

## Petta flugöryggi

Atli Einarsson

sérfræðingur í hjartasjúkdómum og flugtæknir



Undanfarin sjö ár hef ég unnið í hlutastarfi við heilbrigðissskoðanir flugmanna og flugumferðarstjóra. Til að öðlast slík réttindi og gefa út heilbrigðisvottorð þarf að taka tvö námskeið erlendis og uppfylla að öðru leyti kröfur Samgöngustofu. Ég sótti fyrra námskeiðið til norska flughersins í Osló og hið síðara til Lufthansa í Frankfurt. Á þessum námskeiðum var farið víða en flugöryggi vakti sérstaka athygli hjá mér. Fæst starfsemi er jafn viðkvæm fyrir slysum og flugiðnaðurinn og fréttir af óhöppum dreifast um heimsbyggðina á ógnarhraða.

Flugóhöpp voru algeng á eftirstríðs-

árunum þegar farþegaflug fóru að verða algeng og vel fram á níunda áratuginn. Rannsóknir voru óvandaðar, og oftar en ekki voru flugmennirnir einir taldir hafa valdið óhöppum og þeim var jafnvel refsað. Flugíðnaðurinn breytti síðan algerlega um stefnu þar sem höfuðáhersla var lögð á að komast að því hvað raunverulega olli slysi og gera ráðstafanir til að draga úr líkum að það gerðist aftur. Reynslan sýndi að þegar óhöpp urðu var það vegna margra samhangandi atvika sem gerðust í ákveðinni röð (mynd 1). Stofnaðar voru óháðar rannsóknarnefndir sem unnu í náinni samvinnu við aðra aðila sem tengdust óhappinu. Öryggis-

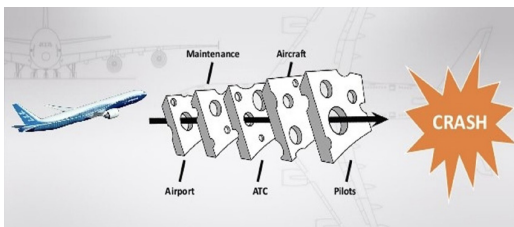
menning var virkjuð meðal allra aðila innan flugsins og breytingar gerðar í námi og þjálfun. Óhöppum í farþegaflugi hefur fækkað gríðarlega síðastliðin 40 ár, sérstaklega í hinum vestræna heimi. Mynd 2 sýnir banaslys í farþegaflugi á 40 ára tímabili þar sem fækkunin sést greinilega. Um er að ræða flugvélar fyrir 14 farþega eða fleiri og miðað við milljón flug.

Mannlegi þátturinn kemur við sögu í flestum óhöppum og því er gert ráð fyrir honum og önnur kerfi taka mið af því. Það er hægt að draga úr líkum á óhöppum með því að huga vel að hvíldartíma og vinnuálagi en þreyta er ein stærsta ástæða óhappa. Mikil áhersla er síðan lögð á að koma í veg fyrir að mannlegi þátturinn valdi óhöppum, meðal annars með tékklistum og öryggisbúnaði flugvéla. Þjálfun í áhafnasamstarfi hefur einnig mikil áhrif í að fækka óhöppum.

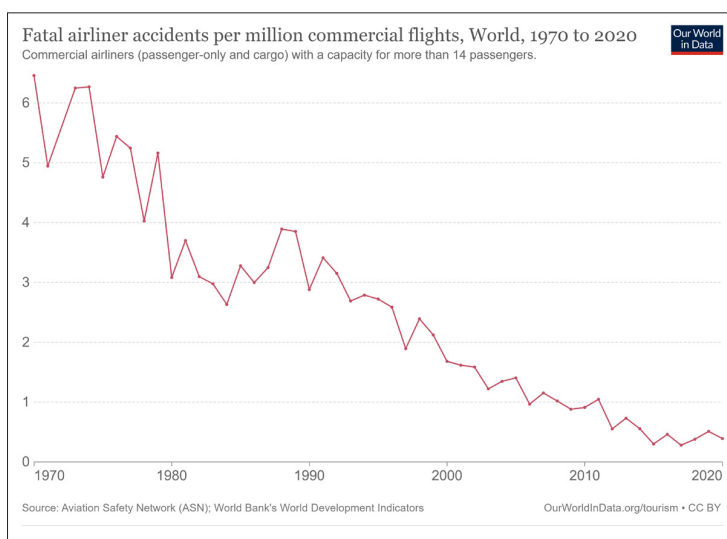
Það sem einkennir góða öryggis-  
menningu er að:

- fyrirtækið sé meðvitað um stöðu öryggismála.
- starfsfólk sé viljugt að segja frá óhöppum og atvikum sem næstum leiddu til óhapps.
- það sé til staðar refsileyi þegar óhöpp eiga sér stað.
- allir séu viðbúinir hinu óvænta.
- fyrirtæki geti breytt um aðferðir sé þess nauðsyn.
- aðilar séu reiðubúnir að læra af óhöppum.

Ýmsar aðrar atvinnugreinar hafa látið öryggismál til sín taka. Oft hefur aðaláherslan verið á rannsóknir en ekki gengið alla leið. Ef orsök óhapps er ljós eða ekkert á að gera í framhaldinu eru rannsóknir óþarfar.



**Mynd 1.** Svissneski osturinn. Nokkrir atburðir þurfa að eiga sér stað til að slys verði. Mynd/ wikipedia



**Mynd 2.** Banaslys í farþegaflugi á 40 ára tímabili og fækkunin sést greinilega.