**Flygsäkerhet – hög prioritet inför sjöflygsäsongen**

Så har vi förhoppningsvis en ny bra sjöflygsäsong 2017 att se fram emot. Vi längtar efter att komma igång med sjöflygandet och nu gäller det att ha flygmaskin och pilot i bästa tänkbara form.

Flygmaskinen är förhoppningsvis väl underhållen och har fått en ny ARC.

Men hur är det med piloten? Är vi tillräckligt förberedda att göra flygningen så säker det går?

Hur är det ställt med ”Human Factors (HF)? Hur minimerar vi risken för att HF skall vara en utlösande faktor med ett efterföljande haveri?

Begreppet ”**Performance**” (prestation) vilar på 3 viktiga fundament: (Hög performance = hög flygsäkerhet)

”**Skills**” (färdigheter)

”**Knowledge**”(kunskap)

”**Attitude**”(attityd)

Attityder till flygsäkerheten och det antagna regelsystemet varierar stort mellan olika individer. 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.

Att ha förståelse för att det förhåller sig på det här viset kan vara det som behövs för ett bra beslut.

Det handlar således hur bra man är som pilot och med vilken säkerhet man genomför sina flygningar.

I ämnet – ”Hur säker är du som pilot” kommer här en del ytterligare bra att ha med sig inför sitt beslut om flygning eller inte flygning samt bra rutiner under flygning.

Beslutet att flyga eller ej bestäms således av en hel del faktorer och här vill jag nämna några.

”Human factors” svarar till 70 – 80 % av de faktorer som har varit avgörande när vi talar om haverier. Att en pilot skall vara så ”fit for flight” som möjligt är således viktigt när det handlar att ta rätt beslut och kunna agera i stressutsatta situationer – t ex motorstörningar, brand ombord, flygning under dåliga väderförhållanden, hantering av en rundslagning i vatten med efterföljande evakuering av sig själv och passagerare mm. Listan kan göras hur lång som helst.

Dina förberedelser inför varje flygning är avgörande för säkerheten.

En operationell och teknisk ”brush up” för att höja kunskapsfaktorn.

En träningsflygning med t ex instruktör ger dig större marginaler eftersom du kanske inte ha flugit sedan förra säsongen. Du får säkert bra tips och kan öva på det som du känner osäkerhet inför.

Piloten

Hur jag mår dagen för flygning är viktig. Ställ dig frågan hur säker är jag som pilot? Är du ”FIT eller UNFIT” för flygning.

Använd följande enkla förkortning:

**IMSAFE** – (I am safe)

* **Illness** (sjukdom): Är du sjuk så ska du inte flyga. Enkelt beslut. Även en lätt huvudvärk försämrar förutsättningarna att fungera som en bra pilot. Osäker?: Konsultera din flygläkare.
* **Medication** (medicinering): Äter du någon medicin som påverkar dig? På vilket sätt påverkar den dig? Kontrollera med din flygläkare som skall vara expert och kunna ge dig ett bra svar. Sätt dig aldrig som befälhavare utan att ha checkat upp din medicin.
* **Stress**: Kommer du direkt från en slitsam dag på jobbet. Du kanske är irriterad och har inte fokus på flygningen som du skall göra. Du missar viktiga delar i förberedelserna och kan hamna i oförutsedda situationer. Det kan handla om väder, passagerarbriefing, missade punkter på checklistan, ofullständig rekognosering mm.
* **Alcohol** (alkohol): Var du på fest kvällen innan flygning? När tog du det sista glaset? En normal människa förbränner ca 2 cl per timma. Du räknar baklänges och kommer fram till att det borde vara grönt. Men du känner ändå av alkoholen. Huvudet känns tungt m a o - Inget bra läge för att flyga! Att gå på marginalerna när det gäller alkoholreglerna kanske inte är tillräckligt då alkoholen kan medföra påverkade reaktioner upp till 24 timmar efter att man blivit alkoholfri. Sätt goda marginaler och var ärlig i din bedömning. Vad säger alkoholreglerna i samband med flygning?
* **Fatigue** (trötthet): Trötthet är allvarligare än vad många tror. Trötthet kan bero på fysisk eller psykisk utmattning eller att du sovit för lite under en längre period. Du som pilot måste ta detta under stort övervägande innan du bestämmer dig för att flyga.
* **Eating** (matintag): När åt du senast? Har du tankat kroppen med vad du behöver för denna flygning eller bör du ta med dig något att äta under resan? Dvs mat och dryck ger grunden för att hålla energin uppe och må bra.

Konceptet med ”IMSAFE” ger dig ett personligt verktyg för att riskbedöma dig själv inför varje flygning. Många gånger följer du nog omedvetet minnesregeln men ibland behöver du också sätta dig ner och aktivt reflektera kring dessa frågor.

Gör en värdering av dig själv och sätt dina personliga marginaler.

Dina personliga gränser kan också vara av mer operationell karaktär såsom landning under bleke i begränsade vattenutrymmen. Sidvind under landning. Flygning i samband med dåligt väder.

Även under flygning så finns det liknande förkortningar som kan ge dig ett bra verktyg. Sitter du under flygning och känner att du inte ha något att göra så är det möjligt att du glömt något.

Att kontinuerligt följa upp flygningen kan ge dig tid att hantera en svår situation som sakta kommer smygande – bränsle läckage, elfel, isbildning, navigeringsfel mm. Och! Prioritera flygningen och låt inte t ex mobiltelefonen störa ditt fokus!

Därför får du nu ett nytt verktyg som vi kallar: **FREDA**

* **Fuel** (bränsle): Hur ser det ut med bränslet? Har det gått en halvtimma eller timma? Är det dags att skifta tank? Har jag något läckage eller stopp i bränsletillförseln från någon tank? Dvs har jag skiftat bränslekranen och använt höger samt vänster tank för att säkerställa detta? Kommer bränslet att räcka? Vilket är mitt bränsleminima vid landning VFR?
* **Radios** (radio utr): Har jag rätt frekvens? Vad är nästa frekvens? Fråga i tid innan du tappa täckning med aktuellt ATC/ kontroll. Det är tyst på frekvensen: Volym och squelch?
* **Engine** (motor): Visar motorinstrumenten gröna värden? Har oljetrycket sjunkit och/eller cylindertemperaturen ökat? Vad skall jag göra i så fall? Skall jag landa i tid för att exvis kontrollera oljenivån innan trycket kanske helt försvinner? Oljeläckage? Är EGT korrekt. Magring? Förgasaris på en icke insprutningsmotor ger sjunkande varvtal. Är fullt möjligt mitt i sommaren.
* **Direction** (riktning, kurs färdlinje): Har vi rätt kurs? Är vi på väg åt rätt håll? Stämmer kursgyrot och magnetkompassen? Har jag rätt koordinat i min GPS? Dvs vad säger karta och kompass? Navigera med precision och låt dig inte nöja dig med att du ligger lång vid sidan av planerad färdlinje.
* **Altitude** (höjd): Håller jag den höjd som jag bestämt eller är klarerad till? Flyg med precision och håll dig inom 100 fot. Kan vara trafik i närheten som räknar med att du flyger på den höjd som gäller. Hinderfrihet till master mm?

Det kanske kan tyckas ambitiöst med det som jag berört men det är trots viktiga frågor och som ger dig ytterligare bra marginaler till ett säkert flygande.

Så börja använd **IMSAFE och FREDA**. Testa och se hur det fungerar för. Begreppen används inom vissa andra organisationer och är egentligen inget nytt för dagen.

Men jag tror att för många av er sjöflygare är detta nytt och för mig som säkerhetsansvarig vill jag dela med mig av så mycket matnyttigt som möjligt i ambitionen till ett säkert flygande.

**När du känner att du inte ha den flygtrim du normalt har, känner dig trött, stressad eller irriterad över något; Avstå från flygning och sätt dina personliga minima!**

**Ta ansvar för medföljande passagerare.**

**Ta ditt befälhavaransvar**

Fly Safe

Christer Leinehed

2017