

EK231 – Händelseförlopp

- Flight Director stod i **ALT-mode** med **04000 ft** i höjdfönstret.
- PF följde Flight Director vid rotation → **för låg pitch**.
- Flygplanet **accelererade snabbt men steg knappt**.
- Dubai passerades på låg höjd.
- Hastigheten ökade över **flap-gränsen** – **flap overspeed** inträffade.
- Först därefter gavs ordern **“pitch up”** och TO/GA aktiverades.



Agenda

Vad är Airmanship?

Behöver vi det?

Objektiv, subjektivt och inter-subjektiv

Vad säger (EU) nr 965/2012 om airmanship?

Praktiska exempel

Förslag på vägen tillbaka



Johan Enér

Född 1982

Började flyga som hobby 1997

Flyggymnasiet 1999-2001

Linjefart, privatjet och ambulansflyg

TRI/TRE och pilot på Air Greenlands ambulansflyg

Driver Collaborate Scandinavia AB





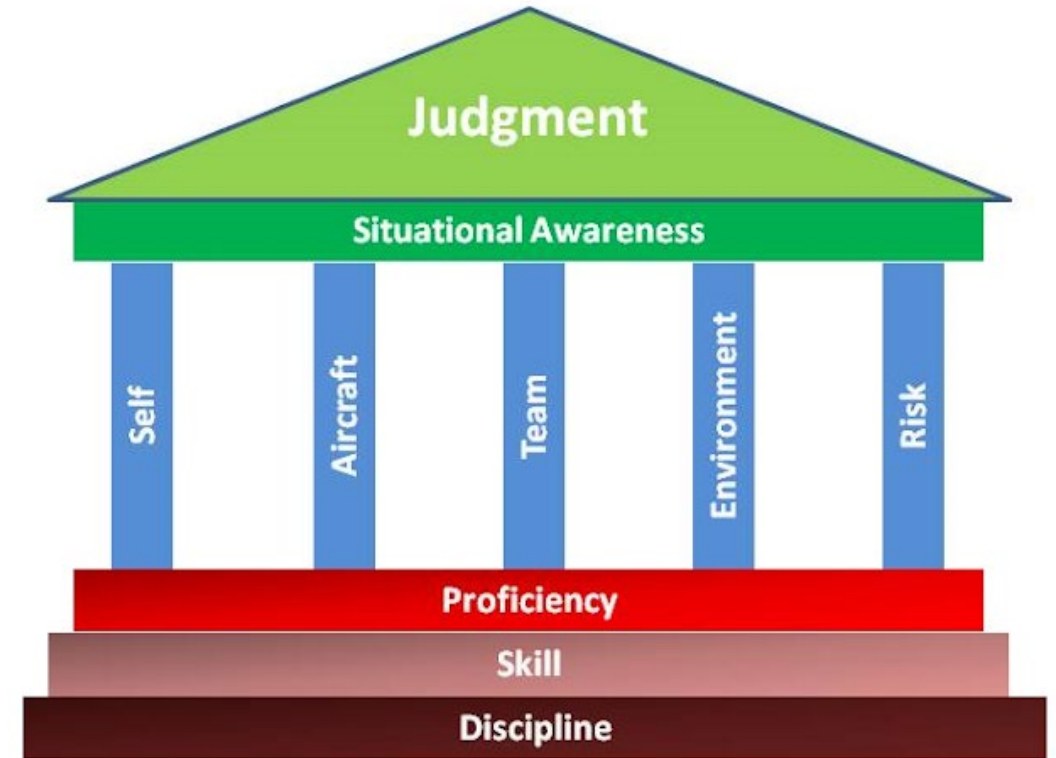
- Perspektiv från ambulansflyg på Grönland
- Patientens behov / compliance / Safety

Airmanship by EASA:

"Airmanship means the consistent use of good judgement and well-developed knowledge, skills and attitudes to accomplish flight objectives."

Airmanship by FAA:

"a broad term that includes a sound knowledge of and experience with the principles of flight; the knowledge, experience, and ability to operate an aircraft with competence and precision both on the ground and in the air; and the application of sound judgment that results in optimal operational safety and efficiency."



AIRMANSHIP I PRAKTIKEN

**FÖLJ
PROCEDUREN**

**BIBEHÅLL
SÄKERHETEN?**



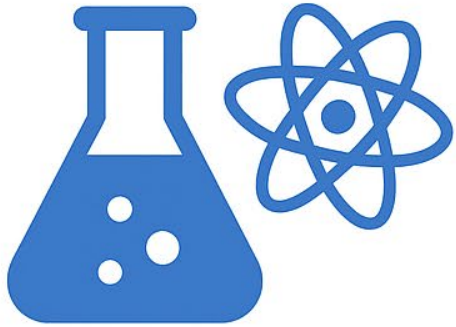
**Krav på att
följa**

- ORO.GEN.110
- CAT.GEN.MPA.105



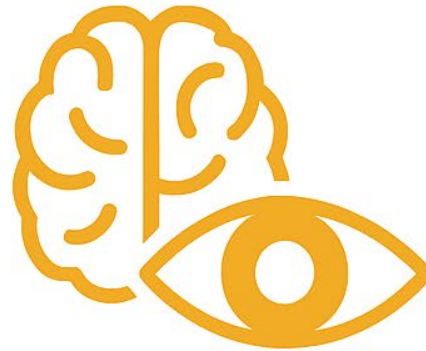
**Prioritera
säkerheten**

- CAT.GEN.MPA.105



Objektivt

naturvetenskapen
som omgärdar flygning



Subjektivt

pilotens uppfattning
och bedömning



Intersubjektivt

regler, manualer
och standarder



Collaborate
SCANDINAVIA AB



Praktiska exempel

VÄGEN TILLBAKA TILL AIRMANSHIP

Återinför träning i omdöme – inte bara procedurer.

Piloter måste tränas i **hur man agerar när man hamnar utanför SOP**, inte bara hur man undviker det.

Det handlar om att känna igen gråzoner, väga risker och fatta kloka beslut när proceduren inte längre räcker till.

Börja lita på piloterna igen.

När vi korrigerar reflexvästar, tumhjul och informella callouts men inte diskuterar omdöme, förlorar vi det som gör yrket professionellt.

Regler ska stötta tänkande – inte ersätta det.

Rekrytera piloter som kan tänka själva.

Under urval och utbildning måste vi söka efter människor med **självständigt omdöme**, inte bara förmågan att följa instruktioner perfekt.

Separera pilotyrket från juristyrket.

Vi behöver en gemensam förståelse i branschen: pilotens primära uppgift är att **agera i en objektiv verklighet**, inte att primärt tillämpa ett intersubjektivt monster bokstavligt.

Vi behöver aviatörer med disciplin, kundkap och en förmåga att tänka själva, inte duktiga jurister med viss förmåga att framföra ett flygplan