

Just Culture

Hendelsesrapporter

Bruk av OBSREG

SPORTSFLYSEKSJONEN

Just Culture - rapportering

Rapportering av luftfartsulykker og -hendelser er til for at vi skal lære av hendelsene, ikke straffe dem som gjør feil. Bare på denne måten kan vi bedre arbeidet med flysikkerheten.

En rettferdighetskultur (engelsk: Just culture) danner basisen for godt sikkerhetsarbeid. En rettferdighetskultur preges av at operatører og andre i fremste linje ikke straffes for handlinger, unnlater eller beslutninger når disse står i rimelig forhold til deres erfaring og utdanning, men der grov uaktsomhet, forsettlig overtredder og destruktive handlinger ikke tolereres.

Just Culture - rapportering

Dette innebærer aksept for at det er menneskelig å gjøre feil, og at det gir et mer effektivt sikkerhetsarbeid å lære av egne og andres feil, enn å straffe den som har feilet. «Just culture» er spesielt tydelig innenfor rapportering av luftfartshendelser og -ulykker, der luftfartsloven etablerer spesifikke beskyttelsesregler.

Beskyttelsesregler, tillit og læring

Informasjonen som Luftfartstilsynet får i rapportene, er taushetsbelagt. Det er med på å sikre en høyest mulig rapporteringsgrad, men beskyttelsesreglene strekker seg ut over Luftfartstilsynets taushetsplikt. De omfatter også forbud mot sanksjoner fra arbeidsgivers side.

Just Culture - rapportering

Rapporteringen kan heller ikke brukes som bevismateriale i en straffesak mot den som har gitt opplysningene. Sammenlignet med andre sektorer er rapporteringssystemet i luftfarten derfor unikt. Vi straffer ikke dem som gjør feil, men lærer av feilene. Men vi er like fullt avhengige av at den enkelte person og organisasjon har tillit til oss som myndighet og er villig til å rapportere om hendelser, slik at vi skal kunne ha oversikt og følge med på sikkerhetstilstanden i norsk luftfart.

OBSREG – Observasjoner med klassifisering

+ Ny OBSREG

Klubber Fly OBSREG

Roger ▾

OBSREG Sportsfly? Søk

Mine observasjoner

ID	Tid	Tittel	Status	Type ▾
No results				
« »		10 ▾		

Rapporter sendt til
Fagpersoner i utvalg

Til min behandling

ID	Tid	Tittel	Status	Type
112	2 months ago	Landing utenfor bane (g..	O&U	Hendelse
120	2 months ago	Tap av kontroll i forbi..	O&U	Alvorlig hendelse
144	2 months ago	Luftromskrenkelse	O&U	Hendelse
135	2 months ago	Flyging under minstehøy..	O&U	Hendelse
134	2 months ago	Hard landing ENNO med u..	O&U	Alvorlig hendelse

OBSREG – Lukkede rapporter alle kan lese og lære

NLF

+ Ny OBSREG

Klubber

Fly

OBSREG

Roger ▾

OBSREG / Søk

? Lagre søk

Filter

Fritekst:

Fritekst

Fartøy:

Produsent

Model

Flyplass:

ICAO

Reset filter

Fant 46 resultater

#1 - /Problemer ved avgang

✈ FLY-1 CALYPSO UL 450

ENJB → ENJB

✓ Lukket 27

#2 - Punktering nesehjul

✈ FLY-1 DYNAMIC WT-9 AEROSPOOL

✓ Lukket 7

#3 - Utløpt flygetillatelse

✈ FLY-1 DYNAMIC WT-9 AEROSPOOL

✓ Lukket 7

#4 - Varmegang i transponder

✈ FLY-1 SKYRANGER

✓ Lukket 42

#5 - Tap av motorkraft

✈ FLY-1 MCR-01

✓ Lukket 41

#10 - Punktering hovedhjul landing

✈ FLY-1 DYNAMIC WT-9 AEROSPOOL

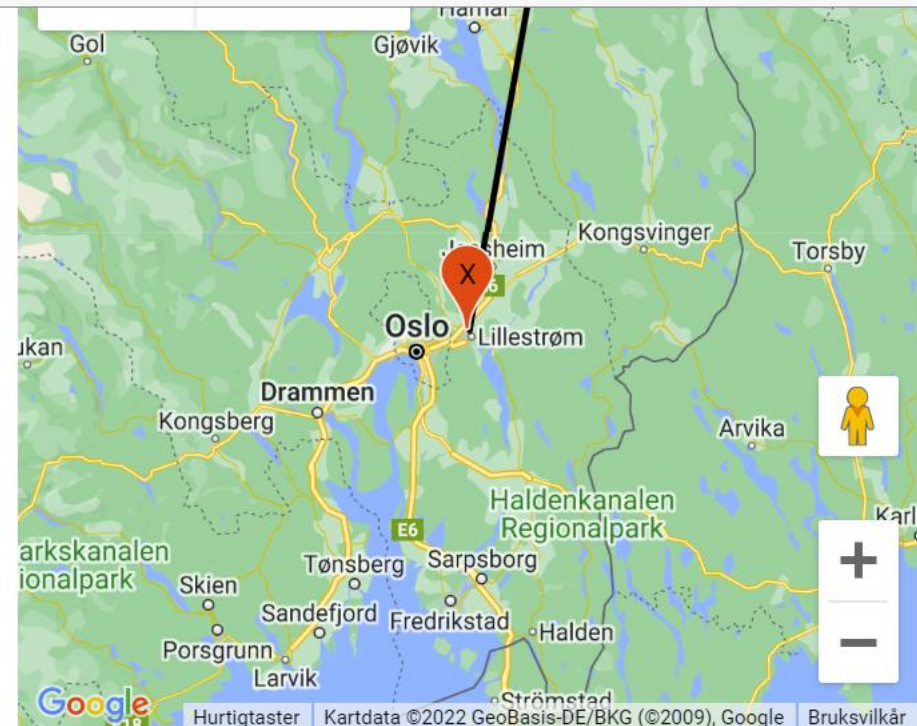
✓ Lukket 15

OBSREG – Vi finner en punktering ved landing

OBSREG#10 Punktering hovedhjul landing 15

[✓ Lukket](#)

Gren	Kjeller Sportsflyklubb Mikrofly	
Observatør	P1 Person 1?	
OBSREG Koordinator	TF	Tobias Aleksander Fjelltorp-Veland
	SB	Stig Børrestuen
Type	Hendelse	K F H
Klassifisering	Incident	None / None
Alvorlighetsgrad	15	
Flagg	Ingen	
Fartøy	FLY-1	
Tidspunkt	2021-06-01 22:10	
Opprettet	2021-06-03 20:53	
Lukket	2021-07-16 10:31	



Kjeller Flyplass

Lng: 11.0341

Lat: 59.9711

OBSREG – Innmelding av hendelse

OBSREG#10 Punktering hovedhjul landing 15

✓ Lukket

🗨 Narrative

Punktering på venstre hovedhjul under landing på Kjeller Flyplass RWY 12. Merket punkteringen kort tid etter flyet hadde satt alle hjulene på bakken, og rullet av på CHARLIE, da dette også falt seg naturlig ift landing. Meldte fra på radioen at flyet var klar av rullebanen, før fartøysjef og elev flyttet flyet inn på området slik at det ikke sperret taxi vei Charlie. Det ble da også bekreftet at venstre dekk var flatt, men ingen øvrige skader eller løse deler. Refleksvester ble tatt på og håndradio skrudd på før vi fulgte åkeren til klubbhusene for å hente "tralle" for å legge under dekket/hjulkåpen for transport. Vi sjekket at luftrommet rund flyplassen var klart, gjorde en radiosjekk med radio og meldte fra at vi hadde hatt en punktering og ville entre rullebanen fra Charlie og transporter flyet til Bravo. Under etappen ble det hold radiovakt og utkikk. To fly som var på vei inn ble informert og varslet, før vi meldte fra når rullebanen var evakuert, dette ble bekreftet og trafikken var tilbake til det normale. Teknisk leder ble informert og dekket ble demontert for videre inspeksjon.

Teksten slik den ble lagt inn av «observatøren»

OBSREG – Foreslå tiltak som kan hindre gjentagelse

⚡ Tiltak

Lokale:

1. Forsvaret ikke bruker metallbørste til å børste rullebanen.

Sentrale:

1. Ha reserve dekk i flyet om vekten tillater det.
2. Ha refleks vest og håndholdt radio i flyet
3. Beholde nav lys, landings lys og transponder på under transport på RWY
4. Enkelt varslingsystem for "hendelse" i Air Sports Live Tracking appen?
5. Medbringe fullt oppladet mobiltelefon før hver flyging

Både lokale og sentrale tiltak blir foreslått for å unngå punktering

OBSREG – Kommentarer fra fagpersonell

 Vurderinger

Kunnskaper

Ferdigheter

Holdninger

Gode kunnskaper hadde innvirkning

Ferdighetene til de involverte hadde **ingen** innvirkning

Holdningene til de involverte hadde **ingen** innvirkning

P1

Observatør

Hendelsen skjedde under skoling og instruktør var aktivt med under landing. Været var pent og normale fine forhold. Det var ingen vesentligheter i selve landingen som skulle tilsi punktering, selv om den ikke var silkemyk. Instruktør merket raskt at det var en punktering og hadde da alt kontroll på flyet. Flyet befant seg rett ved taxi vei Charlie og det ble naturlig å svinge av på Charlie. Hadde landing og punktering skjedd tidligere eller senere hadde flyet høyst sannsynlig blitt stående på rullebanen eller i kanten. Dette minner igjen om hvor viktig det er å ha

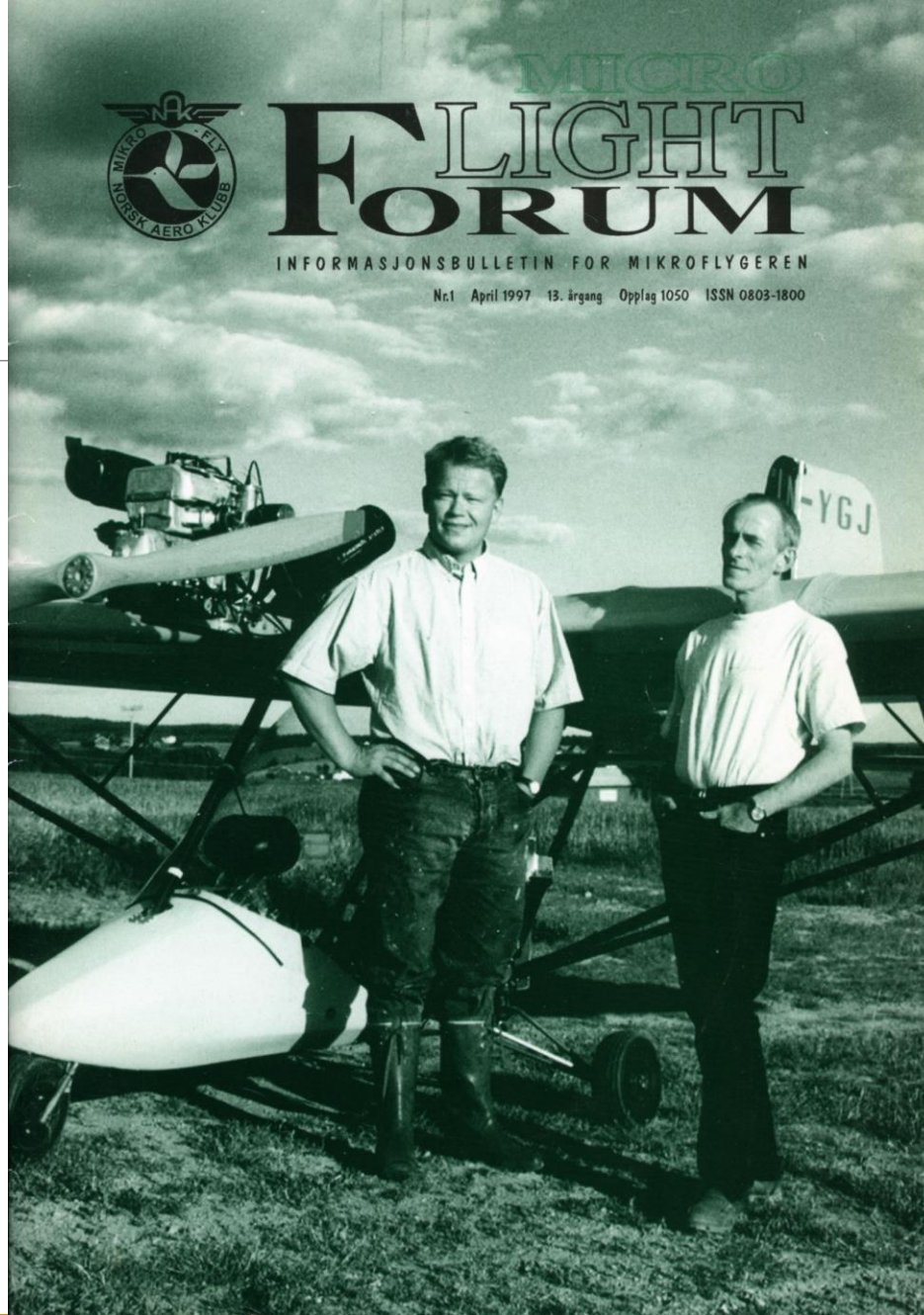
OBSREG koordinator sender rapporten videre for behandling hos fagsjefen, leder av utvalg eller andre relevante fagpersoner.

OBSREG – Flytryggingsmøtet i klubben

Hendelser en kan lære av bør fremvises og diskuteres i klubbene på deres klubbkvelder eller det årlige Flytryggingsmøtet.

Avslutning

Slutt



NLF sportsflyseksjonen