



SIKKERHETSINSTRUKS

Handlingsplan ved ulykker



OPPLÆRINGSPROGRAM FOR MODELLFLYGERE

INNHold

7.1	Sikkerhet i forbindelse med modellflyging	5
7.1.1	Innledning	5
7.1.2	Bygge/forberedelsesfase	6
7.1.3	Før flyging	8
7.1.4	Under flyging.....	10
7.1.5	Før landing.....	10
7.1.6	Etter flyging.....	10
7.1.7	Reparasjoner	11
7.2	Aktsomhetsregler	12
7.2.1	Innledning	12
7.2.2	Uaktsomhet.....	12
7.2.3	Fremtreden ved skade.....	13
7.3	Radiosikkerhet.	14
VEDLEGG		
7-A	Handlingsplan ved ulykker.....	15
7-B	Når ulykken har skjedd	22

7.1 SIKKERHET I FORBINDELSE MED MODELLFLYGING

7.1.1 Innledning

7.1.1.1 Lov om luftfart gjelder for alle fly, bemannede og ubemannede og av enhver art. Den gjelder dog ikke for modellflygingen!

Det første steget for sikker flyging med din modell er å lære av erfarne flygere. Et av de beste alternativene i så måte er å ta kontakt med en modellflyklubb.

Statistikk og lave forsikringspremier viser at modellflyging ikke er særlig farlig. Men som i andre aktiviteter kan ulykker skje hvis ikke sunn fornuft brukes. Fordi det kreves en høy grad av flymessig og teknisk dyktighet er modellflygingen en minoritetsaktivitet og derfor sårbar overfor negative publikumsreaksjoner. Den beste publisitet aktiviteten kan få er gjennom DEG og DIN ansvarlige holdning til modellflygingen.

Husk:

Modellflyging må ikke bare være sikker, den må også se sikker ut!

Flysikkerhet må gjennomsyre den enkeltes forhold til ,- og utførelse av hobbyen. Her menes ikke bare selve flygingen, men alle faser fra bygging til etter flyging.

7.1.1.2 I forbindelse med sikkerhetsforskriftene har NLF/MFS definert et modellfly på følgende måte:

"Modellfly er ubemannede luftfartøyer som brukes i sport eller hobby sammenheng. De skal, uansett type eller kategori, ikke kunne styres utenfor øyerekkevidde fra modellflygeren. Med styres menes her via radiofjernstyring for hobbybruk, godkjent av Post- og teletilsynet (PTE). Med øyerekkevidde menes den avstanden et modellfly kan styres uten optiske hjelpemidler. For alle praktiske formål vil dette være maks 2000 meter eller mindre, avhengig av modellflyets størrelse og farge."

7.1.2 Bygge/forberedelsesfase

7.1.2.1 Grunnlaget for en sikker utførelse av sporten kommer allerede i bygge- og forberedelsesfasen. Valg av modell etter erfaringsnivå og ferdigheter er helt vesentlig for at man skal kunne fly modellen uten fare for seg selv og andre. Det følgende er de faglige anbefalinger fra modellflyseksjonen for hvordan virksomheten skal utføres:

- velg en modell du tror du kan fly med god kontroll. Se mer om dette i læreboken «Modellfly»
- det lønner seg alltid å ta kontakt med erfarne modellflygere eller en flyklubb
- Ingenting er så deprimerende som å havarere en dyr maskin man i utgangspunktet visste man ikke var flink nok til å fly
- hvis du er nybegynner start med et fly som er lett å bygge og lett å fly

7.1.2.2 Når modell er valgt, og byggingen starter er det vesentlig at byggetegningene blir fulgt nøye hvis du har lite erfaring. Det vil også her alltid være en god ide å ta kontakt med erfarne flygere for å få råd. Ikke alle er like gode byggere og selv om ikke flyets utseendet er det beste, er det viktig at flyets struktur og bærende konstruksjon er skikkelig bygget. Dette må man aldri slurve med i prosessen. Følgende sikkerhetsregler må følges:

- følg byggetegninger og -instruksjoner nøye
- vær spesielt nøye med flyets struktur og bærende flater. Vingefester er spesielt viktige
- bygger du fly med radiostyring vær nøye med alle overføringskabler og stenger til rorflatene

7.1.2.3 Etter bygging er det viktig å kontrollere en del ting før første prøveflyging. Følgende sikkerhetspunkter må sjekkes etter bygging på hobbyrom eller stue slik at korreksjoner kan utføres før flyging:

- vingene er rette og uten vridninger
- riktig tyngdepunkt (vesentlig for gode flyegenskaper)
- radiostyring skikkelig festet
- overføringsstenger og kabler samt koblinger er sikre og ingen/lite slark
- horisontal haleflate rett og riktig innfallsvinkel i forhold til kropp/vinge
- alle rorflater kan beveges fritt og i riktig retning
- funksjonsprøving av alle ror i flyferdig konfigurasjon
- at startkroken er riktig plassert. (Gjelder RC-seilfly)
- at tank, mottaker og batteri er innpakket i støtabsorberende materiale (skumplast).

- at radiobryteren er montert et sted hvor den ikke utsettes for oljesøl fra motoren eller vannsprut fra flottører.
- at rorflatene er stive så de ikke vibrerer under flyging

Hvis alle disse kriteriene er tilfredsstillt vil flyet teknisk sett være luftdyktig, og man er klar for første flytur.

EGNE NOTATER:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

7.1.3 Før flyging

7.1.3.1 Et modellfly som kommer ut av kontroll eller flys uforsiktig, kan skade omgivelsene og personer i området. Det betyr at vi må være nøye når vi velger flysted. Mens en linestyrt modell klarer seg med en fotballplass eller løkke, trenger frittflygende modeller en stor slette eller et islagt vann. De radiostyrte modeller må også ha et relativt stort område. Idrettsbaner må unngås på grunn av stenger, lysstolper o.a. rundt banen. Før man flyr på et nytt flysted sjekk følgende:

- tillatelse fra grunneieren
- sjekk at landingsbane og startområde er tilfredsstillende
- kontroller om det er muligheter for ute/nødlandinger
- flyging i nærheten av master og høyspentlinjer må ikke forekomme
- ta hensyn til lokal bebyggelse og personer i området når flyområde velges
- for flyging med radiostyrte fly må det alltid finnes frekvenskontroll (f.eks. tavle). Hvis det ikke er frekvenstavle må alle nyankomne finne ut om andre har samme frekvens. Hvis så er tilfelle må all flyging avtales fra tur til tur
- det bør være opprettet sperrelinje hvor publikum står bak
- fly ikke innenfor en radius av 5 km. fra en flyplass uten å kontakte tårnet på forhånd. I nærheten av lufttrafikk er maksimal flyhøyde 130 meter (400 fot) uten spesiell tillatelse

7.1.3.2 For frittflygende modeller må man ta hensyn til følgende:

- velg et frittflygende område langt fra bebyggelse og flyplass
- velg startsted i den enden av området som vinden blåser fra. Det bør være minst 200 meter fra startstedet til nærmeste hindring, f.eks. hus, bil, eller mennesker
- hold deg langt unna strømførende ledninger i startøyeblikket. Husk at høystartlinen kan lede høyspentstrøm

7.1.3.3 For linestyrt modeller må man ta hensyn til følgende:

- velg et flatt område langt fra bebyggelse og andre hindringer. Unngå felter som har stolper og master tett ved. Husk at en eventuell kollisjon med strømførende ledninger kan være livsfarlig.
- kontroller at startbanene er fri for steiner og andre gjenstander som kan ta bort i propellen ved start.

7.1.3.4 Før hver eneste flytur er det viktig å få inn faste rutiner på en del sjekkpunkter. Selv erfarne modellflygere har i løpet av sin karriere hoppet over viktige sjekkpunkter med totalhavari som resultat. Denne paragrafen omhandler i hovedsak radiostyrte modellfly, men mange av punktene er også overførbare til line og friflukt.

Sjekk følgende før første flytur om dagen:

- at alle hengsler, linker og rorhorn sitter skikkelig fast og ikke har mulighet for å vibrere løs
- at servoer og motor sitter fast. Bruk låsemuttere. Du bør også (av støy-messige grunner) ha hengt motoren opp i gummifester.
- at både sender og mottakerbatteriet er nyladet
- Før du slår på senderen sjekker du (hver eneste tur):
- at frekvensen er ledig
- at senderen er merket med frekvensflagg slik at andre ser hvilken frekvens du har.
- at radioens rekkevidde er tilstrekkelig. Dette sjekker du hver dag du er ute og flyr. Enklest skjer det ved at du går bort fra flyet med antennen inne samtidig som du beveger stikkene. Rorene skal hele tiden bevege seg normalt til minst 20 meter fra flyet
- at du har sikret deg en frekvensklype dersom frekvenstavle er satt opp.
- Før du starter motoren sjekker du:
- at propellen er skikkelig festet
- at ingen tilskuere står i rett linje ut fra propellbladene (et propellblad som løsner er direkte livsfarlig for de som står i nærheten).
- Før du sender modellen sjekker du:
- senderantennen er dratt helt ut
- vingen(e) er skikkelig festet
- alle rorbevegelsene går riktig vei
- rorutslagene er store nok og at nøytralstillingen er korrekt
- det ikke finnes nære hindringer i startretningen, f.eks. mennesker, biler, stolper, trær, ledninger o.l.
- du kan nødlande etter en feilstart. (For et RC-motorfly kan dette være ved motorkutt, for et RC-seilfly kan årsaken være linebrudd eller utskjæring i starten)
- tilskuere og øvrige flygere på stedet er varslet om din start (gi varsel!)
- det ikke er andre fly i landingsfasen
- du starter i motvind, aldri medvind, Unngå sidevind!
- startlina ikke har festet seg til steiner og kratt (gjelder RC-seilfly)

7.1.4 Under flyging

Under flyging gjelder følgende sikkerhetspunkter:

- fly aldri over tilskuere eller tettbygd strøk
- fly ikke så høyt at det er fare for at du mister modellen av syne (spesielt viktig for RC-seilflygere)
- fly ikke med en motor som fusker. Du vet aldri når den stopper, og da kan du være for langt unna til å rekke landingsplassen
- et langsomt fly har vikeplikt for et hurtiggående fly.
- det bør som hovedregel ikke være flere enn 3 fly i luften samtidig. Hvis forholdene tillater det kan det være opp til 6 fly i luften samtidig. Er du nybegynner bør du fly alene! I forbindelse med seilflyging kan det være flere fly enn 6 i luften samtidig uten at dette er uforsvarlig.

7.1.4.1 For frittflygende modeller må man følge disse sikkerhetspunktene:

- fly aldri modellen uten at du på forhånd har kontrollert den
- etter hver flyging skal modellen kontrolleres for skader og eventuelt repareres før neste tur. Den skal også rengjøres slik at alle mekanismer fungerer

7.1.4.2 For linestyrt modeller må man følge disse sikkerhetspunktene:

- før flyging skal modellens styremekanisme, liner og håndtak kontrolleres. Særlig viktig er at linene ikke har fått skarpe bøyninger og at endefestene er solide

•

7.1.5 Før landing

Mange uhell skjer i forbindelse med landing. Årsakene kan være så mange, men en er at flyet i denne fasen har lav hastighet i forhold til luften og er derfor nær steilehastighet. Uberegnelige vinder og turbulens nær bakken kan forårsake en steiling med den konsekvens at flyet kan flikke. Følgende rutiner bør følges før landing:

- land alltid mot vinden hvis det er mulig
- sjekk at landingsområdet er klart, og meld fra om landing (rop høyt: «landing»)
- sjekk at flyet har landingskonfigurasjon (understell ute, flaps nede osv)

7.1.6 Etter flyging

Etter landing skal du ta en grundig sjekk av flyet for å se at det er i tilfredsstillende stand. Dette gjelder spesielt hvis flyet har fått en skade eller etter en hard landing. Vær ekstra påpasselig ved «unormale» landinger. Flyet kan ha fått større skader enn de som er synlige. Det vil alltid være en god ide å sjekke at eksempelvis radioutstyret og overføringsstenger er tilfredsstillende festet.

7.1.7 Reparasjoner

Fra tid til annen hender det at flyet havarerer eller gjør en hard landing. Dette er en del av hobbyen som alle må akseptere. Av sikkerhetsmessige grunner må man ta hensyn en del ting i forbindelse med reparasjoner. Vær heller ikke redd for å spørre om råd fra andre modellflygere som kanskje har mye erfaring med reparasjoner. Det er ikke alltid at de mest synlige skadene er de farligste etter en skade. Ofte vil «sekundærskader» eller usynlige brister og feil kunne forårsake et havari etter det man trodde var en vellykket reparasjon. Struktur i vinger blir ofte svekket når de en gang har blitt utsatt for en unormal hard belastning. Sjekk derfor dette nøye. Hvis man legger merke til hvordan flyet blir skadet vil man lettere finne «skjulte feil». Etter reparasjoner anbefales følgende sjekkpunkter:

- at flyets tyngdepunkt ikke har forskjøvet seg
- at vinger og haleflater ikke har usynlige brister eller skader under betrekningen
- at flykroppen og vingefester er hele og ikke har usynlige skader
- rorflater, overføringskabler/stenger ikke har skader og at de virker som tidligere
- radiostyring er fastmontert og virker som før (sjekk drev i servoer hvis de har en unormal gange)

EGNE NOTATER:

.....

.....

.....

.....

7.2 Aktsomhetsregler

7.2.1 Innledning

Som modellflyger er du forsikret både når du driver konkurranseflyging og hobbyflyging på et jorde. Den eneste forutsetningen er at du har betalt kontigent til NLF/modellflyseksjonen og at du overholder modellflyseksjonens aktsomhetsregler. Hva forsikringer dekker kan du se på www.modellfly.info. Det er selvsagt veldig vanskelig å sette skillelinjer mellom hva som er uaktsomt, grovt uaktsomt eller bare uhell forårsaket av utenforliggende årsaker man ikke har kontroll over. Det er den enkelte modellflyger som må ha en seriøs innstilling til sin hobby og tenke flysikkerhet hele tiden. I Norge er vi forskånet for dødsulykker med modellfly, men det har forekommet i andre land. De flyene vi opererer kan være livsfarlige hvis de blir operert av ukyndige personer.

Uaktsomhet i forbindelse med modellflyging har to sider. Den ene er vurdering av rent preventive flysikkerhetsmessige faktorer, den andre er i forhold til forsikring hvis et uhell har skjedd.

7.2.2 Uaktsomhet

7.2.2.1 Mange faktorer spiller inn når man skal vurdere hva som er uaktsomt i forbindelse med modellflyging. Generelt kan sies at brudd på modellflyseksjonens sikkerhetsregler ikke må forekomme og kan betraktes som uaktsomhet. Den enkelte lokale klubb bør ha retningslinjer hvordan brudd på sikkerhetsreglene skal straffes. Forslag i så måte kan være flyforbud for lengre eller kortere periode, mis-te av flyplassutsjekk, fornyet skolering eller kurs. Disse reaksjonsmetodene må være av en slik art at de har en preventiv effekt (dvs forhindre senere uhell og skader).

7.2.2.2 En modellflyger som utviser grov uaktsomhet i forbindelse med modellflyging kan ikke regne med at forsikringen dekker skader påført i forbindelse med et uhell. Det er vanskelig å gi generelle regler om uaktsomhet i forhold til forsikringsutbetalinger, da lokale forhold og grad av brudd på reglene spiller en vesentlig rolle. Modellflyseksjonen mener at følgende punkter kan defineres som grovt uaktsomt:

- tilsiktet lavflyging over eller direkte mot folkeansamlinger eller enkeltpersoner
- tilsiktet lavflyging over tettbygd strøk
- flyging med flymodeller som åpenbart ikke er luftdyktige
- Forårsakes skaden ved forsett (bevisst forsøk på skade) dekker ikke forsikringen noe. Flyet må i tillegg tilfredstille Modellflyseksjonens definisjon av et modellfly for at forsikringen skal gjelde (punkt 7.1.1.2).

7.2.3 Fremtreden ved skade

7.2.3.1 NLFs regelverk er bygget opp for at medlemmer skal ha glede av sin sport og i størst mulig grad hindre at medlemmene påfører andre skade. Selv med et godt regelverk, vil det kunne oppstå skader hvor det enkelte medlem, klubber eller NLF kan bli ansvarlig.

7.2.3.2 Ved skader hvor en kan vente erstatningskrav, skal en følge følgende prosedyre:

- Det skal straks skrives en rapport om uhellet. denne skal inneholde navn på skadevolder, skadelidte, dato for hendelsen og hvilket omfang skaden har. Er det uklart hvor stort omfanget blir, gis et foreløpig anslag.
- Ved personskade skal forholdet meldes til politiet.
- Rapporten sendes via klubben til NLF for registrering

7.2.3.3 NLF har laget en handlingsplan for ulykker. Denne er gjengitt i vedlegg A, og skal benyttes hvis det inntreffer en ulykke i forbindelse med modellflyging.

EGNE NOTATER:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

7.3 Radiosikkerhet. Se Lover/forskrifter

7.3.1 Innledning

Vi henviser til eget lærehefte "Behandling og bruk av din nye radiofjernstyring" som kan bestilles fra sekretariatet.

Vedlegg A - Handlingsplan ved ulykker

1 Hensikt

Denne handlingsplanen regulerer NLFs medlemmers og organisasjonsledds forhold til overlevende, pårørende og offentligheten før, under og etter en ulykke under flyging eller annen luftsport.

Der den enkelte fagseksjon har andre og mer detaljerte prosedyrer og instruksjoner for handling ved ulykke, gjelder disse foran denne handlingsplanen. Dog skal seksjonene påse at det ikke er prinsipielle avvik mellom deres instruksjoner og NLFs handlingsplan. Så lange det gjelder forhold til media, skal NLFs handlingsplan være styrende.

Den som kommer i kontakt med en ulykke, hva enten det skjer tilfeldig eller fordi det er en del av et operativt ansvar, må alltid ha klart for seg at hensikten med denne veiledningen er å ivareta, i nedenstående prioriterte rekkefølge, hensynet til:

- **den forulykkede:** Dette hensynet kommer først så vel ved skade som ved død, og alle forulykkedes forhold skal ivaretas på beste måte. Dette er ikke begrenset til å bevare liv eller begrense skader, det gjelder også informasjon om hendelsen og hensynet til vedkommendes personlige forhold.
- **de pårørende:** Det å få underretning om nærmestes død eller livstruende skade er en av de største psykiske påkjenninger et menneske opplever. Ofte reagerer ikke pårørende rasjonelt, og underretningssituasjonen krever særlig innsikt. Det er derfor politiets ansvar å underrette pårørende ved ulykker - de vil som regel be om assistanse av presten på bostedet. Det er også politiets ansvar å frigi navn etter at de pårørende er underrettet.
- **offentligheten:** Vår informasjonsplikt er i første rekke til politiet, som har plikt til å undersøke ethvert tilfelle av ulykke med død eller alvorlig skade til følge. Etter det kommer forholdet til nyhetsmedia. Disse skal gis nødvendig, korrekt informasjon, styrt av de hensyn som er nevnt ovenfor.
- **vår egen organisasjon:** Våre egne medlemmer og organisasjonsledd har enda større behov for informasjon enn det brede publikum. Vår egen organisasjon har også egne hensyn å ivareta. Det er viktig at de rette tillitsmenn/operative funksjoner får hurtig og korrekt informasjon, og at all informasjon utad blir koordinert.

2 Anvendelse

Denne handlingsplan gjelder ved uhell/ulykker under utøvelse av flyging og annen luftsport som har medført tap av menneskeliv eller alvorlige personskader.

Ved ulykker utenfor Norge, hvor norske utøvere blir sterkt skadet eller omkommer, gjelder hovedtrekkene i denne handlingsplanen så langt ikke forhold i det andre landet er til hinder for dette.

3 Øyeblikkelige lokale tiltak/varsling

Når det har skjedd en ulykke, skal følgende utføres, i prioritert rekkefølge:

- Start førstehjelp.
- Tilkall lege dersom dette anses nødvendig.
- Politi varsles ved død eller alvorlige personskader, eller når det er mistanke om kriminelle handlinger.
- Varsling i forbindelse med flyging i h.t. BSL D 3 skal foretas som beskrevet i BSL D 1-3. For aktiviteter i h.t. BSL D 4 skal, dersom virksomheten foregår innenfor kontrollert luftrom (CTR/TMA), flygekontrollenhet varsles, om ikke annet er foreskrevet i regelverket for aktiviteten. Varsling av NLFs sentrale organisasjon v/ seksjonsansvarlig ansatt personell eventuelt seksjonsleder, eventuelt generalsekretær NLF, som vil sørge for at sentrale tiltak iverksettes, ref. neste avsnitt.
- Varsling av egen operativ ansvarlig (skolesjef, hovedinstruktør, plassansvarlig)

Ulykkesstedet stenges av når dette er praktisk mulig.

4 Andre lokale tiltak

4.1 Ansvar for øyeblikkelig iverksetting av lokalt apparat

Den som har det operative ansvar på stedet, varsler den som har det formelle operative ansvar for den enheten som er berørt (klubbens eller gruppens flygesjef, skolesjef, hovedinstruktør e.l.) for å iverksette den lokale beredskapsplan. Har ulykke skjedd på eller ved en operasjonsbase (flyplass, flysted, hoppfelt o.l.), skal den som er plassansvarlig lede all virksomhet etter en ulykke inntil den formelt ansvarlige (flygesjef, skolesjef etc.) eller klubbens administrative leder avløser ham.

Det er av største viktighet at samarbeidet med politiet gis høy prioritet.

4.2 Ledelse ved lokal klubb (organisasjonskart m/avn)

Alle klubber/grupper innen NLF som driver fly/luftsportsoperasjoner skal ha et organisasjonskart som angir de operasjonelle og administrative ansvarsforhold i den lokale organisasjonen. Organisasjonskartet, med navn, adresse og telefonnumre, skal være oppslått på egnet sted eller være lett tilgjengelig.

4.3 Gjøremål for lokalt apparat

- Bistand overfor politi og offentlige myndigheter
- Praktiske gjøremål på ulykkesstedet
- Forhold til pårørende

Oversikt over adresser til pårørende skaffes til veie, og overleveres politi. Varsel til pårørende er politiets ansvar.

Når lokal klubb har forvisset seg om at pårørende er underrettet, kan de kontaktes, dersom det anses ønskelig. Forhåndsplanlagte kontakttelefoner bemannes. Overlevende må snarest mulig gis anledning til å ringe sine pårørende.

Etter at de har fått underretning via politiet om ulykken, bør de pårørende så tidlig som mulig gis informasjon om de faktiske, kjente omstendighetene rundt ulykken, dødsårsak, eventuelle planer for samling av klubbens medlemmer og andre. Pårørende kan eventuelt inviteres til samling sammen med klubbens medlemmer og eventuelt andre involverte på et egnet, forhåndsplanlagt, sted. Eksempler på "andre involverte" er:

- Overlevende
- Vitner
- Venner
- Redningspersonell

Har ulykken medført alvorlig personskade, bør klubben bistå de pårørende med reise til det sykehus hvor den skadde blir behandlet. Dersom de trenger annen støtte, f eks overnatting, bør klubben være behjelpelig med dette.

Normalt bør lokal klubb dekke eller refundere reise- og oppholdsutgifter til pårørende.

Overlevende, vitner og andre aktive som er på hoppfeltet i det en ulykke inntreffer, holdes om mulig samlet etter ulykken. De overlevende, eventuelle vitner og/eller øvrige tilstedeværende, bør forberedes på et møte med pårørende til de omkomne/skadede dersom de pårørende ytrer ønske om dette.

Pårørende skal alltid oppdateres/informeres om eventuelle nye forhold før media informeres.

4.4 Forhold til presse / media

De lokalt ansvarlige skal fortløpende vurdere hvilken informasjon som til enhver tid kan frigis til media. Dette skal skje i samarbeid med seksjonsansvarlig i NLF. Der NLF sentralt er involvert, er det viktig at NLF og den lokale klubb koordinerer informasjonsarbeidet for å sikre at ensartet informasjon blir gitt. Offentliggjøring av navn på omkomne, etter at pårørende er underrettet, er politiets ansvar.

4.5 Etterarbeid/ettervern

Skjer en ulykke i tilknytning til klubbmiljø, bør en minnehøytidelighet arrangeres så snart som praktisk mulig etter ulykken.

Pårørende følges opp i samme grad som andre impliserte i den grad de selv ønsker slik oppfølging.

NLF betrakter det som nærmiljøets (klubbvenners) ansvar å ta vare på hverandre etter en ulykke.

5 Tiltak som iverksettes av NLF sentralt

5.1 Ansvar for iverksetting av sentralt apparat

Denne del av handlingsplanen anvendes der aktiviteten er underlagt sentral NLF-kontroll, eller der den lokale enheten ønsker at NLF sentralt skal forestå oppfølging og informasjon.

Den av de sentrale tillitsmenn som i.h.t. forrige kapittel først varsles, har ansvaret for at NLFs sentrale apparat iverksettes. Det sentrale apparat vil normalt ledes av en seksjonsansvarlig ansatt person. Dersom det ikke oppnås kontakt med sentralt seksjonspersonell i første omgang, ansvarer den varslede tillitsmann for at det sentrale apparat iverksettes.

5.2 Ledelse av sentralt apparat

5.3 Gjøre mål for sentralt apparat (stillingsinstruks)

5.3.1 Administrative tiltak

Seksjonsansvarlig skal føre logg med tidsangivelse for hendelser, aktiviteter, henvendelser m.v.

Har seksjonen et fast opplegg for undersøkelse av ulykker, iverksettes dette systemet av den seksjonsansvarlige.

I perioden etter ulykken skal det holdes løpende kontakt med seksjonsleder og eventuell faglig ansvarlig og eventuelle direktiver fra disse iverksettes. Seksjonsleder vurderer selv i hvilken grad han skal forestå praktisk ledelse. Dersom det vurderes som nødvendig, trekker seksjonsansvarlige til seg andre ressurspersoner og danner en egen stab for krisehåndtering.

5.3.2 Varsling av offentlige myndigheter

Seksjonsansvarlig gjør praktiske forberedelser sammen med eventuell NLF-etablert undersøkelseskommisjon, og kontrollerer at politimyndighet er varslet der det er aktuelt.

5.3.3 Kontakt med pårørende

Når nødvendig oversikt (innen rimelig tid) innehas, og etter at politi har formidlet melding til pårørende, skal den seksjonsansvarlige ta telefonisk kontakt med de pårørende. Han skal opprettholde kontakt med de pårørende under den videre prosess, og forvisse disse om at de vil motta all den informasjon som NLF måtte sitte inne med. Pårørende bør gis en kontakttelefon de kan ringe til for ytterligere informasjon eller annen støtte. NLF skal stå til de pårørendes disposisjon.

5.3.4 Kontakt med presse/media

Dersom det ikke allerede er beskrevet i operasjonsinstruksene for den aktuelle virksomheten, skal det umiddelbart avklares mellom lokal enhet og NLF sentralt, hvem som skal ha ansvaret for mediakontakt. Dette kan bare være EN person. Alle andre med opplysninger eller meninger skal kanaliseres gjennom mediakontakten. Fortrinnsvis skal mediakontakten være den seksjonsansvarlige ansatte. Mediakontakten skal forestå all kontakt med pressen og har ansvaret for å sende ut pressemelding.

Media/offentligheten skal informeres så snart som mulig, i første omgang gjennom NTB. En tidlig melding til media motvirker spekulasjoner. Offentliggjøring av navn på omkomne og overlevende skal ikke skje før pårørende er varslet, og kun i samarbeid med politiet.

Lokale pressemeldinger kan sendes ut av den lokale klubben, men kun i samarbeid med den utpekte mediakontakten.

5.3.4 Kontakt med lokalklubb

Der ledelsen av tiltak/undersøkelser blir tillagt NLF sentralt skal den seksjonsansvarlige umiddelbart ta den sentrale ledelse og etablere en fast kontaktkanal med angjeldende klubb/gruppe.

6 Forhold til presse og media

Den som er gitt ansvaret som mediakontakt oppretter, på eget initiativ, forbindelse med media og gir så mye informasjon som mulig, i første omgang til NTB.

Mediakontakten innhenter informasjon fra alle tilgjengelige kilder, særlig fra lokal klubbledelse/-politi. Han har på vegne av NLF ansvaret for all kontakt med media, men kan avtale at den lokale klubben informerer lokal presse/radio/TV.

Pressen skal gis informasjon om det faktiske hendelsesforløpet så langt det er kjent. Det må imidlertid ikke være tvil om riktigheten av den informasjonen som gis (må baseres på faglige vitner, rapporter). Det må presiseres at alle forhold ved ulykken vil bli gransket enten av en NLF-opprettet undersøkelseskomisjon eller av flyhavarikommisjonen (avhengig av typen aktivitet). Inntil kommisjonen har gjennomført sitt arbeide vil vi ikke ha noen oppfatning om fullstendig hendelsesforløp eller årsakssammenheng. Tekniske spørsmål rundt ulykken (årsakssammenheng) skal ikke omtales i de første pressemeldingene.

Det er viktig at pressen får så fullstendig faktisk informasjon som mulig. Er informasjonen mangelfull eller tilbakeholdes, vil media selv spekulere både i hendelsesforløp og årsakssammenhenger. Slike spekulasjoner kan ofte være til skade for de involverte og til stor belastning for de pårørende. Fullstendig hendelsesfremstilling er derfor i alles interesse.

Få journalister har særlig kjennskap til flyging og luftsport, og har ofte begrenset flyteknisk innsikt/forståelse. Tekniske forhold som ikke er umiddelbart forståelige bør unngås (de vil som regel heller ikke vekke interesse). Teknisk informasjon blir ofte feiltolket, slik at den informasjon som gis må være enkel, lettfattelig og uten faguttrykk.

Overlevende og pårørende bør skjermes fra media i den utstrekning vi har kontroll med situasjonen, og kun fremstå på frivillig basis.

7 Planlegging av lokale tiltak

7.1 Lister over medlemmers pårørende

Navn	Pårørende	Adresse	Postnr	Sted	Tlf

Alle NLFs klubber/grupper bør til enhver tid ha en oppdatert liste over operasjonelt aktive medlemmer, med oppgave over nærmeste pårørende. Dette kan ivaretas gjennom at en slik liste finnes på et kjent sted, f. eks. klubblokalet. Hver klubb/gruppe må finne frem til hensiktsmessige løsninger for oppdatering og oppbevaring av slike lister.

7.2 Informasjon til medlemmer om klubbens planer

Klubbens/gruppens medlemmer må gjøres oppmerksom på innholdet i denne handlingsplanen og med de lokale forberedelser og tilpasninger som er gjort.

VEDLEGG B - Når ulykken har skjedd

Hva har skjedd? Fortell om hendelsesforløpet og omfanget av ulykken.

Hvorfor? Forbered deg på spørsmål om årsak og skyld. Spørsmål om årsak besvares bare dersom årsaken er et FAKTUM. Spørsmål om skyld besvares ikke av oss.

Sikkerhet. Spørsmål om sikkerhet bør kunne besvares med en gang - hvorvidt sikkerheten generelt er god nok, om sikkerhetsregler ble brutt etc. Husk: Kun FAKTA.

Konsekvenser. Virkninger for virksomheten, klubben og medlemmene. Vær forberedt på spørsmål om økonomiske problemstillinger, særlig forsikringsspørsmål. Kjenn til ansvarsforsikringsforholdet for den aktiviteten det gjelder.

”Leveregler”

- Vær tilgjengelig hele døgnet
- Hvis du ikke kan kommentere, så si ifra med en gang
- Klarlegg FAKTA så snart som mulig. Har du sagt du skal ringe tilbake - GJØR DET!
- Kjenn de tidsberegningene media arbeider under
- Ikke spekuler - hold deg til fakta
- Ikke favoriser enkelte media
- Hold deg kjent med journalister og andre i de lokale media som du har kontakt med

Pressemelding

En pressemelding skal inneholde:

- Hvem (som er skadet/omkommet)
- Hva (som har skjedd)
- Hvor (det har skjedd)
- Når (det skjedde)
- Hvorledes (det skjedde)
- Hvorfor (det skjedde - men bare hvis det er et FAKTUM)

10 bud ved kontakt med media

- Vær deg selv
- Vær forberedt
- Snakk klart og tydelig
- Svar på spørsmålet
- Snakk sant
- Gi bare FAKTISKE opplysninger
- Unngå bruk av tall
- Ikke bruk faguttrykk
- Ikke gå inn i tekniske detaljer
- Gi ALDRI uttrykk for mening om skyld/ansvar

HAR DU LYST TIL Å LÆRE MER?

Da anbefaler vi boken "MODELLFLY", som tar for seg alle emner innen modellflysporten. Skrevet av Ottar Stensbøl, en av nestorene innen modellflysporten i Norge.

Boken kan kjøpes fra: Norsk Aero AS, Wergelandsveien 1. Oslo
Tlf. 23 10 29 03. Fax: 23 10 29 02 - www.nakshop.no
eller spør etter den hos din hobbyforhandler

