

Lars Sundin  
091014

Hej Arne!

En intressant fråga du ställer: *Kort sagt är det möjligt att ha genomlevt en sådan här spektakulär händelse utan posttraumatiska reaktioner? Jag förutsätter att man gjort psykologiska test med både Sully och Skiles - men hur säker kan man vara på att dessa båda piloter är fit for fight?* Åtminstone i denna artikel är jag beredd att svara "ja" på din fråga (för att snabbt kunna övergå till annat jag tycker är intressant). Även om vi alla är vana vid att minnesbilder dyker upp oanmält när man minst väntar det är det ju för den skull inte säkert att de också kommer just när man tycker att de kanske borde göra det. Men det är ju tacksamt i hollywoodfilmer.

Jag tror nog att "vetenskapen inte kommit så långt" eller i varje fall svajar den än hit, än dit. Psykologi anses väl fortfarande inte vara en helt seriös naturvetenskap. Och om psykiatri skall vi väl inte bara tala... (Men professor kan man bli och pengar kan man tjäna...) Jag googlade att fick denna aning bekräftad och så fann därtill som vanligt en del skoj saker.

Man kan ju på webben hitta mycket skrivet om Gottrörapiloterna. De blev ju genom omständigheterna tre, och den tredjes insats anses väl allmänt ha varit till nytta, även om den inte var enligt regelverket och väl kanske också gjort kaptenens svåra uppgift ännu svårare. Denne tredje man ådrog sig fysiska skador som några år senare hindrade fortsatt flygande och så kom därtill trassel med det skydd hans försäkring skulle ge.

Jag kommer att tänka på hur en gång piloturvalsinstrumentet DMT - Defence Mechanism Test - var mycket omtalat och sades ha varit en viktig orsak till att flygvapnets haveristatistik började förbättrades så markant mot senare delen av 60-talet. Se [denna hyllande artikel](#) som nog har några år på nacken exempelvis. Men jag lade in en rad i SFF Kronologi för 1970 om testets användning i FV. Senare har det tydligen i andra sammanhang visat sig att testet inte alls var så bra som man trott. [En SvD-understreckare](#) om psykologiska tester nämner detta: *Ett i Sverige utvecklat projektivt test, DMT, har påstått ge tillförlitliga prognoser för stridsflygares sätt att fungera. Det har använts för urval av piloter inom många länders flygvapen, men uppföljningar visar att det inte håller måttet. Sambanden mellan testet och piloternas prestationer är i stort sett slumpmässiga. De ursprungliga, mycket lovande, resultaten framstår som oförklarliga.*

(Antagligen var det driftstörningsanälän-systemet som infördes 1965 i FV som var viktigast för att minska haverierna. Föraren behövde inte längre riskera repressalier om han gjorde fel utan kunde fritt berätta om sådana situationer som han med nöd och näppe klarat av. Tyvärr fick jag inte in denna viktiga sak i SFF Kronologi helt och hållet, men det står å andra sidan f n med röd text så det kanske märks bättre så.)

DMT-testet bygger på det jag skulle kalla "freudianska idéer" som var i ropet då. Annan googling visade att de senaste rönen i USA är att man tydligen genom analys av blodprov kan avgöra vilka individer som är mest tåliga, "natural born heroes" med förmåga att "stay cool". Jo visst, utvecklingen i "hjärnskrynklarbranschen" har gått från själ mot kemi och just nu har vi en debatt om KBT, kognitiv beteendeterapi. Sedan har ju Anna Odell effektivt klätt av en stollig psykiatriker – även om hennes syfta inte var personlig vendetta utan bara att visa hur illa det är ställt inom svensk psykiatrisk vård och kunskapen om människans psyke/psykologi.

Ett skoj citat från en flygingenjörblogg: *När jag gick på flygskolan så klagade mina lärare på att vi elever hade blivit så homogena och tråkiga efter att uttagningen med DMT - Defence Mechanism Test hade införts. Dagens flygelever är dessutom jämfört med tidigare ca 2-3 år äldre på grund av kravet på tidigare genomförd värnplikt och officershögskola. Att som tidigare kunna köra vigen innan man fick handla på systembolaget är i dag otänkbart. Det är snarare så att vissa elever närmar sig 27 innan dom får flyga tungt. För en pilot så var det nästan pensionsålder för 30 år sedan.*

**Det vore ju ett värdig flyghistorisk uppgift att beskriva den process som ledde till den mycket stora förbättringen i FV:s haveristatistik som tog sin början under senare delen av 60-talet. Många liv har räddats.**

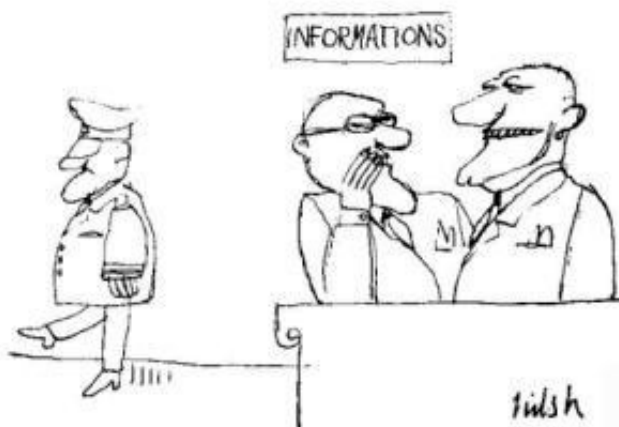
Tillbaka till [Gottröra](#): Det handlade nog inte så mycket om en eventuell handlingsförlamning utan mer om att handböcker/checklistor var ofullständiga och att besättningen inte var utbildad att ta hand om den uppkomna situationen och även inte snabbt nog lade märke till motorernas kompressorfall. En ungefär samtidigt startande maskin från samma bolag råkade ut för liknande problem med isbitar som kom in i motorerna men inte i samma utsträckning. Detta upptäcktes först efter landningen. Planet kunde sedan flygas tillbaka till Arlanda för reparation.

Sedan tycker jag att [denna händelse](#) är nog så intressant och potentiellt mer allvarlig än bolagets mer medialt uppmärksammade "missöden" med samma typ. Här handlar det återigen inte om "handlingsförlamning" utan om brister i handböcker/checklistor/föreskrifter. Fast själv tycker jag att det måste vara stressande att behöva plocka fram rätt checklista istället för direkt att kunna "plocka fram" en "minnesramsas" ur minnet. Dagens plan är komplicerade. Bidragande var även att kaptenen med sin jeterfarenhet inte var riktigt medveten om propellerplans egenheter. Vilket styrmannen då visste mer om men kaptenen bestämmer ju. Så hon lydde kaptenen och lyckades assistera honom så att allt slutade väl.

Själv har jag aldrig funderat på om besättningen i det trafikplan som jag skall till att åka med ser pålitlig ut eller inte. Däremot minns jag personer vars sätt att köra bil skrämde mig. Jag ville inte gärna sitta bredvid som passagerare.



När jag sa till Jonsson, att du är så hjulbent, att en gris kan krypa mellan benen på dig, svarade han: "Kryp då!"



- Kapten Andersson lär vara en baddare på fruntimmer.  
- Det är möjligt, men han duger då inte till att göra en snygg landning i slavind med sporrhjulsflygplan.

Teckningar lånade av Nils Hammarström (1929-1983) med texter "modifierade" av Lars Gibson som denne sedan vanligt försynt uttrycker det...