollen på låg höjd sannolikt överraskades av den låga höjden och överbelastade flygplanet varvid det vek sig. Med de ansatta rodren kvickrollade flygplanet och gick omedelbart in i en vänsterspinn.

Inga tekniska fel har hittats på flygplanet. Den medicinska undersökningen ger inte anledning anta annat än att föraren var i god fysisk och psykisk kondition.

Det får antas att han saknade erfarenhet av avancerad flygning på låg höjd, eftersom hans tidigare tillstånd, som gick ut nio år tidigare, endast gällde avancerad flygning ner till 1000 fots höjd över marken. Han hade således inte tillstånd till avancerad flygning på låg höjd. Dessutom var han enligt flygdagboken i dålig flygtrim.

Föraren, som var känd för att vara omdömesgill, gjorde sannolikt rollen som en ren impulshandling för att ge filmaren ett bra motiv.

Sammanfattning

Undvik oplanerade handlingar under flygning. Håll dig till planen så länge planen håller.

**Vad är det
som bestämmer våra
besluts-
processer?**

4. Flög in i dimman (ur rapport RL 2006:17)

Föraren skulle tillsammans med två bekanta tillbringa en helg i Idrefjällen. På lördagsmorgonen startade de från Karlstad för att flyga VFR till Idre. Vädret var marginellt för VFR-flygning, och efter passage av Torsby blev molnbasen så låg att föraren tvingades vända och landa på Torsby flygplats.



(Flygplanet på bilden har inget samband med haverirapporten).

Efter en viss väntan kunde flygningen återupptas och trots fortsatt marginellt väder fullföljdes flygningen till Idre flygplats. I stort sett hela flygningen kom att utföras på höjder runt 300 fot.

När föraren inhämtade väderinformation i samband med returflygningen på söndagseftermiddagen fick han beskedet att vädret var marginellt på sträckan med dis och lokal dimma i vissa områden. Flygningen påbörjades trots detta och föraren tvingades ner på allt lägre höjd allteftersom molnbasen sjönk. Föraren bedömde att han skulle kunna "ta sig under" dimman när han kom till områden med dåligt väder. Kunde han inte flyga under så skulle han stiga över dimman.

- - - - -

Vid Trängseldammens nedre område upplevde föraren att topparna på den omgivande terrängen längs dalgången började försvinna, samtidigt som molnbasen sjönk under 500 fot. Det var dock fortfarande vissa luckor i molntäcket, och passagerarna vittnar om att solen skymtade ibland när man flög över vattnet. Flyghöjden var ca 300 fot när man närmade sig dammbarriären vid Trängslet. Enligt föraren kunde man se att

det blev ”disigare” en bit söder om dammen, men minns att man passerade själva dammbarriären i relativt goda siktförhållanden. För att kunna bibehålla marksikten sjönk dock föraren ytterligare. Såväl föraren som passageraren i främre sätet upplevde att det mycket snabbt blev dimmigt.

Föraren tog beslutet att påbörja stigning och gav full gas. Passageraren i framsits vittnade om att det blev turbulent när man gick in i moln, men upplevde inte att flygplanet svängde. Efter en kort tids stigning vände föraren nosen nedåt på flygplanet och började sjunka igen. Efter påstötning från passageraren avbröt dock föraren sjunkförsöket och bringade åter flygplanet i stigning. Enligt passageraren ville föraren sjunka för att se var i dalgången planet befann sig.

Det var passageraren som först såg trädtopparna närma sig under flygplanet, och ropade då till föraren: ”stig, stig, vi kommer att krascha”.

På grund av den relativt låga farten samt att farten bromsades upp av ett antal träd innan nedslaget kom kabinen inte att demoleras helt. Samtliga tre ombordvarande skadades allvarligt.

En förare med endast 154 timmars flygerfarenhet utan instrumentflygutbildning har mycket små möjligheter att på ett säkert sätt hantera en situation där hans normala referenser inte längre är tillgängliga.

Det är inte svårt att föreställa sig på vilka grunder föraren av den aktuella flygningen fattade sitt beslut att starta. Alla ville hem, vädret var bara dåligt på en del av sträckan, och gårdagsflygningen hade ju gått att genomföra trots dåligt väder.

Orsaker till olyckan

Olyckan orsakades av att föraren inte insåg att underskridande av gällande väderminima kan leda till farliga förhållanden vid VFR-flygning. Bidragande kan ha varit förarens ambition att genomföra flygningen.

Många faktorer påverkar startsträckan. Läs kompendiet “En bra start kräver planering”.

5. Valde olämplig flygväg trots varning från meteorolog (ur rapport 23/90)

Föraren avsåg att flyga från Bromma till Idre via Borlänge på 8500 ft enligt visuella flygregler (VFR). Med ombord var även en passagerare och en hund, vilka alla omkom vid haveriet.



Föraren ringde vid 5-tiden på morgonen och erhöll telefonbriefing av vakthavande meteorolog på Arlanda. Meteorologen avrådde bestämt från flygning via Sala p.g.a. nederbördsekon på radar i ett stråk från Södertörn åt nordväst över Mälaren-Enköping på väg mot nordväst. Enligt meteorologen var föraren ”helt överens” med henne att flygningen skulle göras öster Arlanda och via Gävle. Där kunde någon lokal skur förekomma norr Norrtälje men annars inga ”låga” moln utan endast ”medelhöga” (> FL 70) hela vägen upp mot Idre.

Omkring Sala fanns skikt av moln från 7000 ft upp till 11-12000 ft. Vid haveriplatsen uppträdde dessutom insprängda bymoln med toppar upp mot 14-17000 ft. Sikten i skurarna kan ha gått ner mot 10 km. Isbildningsrisk fanns enligt radiosonderingar omkring FL 80 i moln och nederbörd och turbulens förekom i samband med Cumulonimbus. Såväl turbulens som isbildning bedöms i Cumulonimbusmoln lokalt ha varit av hög intensitet.

Av okänd anledning valde föraren ändå att flyga via Borlänge. När flygplanet närmade sig Sala på 8500 ft gjorde föraren enligt senare framtagen radarfilm en 90-graderssväng åt vänster under höjdminskning följt knappt en minut senare av en högersväng till kontrakurs. Sista registrerade flyghöjden var 7541 ft. Därefter försvann flygplanet från radarskärmen. Ingen radio- trafik förekom.

Ca kl. 07:20 iakttog flera vittnen eldsken bland molnen samt hörde explosioner. Strax därefter syntes brinnande delar och en roterande flygplankropp. Flygplanets sönderbrytning i luften har startat med att vänster yttervinge bröts av nedåt. Inget enda spår av blixträff har kunnat observeras på granskade delar av flygplanvraket.

Föraren var 39 år och hade gällande A-certifikat. Han var under utbildning till B+I men hade inte påbörjat den praktiska utbildningen. Han var en hårt arbetande, skötsam och ambitiös man. För honom torde beslutet att starta tidigt efter en lång arbetsdag och med störd nattsömn ha varit ganska naturligt.

Sannolik haveriorsak

Haveriet har orsakats av att föraren förlorat kontrollen i turbulent väder med isbildning. Flygplanet har därvid kommit upp i så höga farter att det brutits sönder vid förarens försök att återta kontrollen över flygplanet. En bidragande faktor var att föraren inte beaktade väder- varningen vid val av flygväg. Vidare kan förarens kapacitet ha varit nedsatt till följd av brisfällig nattsömn.

**Sinnesvillor är
en följd av
våra sinnens
begränsningar
och drabbar
alla.
Läs H50P-
kompendiet
“Game over -
från VFR till
IMC”.**

Så långt SHK:s rapporter.

I samtliga dessa rapporter talas det om

- omdöme
- bedömning
- grund för beslut.

Föraren/läraren har i vart och ett av dessa haverier tagit ett aktivt beslut som blev ödesdigert. De återstående marginalerna räckte då inte.

Det anses att på en normal arbetsplats har en av tio anställda missbruksproblem av något slag.

I undersökningar har man funnit att 15 procent av bilförarna är inblandade i ungefär hälften av alla trafikolyckor. Det finns ett samband mellan dessa trafikens "olycksfåglar" och förekomsten av vissa riskbeteenden. Benägenheten att förklara bort misstag är mycket uttalad i gruppen. Genom att ständigt bortförklara förlorar man möjligheten att lära av sina misstag. Det finns ju ingen anledning att ändra sitt beteende när det alltid är någon annans fel. Vissa uppfattar farliga omkörningar som mindre riskfyllda. Det gäller särskilt när bilföraren har bråttom. Att bortse från faror, trots att de finns, kallas bortträngning.

Kan det vara så att i en vanlig flygklubb kanske var tionde pilot är olämplig i ett eller annat avseende?!



Men, oavsett hur många de är så finns de, och det måste vi känna ansvar för.

Det finns till exempel folk som flyger upprepade start och landningar på fält som genom både Notam och duktecken är avstängt på grund av tjällossning, och det är ofta samma människor som flyger i för dåligt väder, som halkar på isfläckar och krockar med bilen. De ser inte heller riskerna i dessa sammanhang.

Vad göra?

Hur gör vi om vi upptäcker att en klubbkompis, ung eller gammal, grön eller erfaren, uppträder på ett ur flygsäkerhetssynpunkt olämpligt sätt?

Vi måste hjälpa den gröne att våga vara ny, att slippa låtsas att han har den erfarenhet han inte har. Att inte binda upp sig i sällskapslivet, på jobbet, i familjen, inför sig själv och i sin livsdröm. Nu, när han ännu är ny, kan han få ställa alla de naiva nybörjarfrågorna utan att någon reagerar negativt. Det är nu han har chansen – utan att förlora ansiktet. Och det är nu alla är beredda att hjälpa och vägleda honom, inte när han varit med ett tag. Stötta honom!

Den erfarna som ofta vågar mer, går längre, sticker ut mer, är svårare att tackla. Det förhållandet att han klarat sig så länge är ju ett slags bevis på en viss säkerhetsnivå – eller finns det många “nära missar” och stor tur med i bilden? Den med dåligt omdöme saknar ofta ”sjukdomsinsikt” och måste bromsas av klubborganisationen. Och även om han verkligen kan förefalla skicklig utan att vara särskilt farlig för sig själv kanske han fungerar som ett farligt föredöme för den oerfarne.

Välj kloka funktionärer

Låt inte klubben ryckas med av den som sticker ut. Välj en klok och balanserad person till det svåra men oerhört viktiga jobbet att vara både motorflygchef (eller motsvarande) och klubbkompis. Stötta honom eller henne till hundra procent. Att vara chef på lägsta nivå innebär alltid en knepig mellanställning. Därför är det viktigt att göra klart för alla i klubben att motorflygchefsrollen inte är till för att tillfredsställa Luftfartsstyrelsen eller KSAK eller någon annan överhet, utan för att värna om piloten själv, hans anhöriga och passagerare och om klubben.

En flygklubb har en grannliga uppgift i att göra upp en plan när det gäller fortsatt flygning, och som accepteras av medlemmarna. Läs mer i kompendiet “Pilot 50+ - vad som händer när du åldras”.

Motorflygchefen ges det övergripande ansvaret att vidta åtgärder när attityder och beteenden behöver påverkas.

Hur göra?

Instruktioner räcker inte långt. Däremot påverkar människor i grupp varandra när det gäller utveckling av attityder och beteenden, till exempel hur man uppför sig i grupp. Gemensam diskussion om viktiga förändringar ger gruppidentifikation, något som man vet kan bidra till attitydförändringar.



Om man vill påverka attityden hos en person eller grupp måste man lägga ner arbete på att analysera och identifiera problemområdet, specificera orsaken till problemet och kunna presentera detta. Det gäller sedan att komma på förtroelig fot med personen eller gruppen och spela med öppna kort. Man måste vara tydlig så att ens avsikter inte missförstås. Det är viktigt att man

använder effektiva pedagogiska metoder så att personen eller gruppen inte glömmer samtalet och att man följer upp det åtgärdsprogram man enats om.

Ibland kan det av personliga hänsyn vara nödvändigt att vara konfidentiell, men undvik detta så mycket som möjligt. Se arbetet som en gruppangelägenhet.

Gruppen måste bli engagerad och centralt inblandad. Det kan åstadkommas exempelvis genom att gruppens medlemmar till att börja med via en enkät får formulera problemområdet och komma med förslag till åtgärder. Det är viktigt att gruppmedlemmarnas förslag sedan tas på allvar och behandlas. Den som leder ett sådant arbete måste akta sig för att gå in med sina egna åsikter och förväntningar låsta. Han måste vara öppen för att bryta ner dem och bygga upp nya tillsammans med gruppen. Gemensamt engagemang är bästa sättet att förändra gruppattityder.

I en väl fungerande grupp kan man vara uppriktig och ha en egen åsikt. Det innebär att man vågar säga ifrån, om någon är ute på villovägar. Trycket på den individ eller grupp det gäller blir positivt och personen eller gruppen kommer med stor sannolikhet att ändra sitt beteende till det bättre.

I en mindre väl fungerande grupp vågar man kanske inte ha avvikande åsikter. Man gör som alla andra, eller vad man tror att de skulle göra. Man vill inte bli utfrysad eller betraktad som feg. Därför rättar man in sig i ledet. Sammanfattningsvis kan sägas att det sätt på vilket samtal i frågor rörande attitydpåverkan sker är av avgörande betydelse för om det skall ge ett positivt resultat. Sträva efter att arbetet med attitydförändringar genomförs på förtrolig nivå och undvik om möjligt dramatiska inslag.

Åtgärder som sätts in för att förändra attityder måste vara väl genomtänkta och man måste säkerställa att de kan genomföras fullt ut. Spontana insatser och varningar i stort antal som kommer av sig på vägen kan få starkt negativa effekter. Man kan uppfattas som tjatig och det går inflation i icke systematiserat flygsäkerhetsarbete. Risken finns att grupper och enskilda blir resistenta mot alla välmenande varningar och slutar lyssna.

**Flygklubbens
“ljugarbänk”
kan många
gångar ge fel-
aktiga signaler
till mindre
erfarna piloter.**

**“Vargen kommer,
vargen kommer”.**

**Plötsligt kom
vargen...**

**“Det sägs
många kloka
saker på
skämt, men
det är ingen-
ting mot de
dumheter
som sägs på
allvar.”**

(Anonym)

Vi människor är sociala individer och det är viktigt att inte underskatta kraften i den sociala påverkan vi utsätts för – på gott och ont. Till flyget söker sig ofta människor som på ett eller annat sätt har behov av att självförverkliga sig. Då är det mycket olyckligt om vi leder dem på fel spår. Man hör alltför ofta piloter som försöker överträffa varandra med berättelser om egna upplevelser som av en mer kunnig åhörare kan bedömas som osannolika. Därför är det också viktigt att hålla ögonen på eventuella grupper som sprider attityder och idéer som avviker från klubblinjen.

Biggles används ofta som ett begrepp för en viss typ av piloter. Ofta är jämförelsen inte speciellt positiv. Biggles var en pojkböckernas flygarhjärte som alla vi med flygintresse och med några år på nacken med förtjusning läste under vår uppväxt. Många lär fortfarande på gamla dar med nöje konsumera denna litteratur.



Flygaresset Biggles var den fullfjädrade och skicklige piloten som klarade allt och som tog sig ur alla situationer. I dagligt tal talar vi ofta om “klubbens Biggles”. Då menar vi inte den som kan allt och beundras av alla,

utan om den som vill vara som Biggles i andras ögon. Han samlar gärna en skara omkring sig där han tror sig väcka beundran genom att berätta om sina bravader i luften. Oftast är denne ”Klubb-Biggles” ett ganska dåligt föredöme vars bravader, om de kopieras av oerfarna piloter, kan leda till farliga situationer. Hela klubbens anda och mentalitet kan skadas av en stark sådan person. Andra erfarna piloter ser inte skryt om bravader som egentligen visar på dåligt omdöme som något positivt, men säger sällan ifrån. ”Biggles” har således blivit litet av skällsord i det dagliga talet på klubbnivån. Det är synd att en sådan hjälte som många av oss beundrat hamnar i det facket. Vi bör hjälpas åt att upprätta Biggles rykte genom att kväva alla ”Klubb-Biggles”!

Målet är att medvetet skapa en kultur och en miljö där gott omdöme uppmuntras, uppmärksammas och prioriteras.



“Erfarenhet är att veta en massa saker som man inte bör göra.”

(William)

H50P - en säker idé

Enligt beslut från statsmakterna skall privatflyghaverierna halveras under tioårsperioden efter 1998.

H50P är Luftfartsstyrelsens bidrag, tillsammans med ett flertal andra organisationer och företag, för att nå detta mål.



GOD FLYGTUR!

Sammanställt av Aerokonsult/Evert Lyckeberg i samverkan med arbetsgruppen inom H50P-programmet.

Bilder via delprojektgruppen, Allt om Hobby, Linköpings Flygklubb, Skylight Bildbyrå.

Teckningar: Ingemar Elmehed, Alf Ingesson-Thoor.

Layout och redigering: PeGe Lundborg

Tryck: LFVTryck hösten 2006

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.