

Flytryggingsseminar '12

Kan vi unngå ulykker?

Vi skal her snakke litt om:

- Holdninger
- At vi må tørre å bry oss
- Opplæringen
- Blind målfokusering
- Planlegging
- Kartlegging av risiko

Og andre menneskelige faktorer

Flytryggingsseminar '12

Finnes det noen enkel formel for å unngå kritiske situasjoner?

Svaret er nei, men vi må klare å lære noe av det som skjer ”de andre”

Mikroflyging

”Forberedelse – gjennomføring – oppsummering”

Hvis vi forbereder oss **grundig** før hver eneste avgang, og deretter gjennomfører der vi har forberedt, vil risikoen for en uforutsett hendelse være redusert til et minimum.

Dette ville vi få bekreftet under oppsummeringen.

Risikoen for at vi ikke har forberedt oss godt nok vil alltid være der, men hvis vi forbereder oss blir ting allikevel til en viss grad forutsigbare.

Forts.:

Flytryggingsseminar '12

Forts.:

- Er turen lenger enn 50 nm ? Hva da?
- Har vi erfaring nok til denne flyturen?
- Har vi sjekket været for hele turen?
- Kan turen gjennomføres innenfor flyet begrensninger?
- Er magefølelsen for turen helt ok?
- Har jeg også forberedt meg på at noe kan gå galt?
- En mulig nødlanding/ eller utelanding lang fra folk krever en spesiell forberedelse!
Så som egnede klær, mat, mobiltelefon, kart og kompass osv.
- Til slutt: har vi varslet noen om hva vi har planlagt?

Flytryggingsseminar '12

- Statistikken for flyhavarier verden rundt påminner oss om at 70 - 90% av alle havarier er forårsaket av den menneskelige faktorer.
- Til og med de fleste av de feil vi kaller "tekniske" har oppstått på grunn av dette.

Flytryggingsseminar '12

- Vi vet at fatale ulykker har skjedd innenfor mikroflyging hvert tiende år eller så, men hva skal vi bruke slik kunnskap til?
- Det å matematisk uttrykke sannsynligheten for at en feiltilstand kan oppstå hjelper oss egentlig lite. Det er bare de tiltakene vi har blitt enige om å gjennomføre som hjelper
- Som en del av flytryggingssarbeidet må vi derfor anstrenge oss for å kartlegge all risiko.

Sikkerhetssamling i klubben

Da tar vi for oss:

- Opplæringen , samt vedlikehold og oppdatering av kunnskaper
- Menneskelige resurser/ begrensninger
- Klubbens kultur med mer.
- Regelverket og de begrensninger som gjelder.
- Medlemmenes flyaktivitet.
- Landingsplasser, hangarer og utstyr.
- Flymateriellet og vedlikehold.

Sikkerhetssamling i klubben

Når klubben har gjennomført en kartlegging av mulige risikoområder er det tid for;

- Planlegging av tiltak
- Bli enige om når ting settes i verk.
- Og hvem som følger opp

Det er klubbens Operative leder som styrer dette.

Flytryggingseminar '12

Egen holdning og oppfatning ⇔ egen virkelighet

Det er ingen stor oppgave å jobbe med flytrygging hvis alle drar i samme retning og tilhører "samme virkelighet"

Vi må forholde oss til negative og positive holdninger

Personer med positive holdninger viser som oftest samarbeidsevne, styrke og åpenhet for påvirkning ved eksempelvis innlæring og akseptering av regler.

Egen holdning og oppfatning ⇔ egen virkelighet

Negative holdninger finner vi i de fleste miljøer

- Disse har en som oftest lagt seg til p.g.a. dårlige erfaringer, opplevelse av mislykkethet eller svik fra omverdenen.
- De som går med negative holdninger går ofte i forsvar og slutter seg til opposisjonelle oppfatninger.
- De har også en tendens til å stille spørsmål for å sette i tvil eksisterende flyregler, og viser ofte en kritisk innstilling til sine omgivelser.
- Hva kan gjøre her?

Vi må tørre å bry oss!

Flytryggingsseminar '12

Vi må tørre å bry oss! Dette gjelder alle!

- Når vi skal snakke om sikkerhet, og hva som kan gjøre ting tryggere, snakker vi jo egentlig om adferd og holdninger.
- Vi registrer raskt når noen ikke holder seg innenfor regelverket, utviser dårlige holdninger og ikke bidrar til en god kultur, men rett og slett gjør ting mer usikkert.

Da må vi bry oss, selv om vi mange ganger hørt at "du må ikke bry deg"
slike regler gjelder ikke her.
I denne sammenheng betyr "å bry seg" det samme som å bry seg om hverandre!

Flytryggingsseminar '12

om utdanninge

- I vår flyger utdanninge er vi fokusert på koordineringsevne, simultankapasitet, fly og teknisk kunnskap, regler og flyferdighet.
- Dette blir vi målt mot for å kvalifisere for sertifikat.
- Det som savnes er å sette krav til kunnskap og atferd som bidrar til sikker flyging.
- Selv om vi vet at det er igjennom HOLDNINGER flytrygging skapes, er det nesten aldri noen som blir avvist under opplæringen pga dette.

Flytryggingsseminar '12

PSYKOLOGISKE FALLGRUVER

"Blind målfokusering"

Dette er nærmest en "sykdom" blant flygere.

Press eller stress forstyrrer oppfatningsevnen og det overfokuseres på målet

Dette er ofte kombinert med en fullstendig utelukking av mulighetene for alternativ handling.

- Eksempel?

Flytryggingsseminar '12

PSYKOLOGISKE FALLGRUVER

”Manøvrere utenfor flyets begrensninger”

- Overdreven eller missoppfattet tiltro til flyets egenskaper og høye ytelser.

Dette kan på en ubehagelig måte møte flygerens overvurdering av egne ferdigheter, og ende med katastrofe.

LOVEN

- Husk at lover og bestemmelser vanligvis er skriftlig formulering av erfaringer og fornuftige fremgangsmåter satt i system!

Takk for meg !