

Sikkerhetsmøte



1

Velkommen til

Sikkerhetsmøte for våre medlemmer

Kjeller Sportsflyklubb

19. April 2016

Sikkerhetsmøte



2

Agenda for møtet:

- Kompetanse og holdninger
- Hendelsesrapporter – hva kan vi lære
- Treningsbarometer
- Mikroflyseksjonens [presentasjon](#) om steilinger
- Landingsrunder på Kjeller
- Informasjon om Kjeller generelt og spesielt

Kompetanse og holdninger



3

For å være en god pilot er det viktig med gode teoretiske kunnskaper. Mikroflygere skal gjennom disse fagene:

- Lover og Bestemmelser – Egenprodusert (med Mikroflyhåndboken)
- Motor og Propell – Egenprodusert
- Aerodynamikk – Bok #1
- Navigasjon – Bok #4
- Instrumenter og Utstyr – Egenprodusert
- Meteorologi – Bok #3
- Sikkerhet og Airmanship – Bok #9
- Teknisk vedlikehold – Egenprodusert

Kompetanse og holdninger



4

For de som flyr med sertifikat (PPL, CPL, ATPL etc), så er det tilleggskrav til kunnskaper om Flymedisin og Fly-psykologi.

Det vurderes om vi skal innføre noen emner innenfor disse områdene for mikroflygere. Her kommer noen punkter som omhandler menneskelige egenskaper, og mye er hentet fra sistnevnte fag.

Kompetanse består av tre ting:

- Kunnskaper
- Ferdigheter
- Holdninger

Kompetanse og holdninger



5

Kunnskap og ferdighet har alltid blitt sett på som trenbare egenskaper, enten i form av skoling eller ved hjelp av praktisk trening.

Vurderingsevne, derimot, har man antatt at enkelte personer er født med en høy grad av, eller så kan denne evnen nesten være fraværende.

Man har lenge trodd at dette var en egenskap som var nær knyttet til personligheten.

Imidlertid viser det seg at også dette er en trenbar egenskap. Forutsetningene er at eleven må være motivert, og forholdene må ligge til rette.

Kompetanse og holdninger



6

De fleste sitter inne med mye menneskekunnskap. Problemet er at denne kunnskapen ikke er systematisert og derfor ikke alltid brukes effektivt. Hvordan vi forholder oss til andre mennesker og oppdrag, er avhengig av våre holdninger til dem og til oppgavene.

Holdninger tanker og følelser og vår atferd overfor situasjoner og personer. De kan dannes og forandres på forskjellige måter. Noen holdninger har vi overlatt fra foreldre, andre har vi fått fra grupper vi er medlem av.

Vi er hele tiden under påvirkning fra omgivelsene og fra media til å forandre eller adoptere visse holdninger.

Kompetanse og holdninger



7

Holdninger består av tre komponenter:

- Kognitiv del: kunnskap om det (objekt) vi har en holdning til
- Affektiv del: våre følelser overfor objektet
- Atferdsmessig del: hva vi sier eller gjør i forbindelse med objektet

Når holdninger blir delt opp i disse komponentene, er det lettere å forstå hvordan fornuftige mennesker kan foreta uventede handlinger.



Kompetanse og holdninger

8

Holdninger består av tre komponenter:

- Kognitiv del: kunnskap om det (objekt) vi har en holdning til
- Affektiv del: våre følelser overfor objektet
- Atferdsmessig del: hva vi sier eller gjør i forbindelse med objektet

Når holdninger blir delt opp i disse komponentene, er det lettere å forstå hvordan fornuftige mennesker kan foreta uventede handlinger.

For eksempel vet en flyger som flyr inn i et turbulent område:

- hva det innebærer (kognitiv)
- han ønsker å bevise at han ikke er redd for å ta sjanser (affektiv)
- så flyr han rett inn i været istedenfor å unngå det (atferdsmessig)

*) Det er ikke å være modig å løpe ut i veien etter en ball

Kompetanse og holdninger



9

Dette lille eksemplet belyser hvorfor og hvordan mennesker med samme utdanningsbakgrunn kan reagere ulikt på samme situasjon.

Derfor burde det i utdanningen legges vekt på betydningen av holdningskomponentene når vi skal foreta vurderinger for å sikre en bedre forståelse for hvorfor regler og prosedyrer bør følges og ikke oversees. Derved trenes også vurderingsevnen opp.

Vi skal trene på å legge inn gode marginer, og så skal vi huske det gamle ordtaket:

Er du i tvil - så er det ikke tvil.

Hendelser



10

Etter en flyulykke er det flere spørsmål som stilles:

- Hvorfor skjedde ulykken?
- Skyldtes ulykken teknisk feil?
- Skyldtes ulykken menneskelige faktorer som ledet til en eller flere feilhandlinger?

Alle havariundersøkelser har som mål å svare på disse spørsmålene for å forhindre at liknende ulykker skjer igjen.

Hendelser



11

I en havarirapport vil man finne en liste over faktorer som ledet til ulykken. Den følgende listen er et eksempel på hva slike faktorer kan være:

- Avvik fra klubbens prosedyrer
- Avvik fra flygelederens klarering
- Problemer med utstyret om bord
- Ergonomiske forhold
- Tidspress
- Visuelle illusjoner
- Landing foretatt under minimumskrav
- Dårlig trening av personell
- Psykiske problemer
- Tretthet
- Stress



På NLF – Mikroflyseksjones nettside er det publisert alle innrapporterte hendelser. De fleste er ufarlige men ergerlige for de dette gikk ut over, men det skjer også hendelser med store skader på fly eller de om bord.

Hendelsesrapporter

Rapporter fra Flytryggingsskomitéen (FTK) foreligger vanligvis først 1-4 uker etter at hendelse/havari har funnet sted, og er basert på rapport fra fartøysjef, eller annen ansvarlig person. Det understrekes at det som kommer her av rapporter kan være foreløpige inntil endelig rapport er utgitt av FTK foreligger. Her følger en oversikt over hendelserrapporter fra mikroflygere innrapportert til Mikroflyseksjonen. Innholdet i rapportene blir gjengitt i kortversjon sammen med en kort kommentar og evt. forslag til tiltak fra FTK.

Skjema for å rapportere inn en hendelse ligger under Dokumenter => [Skjema hendelser](#).

Innholdet er kun ment for at andre skal lære av evt feil som er begått.

[Hendelsesrapporter 2016](#)

[Granskningsrapport nr. 1 2015 \(Hamar\) - Tilleggsnotat](#)

[Hendelsesrapporter 2015 \(per 11.12.15\)](#)

Informasjon på nett



13

På Intranett finnes det en lang rekke videoer, fortellinger og tips om hvordan ting kan gå galt, og heldigvis, hvordan en kan lære av dette og sørge for å ikke komme inn i slike situasjoner som andre har kommet utfor.

På denne nettsiden vist nedenfor kan en abonnere på tips, og en kan gå tilbake og se hva som er utgitt i lang tid bakover. De trenger bare ditt fornavn og en epostadresse, så sender de jevnlig nye tips.

tips@pilotworkshop.com

- Slutt -

Informasjon på nett



14

Lenker som er referert i Mikroflyseksjonens presentasjon:

[Power on stall](#) (bruker balanseror for å hindre flikk til siden...)

[Cheetah Microlight crash](#) (målfokusert landing – skulle gått rundt)

For selvstudium:

[Avoid Stall & Spin Accidents](#) (don't pull back)

- Helt slutt -