

Direktør i Statens havarikommisjon for transport:

Fungerende entusiast

Liv Jørgensen

Ranveig Holden Bøe

Det begynte med en katt. Så ble det ryper. Det måtte jo ende med fly. Grete Myhre er fungerende direktør i havarikommisjonen, og bedre kan det visst ikke bli.



DRAMATIKK: I Havarikommisjonens hangar på Lillestrøm står fly og helikoptre som skal undersøkes etter ulykker.

Langs innkjørselen til kommisjonens nye bygg på Lillestrøm strekker seg et gjerde med piggråd på toppen. Men det kunne vært verre. Vi kunne, som det heter i en gammel sang, «ha havna på Strømmen i stedet». Dessuten åpenbarer det seg estetiske, stilrent stillferdige lokaler innendørs og en så entusiastisk direktør at det er bare å gi seg over.

– Jeg gleder meg til jobben hver eneste dag, sier Grete Myhre.

Tidligere beskjeftiget kommisjonen seg utelukkende med fly. Nå etterforsker den også jernbane- og veiulykker – derav det utvidede navn Havarikommisjonen for transport. Fra 2007/2008 får den også ansvar for sjøfarten.

– Dette er noe av det mest tilfredsstillende du kan gjøre, sier Grete Myhre. – Det gir resultater. Alt vi utreder får konsekvenser og forebygger ulykker.

Helt tilfeldig

Fungerende direktør, tidligere stabssjef i avdelingen for menneskelige faktorer, havnet nærmest uforvarende i sjefsstolen i april, da forgjengeren inntok direktørstolen i Avinor. Sånn er det med Grete Myhre. Ting skjer – i den grad at hun påstår at hele livet har vært en stor tilfeldighet. Ingen klar karriereløype åpenbarte seg for henne under studietiden. Men etter at hun var assistent på et søvnforskningsprosjekt med katter, begynte en særpreget ball å rulle.

– Da mannen min, som er fysiolog, fikk jobb på det da nye Universitetet i Tromsø, fulgte jeg med uten mål og mening. Men der traff jeg en som visste at jeg hadde holdt på med katter, og han lurte på om jeg ville bli Norges første rypepsykolog.



HELT EGEN: Grete Myhre har gått sine egne veier og skapt sitt eget innhold i de jobbene hun har hatt, og hun stortrives i Statens havarikommisjon for transport. «Alt vi gjør får konsekvenser,» sier hun.

Jaha?

– Det skulle lages en rypefarm, og de ville ha forskning. «Det er greit, det,» sa jeg, og et sted måtte jeg jo begynne. Så jeg merket 30 ryper med hønseringer og satt og observerte ryper et halvt år. Etter hvert tok jeg doktorgraden på rypenes sosiale liv og sexliv.

– *Du store.*

– Men da vi skulle til Oslo igjen etter seks år, hadde jeg ikke jobb her, heller. Da kom jeg i kontakt med Luftforsvaret, hvor det skulle settes i gang et forskningsprosjekt om søvnproblemer hos radaroperatører nord for polarsirkelen i samarbeid med det engelske luftforsvaret. Jeg ble spurt om å lede den norske delen. «Ja, det er greit, det,» sa jeg.

Selvsagt sa hun det. Og siden altså ting skjer med Grete Myhre, og hun i løpet av et par års prosjekttid fikk snakket mye med mange militærflygere under studier som gjerne foregikk nattetid, ble det etter hvert opprettet en stilling for henne på Flymedisinsk Institutt. Stillingsinstruksen skrev hun selv.

– Jeg skulle undersøke reaksjonene etter ulykker – blant overlevende, hos pårørende og kolleger. Jeg fikk være med på seleksjon og vurdering av viktige egenskaper for piloter. Siden det ikke fantes noen lærebok i flypsykologi, syntes Grete Myhre hun fikk skrive en selv. Nå har den vært pensum for alle norske flygere i ti år.

Mennesker og faktorer

– Vår oppgave er forebygging, å sørge for at ulykker ikke skjer igjen. Det dreier seg altså ikke om fordeling av skyld. Da er det viktig å kjenne aktørenes tilstand ved ulykken. Hva gjorde de de siste 72 timene før den skjedde? Hvordan er livssituasjonen deres? Hva spiste de? Har de en god turnus? Har det vært problemer, for eksempel med streik? Vi kartlegger situasjonen og ser på de organisatoriske forholdene i firmaet, på utdanning, muligheten til etterutdanning, får folk god nok opplæring? Alt som spiller en rolle for stressnivået, om det er private forhold eller arbeidet, er viktig for å forstå ulykkesårsaken. Det er nemlig sjelden noe galt med flyet.

– *Menneskelig svikt, altså?*

– Jeg liker ikke å kalle det menneskelig svikt. Det handler om menneskelige faktorer. Da skjønner vi lettere at en ulykke kan skje hvem som helst. Faller det ned et fly eller skjer noe med et tog, går vi alle styremekanismer og konstruksjoner etter i sømmene. Kan hende finner vi ingen ting. Hva så med operatøren? Iblant kan det være enkelt, som at vedkommende ikke har fått med seg at styremekanismer er modifisert, fordi han nettopp har hatt ferie eller vært syk – og derfor gjør en feil. Problemene må da kommuniseres internt.

– Etterpå er oppgaven å få piloten ut og opp i fly igjen. Da kommer krisepsykologien inn. Vi følger folk over tid, etter at pressen har forlatt åstedet, og ser på reaksjonene, forteller hva de kan vente seg. Gjelder det en flyger, får han et treningsopplegg som ligner situasjonen før ulykken.

– Mange får reaksjoner de blir skremt av. De reaksjonene er helt normale – folk skal ha dem. Bare å vite det, hjelper til å få ting til å falle på plass. Og det hjelper å bli intervjuet, komme til en samtale. Kolleger blir samlet og informert. Noen kan fly igjen uken etter, for andre tar det lenger tid. Men ingen har sluttet å fly på grunn av ulykker de siste årene, forteller Grete Myhre.

Ingen grunn til panikk

Direktøren, som kom til Havarikommisjonen etter stadig å ha minnet dens tidligere leder general Wilhelm Mohr om betydningen av psykologi, deltok på sin første havariundersøkelse i 1987 – Brønnøysund-ulykken. Åstedet var ikke et pent syn, ingenting for folk med flyskrekk.

– Flyskrekk ble jeg kurert for, da jeg var i Luftforsvaret. Jeg prøvde å bortforklare saken, helt til en observant mann skjønnte problemet. Så jeg fikk 35 landinger og avganger nesten på rippet, hvor de hver eneste gang forklarte meg hva som skjedde. Da blir du kurert – dette kan pilotene. Men det er overhodet ingen grunn til å være redd for å fly. Vi har veldig sikre fly. Det er i alle fall trygt utenom Afrika.

– *Aeroflot?*

– Aeroflot har begynt å bli bedre. I sovjettiden hadde vi ikke tilgang på statistikker. Det virket jo som om det aldri skjedde noe galt. Nå er det delt opp i flere selskaper. Visstnok tar de iblant fortsatt ståplasser på lokale strekninger.

– Nåde det vestlige flyselskap som ikke har sikkerhet som første prioritet, fortsetter Myhre. – Økonomi står ikke øverst – da er du ute! Havarikommisjonen får om lag 130 meldinger årlig til hver av sine seksjoner – luft, jernbane og vei. Mellom 20 og 25 blir grundig undersøkt.

– Det skjer mange nesten-ulykker og hendelser, forklarer Myhre. – Vi lærer av dem for å forebygge. En hendelse er sånt som at to fly passerer hverandre i luften, og det kunne gått galt. Nestenulykke er en situasjon som den vi hadde på Sola nylig, da et fly sto på banen idet et annet skulle lande.

I trafikken skjer så mange ulykker at Havarikommisjonen ikke kan undersøke hver eneste en. Men gjelder det vogntog, tunneler, farlig gods eller privatbiler med mer enn fem omkomne, trår den til.

– Det er så godt å se at arbeidet vi gjør får konsekvenser. I Egersund i fjor kuttet for eksempel en hjullaster taket av en stasjonsvogn med en familie på fem inni. Det viste seg å være noe galt med styremekanismen på hjullasteren. Etterpå har Volvo trukket tilbake 8 000 slike over hele verden, mens andre produsenter har sett på sine egne produkter. Vi lærer mye om hvordan biler skal konstrueres for å redusere dødsulykkene.

Lyst er lurt

– *Du har aldri hatt lyst til å bruke faget som behandler?*

– Nei. Jeg tror ikke jeg er tålmodig nok. Jeg leste Harald Schjelderups innføring i psykologi på gymnaset og fikk umiddelbart lyst på faget. Psykologer og psykologistudenter kan være litt konservative. De er tradisjonelt opptatt av det kliniske. Da jeg på studiene sa at jeg var mest opptatt av det normale mennesket, lurte noen på hvorfor jeg var der. For noen virker det kanskje skremmende å ikke gå inn i ferdiglagete stillinger. Men det ligger jo så mange muligheter i å tenke nytt. Min gamle professor ga meg det råd at jeg skulle gjøre det jeg hadde lyst til. «Det gjør du best, og det blir tryggest i lengden,» sa han.

– Skulle jeg begynne om igjen, ville jeg gjort akkurat det samme, bortsett fra en ting: jeg skulle slått mer på stortromma. Jeg gikk jo stille i dørene. Pene piker skulle ikke rope høyt. Nå er det slutt på all skepsis. Men den første tiden i Luftforsvaret – som psykolog, kvinne og sivil – da var det mange som lurte på hvorfor jeg var der.

I dag er tre kvinnelige havariinspektører i aktivitet – utenkelig før.

– Det kan være tøft på ulykkessteder – stygge scener. Og det er tøft å møte pårørende og skadde. Man må forberede seg så godt som mulig og forstå at det er brutalt. Ved Torghatten i -87 hadde det vært brann i flyet, det var mye stygt å se. Jeg hadde den fordel at jeg ikke behøvde å gå så tett på, men gjorde en tabbe da vi alle spiste middag en kveld: jeg bestilte biff. Den bestillingen forandret jeg fort, da alle de andre valgte kokt fisk.

– *Venner man seg til å omgås ulykker?*

– Heldigvis ikke. Men du vet hva du forventer. Det blir til å leve med. Du vet at livet ikke er rettferdig. Dessuten har jeg sett at folk blir veldig mye mer omsorgsfulle etter å ha vært igjennom noe – da kan du trå til som medmenneske.