

## Artikel om turbulens

**Målgrupp: AOC ledningsgrupp, för genomgång och vidarebefordran inom ledningssystemet.**

**Syfte: Dela flygsäkerhetsinformation, regelimplementering och SPAS.**

Fortsatt dialog i samband med de frågor som tas upp här genomförs direkt med er ordinarie PI (Principal Inspector).

Med vänlig hälsning / Staffan Söderberg, Chef Sektionen för flygbolag

### Innehåll

Turbulens en ökande risk..... 2

## Turbulens en ökande risk

Statistiken över incidenter och olyckor från 2022 och fram till dags dato hösten 2023 innehåller en tydligt ökande trend i antalet turbulensrelaterade händelser. Dessa sker främst i Nordamerika och i Asien, men vi är inte förskonade i Europa.

Det finns mycket bra material att ta del av. Vi bifogar några bra länkar i slutet.

Den vanligaste skadan är att kabinbesättningsmedlemmar skadas sig. Det är främst den risken vi vill belysa med den här korta artikeln.

Ofta skriver vi alla att CRM är lösningen till många risker och problem, men det är nog trots allt här och i vår SOP och OM vi bör börja.

- Har vi kommunikation kring ev. turbulens med vid vår "preflight briefing"?
- Tränar vi turbulensrelaterade händelser gemensamt med pilot och kabin?
- Har vi en bra grundläggande policy och procedurer kring turbulens i OM?
- Är alla medvetna om risken för att kabinbesättningsmedlemmar kan skadas?
- Har vi bra procedurer och fastställd intern kommunikation med fraseologi inkluderande PA-utrop för turbulens i OM?
- Är turbulens en risk som vi inkluderar i vårt proaktiva TEM tänk, från check-in till landning? Om så, hur planerar vi att **Mitigera** det?

Ett sätt att dela in turbulenshändelser procedurmässigt beskrivs här nedan. Se beskrivningen som mer generisk, självklart kan vem som gör vad eller vem som kommunicerar ändras. Det är upp till er att följa upp er säkerhetskultur och SOP.

### Förväntad turbulens.

När gott om tid finns för befälhavaren att informera kabinpersonalen antingen före flygningen eller under flygningen via interntelefon.

- Befälhavaren kan noggrant informera kabinpersonalen om den förväntade turbulensnivån och dess varaktighet.
- Redogöra tydligt förväntningarna på kabinpersonalen och begära bekräftelse av genomförda åtgärder enligt de rutiner ni har i er OM.
- Instruera kabinpersonalen att rapportera alla avvikelser från förväntad turbulensnivå, dvs om turbulensnivån inte stämmer med de åtgärder som har vidtagits.
- Kommunikation om att turbulenshändelsen är avslutad.

### Tillräcklig tid finns för förvarning om turbulens.

När tillräcklig tid finns för att varna passagerarna och kabinbesättningen att utföra och/eller avsluta sina uppgifter.

- Befälhavaren slår på bältesskylden och gör ett PA-utrop.
- Kabinpersonalen stuvar alla tillämpliga serviceartiklar, utför kontroll av kabin och säkrar sig i sina besättningsstolar.
- Kabinchefen informerar eventuellt befälhavaren om att kabin är säkrad.
- När förhållandena förbättras använder befälhavaren PA-systemet för att informera kabinpersonalen att de kan återuppta sina uppgifter och om passagerarna får röra sig i kabinen eller inte.

- Kommunikation att turbulenshändelsen är avslutad.

### **Turbulens som uppstår plötsligt, oväntat eller är överhängande**

Turbulens som kräver omedelbara åtgärder för att skydda kabinpersonal och passagerare.

- Befälhavaren slår på säkerhetsbältesskylten och gör ett PA-utrop att kabinbesättning och passagerare omedelbart ska sätta sig. Och att passagerare ska förbli sittande tills turbulensområdet har passerats och/eller säkerhetsbältesskylten släckts.
- Kabinpersonal tar första lediga plats och säkrar sig.
- Inga kabinbesättningskontroller utförs och föremål säkras endast om det inte försenar kabinbesättningen att säkra sig i en passagerarstol eller besättningsstol.
- När förhållandena förbättrats kommunicerar befälhavaren och informerar kabinpersonalen att de kan återuppta sina uppgifter och om passagerarna får röra sig i kabinen eller inte.
- Kommunikation att turbulenshändelsen är avslutad.

### **Sammanfattning**

Personskador kring turbulens är ökande, främst gäller det kabinbesättningsmedlemmar som skadas. Säkra att dina besättningsmedlemmar förstår att det är bättre och säkrare att de sätter sig ner med säkerhetsbältet fastspänt än att först kontrollera och säkra kabin. Inkludera och träna turbulens vid återkommande träning mellan kabin och piloter. Se över era procedurer inkluderande internkommunikation och PA-utrop i OM så att de proaktivt stödjer besättningens rutiner ombord. Ta alltid det säkra före det osäkra om ovisshet föreligger kring en förväntad eller plötslig turbulens.

[Airbus Turbulens](#)

[FSF ASW 2014 artikel](#)

[NTSB - Preventing Turbulence-Related Injuries study \(kräver att man har registrerat sig på NTSB websida\).](#)