



Uge 43 er blevet udnævnt som europæisk arbejdsmiljøuge mod støj på arbejdspladsen. SLV er den myndighed, som fører tilsyn med arbejdsmiljø om bord i danske luftfartøjer og har i forbindelse med de danske initiativer i arbejdsmiljøugen sat fokus på støj ombord, og hvordan der arbejdes med at reducere støjbelastningen rundt omkring i de forskellige luftfartsselskaber.

SLV udgiver i alt 5 flyers – en til hver dag at læse. De 5 flyers er udarbejdet med støtte fra det europæiske arbejdsmiljøagentur i Bilbao og er sendt ud til alle selskaber. De kan også læses på SLVs hjemmeside.



De 5 flyers indeholder hver en historie fortalt fra branchen, og alle sider har fået ordet: flyvechefer, piloter, kabinebesætningsmedlemmer, flymedicinere og en "hvor skaden er sket".

SLV håber at de 5 flyers vil være med til at sætte mere fokus på støj og frem for alt det arbejde og de initiativer, som sker rundt omkring.

God fornøjelse

Støttet af:



På Flyvemedicinsk Klinik for at blive fit for flight

De fleste piloter og cabin crew i dansk luftfart kender Flyvemedicinsk Klinik ved Rigshospitalet og overlæge i øre-, næse- og halssygdomme Mads Klokke. Han taler varmt for brugen af headset med Active Noise Reduction og siger til alle på arbejde i luften: Pas godt på din hørelse.

– Du kan godt kalde os for flyvesikkerhedssystemets fortrup, for vores undersøgelser er primært forebyggende af hensyn til flyvesikkerheden. Sådan siger overlæge Mads Klokke ved Flyvemedicinsk Klinik ved Rigshospitalet.

– På en almindelig uge beskæftiger vi os måske højst 1-2 gange med trykudligningsskader som barotraume i ørerne eller bihulerne, eller mere sjældent jag i tænderne. Hovedparten af vores tid her på klinikken går med at undersøge, om piloter og flyvepersonale opfylder de krav til helbred og fysik, der er defineret af myndighederne. Og retningslinjerne kommer jo fra SLV, som også bedømmer og afgør, om folk kan få lov til at flyve eller ej. Og så har vi sådan nogle dejligt tykke bøger med det hele i her, siger overlægen i øre-, næse- og halssygdomme, mens han smiler og rejser sig og piller en tung bog ned fra en hyld.

Vi er jo mennesker

Han slår op her og der og fortæller livligt videre. En høreskade kan betyde enden på en karriere, og det er kedeligt for de involverede parter. Det er dyrt for et luftfartsselskab at sige farvel til en pilot i hans bedste alder, og de fleste vil absolut også helst flyve frem til pensionsalderen.

Men selvom samtalen hele tiden kredser om alvorlige emner, er tonen let og lige så uformel som beklædningen. Her er ingen hvide kitler eller løftede pegefingre, og overlægen taler lige ud af posen. Men atmosfæren på klinikken har åbenbart ikke altid været helt så afslappet.

– Tidligere var det hele meget mere stift herinde. Men sådan er det altså ikke mere, konstaterer Mads Klokke med stille eftertryk.

– Vi er jo mennesker ligesom piloterne, og vi skal have tingene til at fungere. Så vi tager os også af deres problemer og småskavanker, selvom det måske umiddelbart er uden flyvemæssig betydning, forklarer han.

Bearbejdet holdningen til støj

Mads Klokke har arbejdet i næsten 20 år med høreskader og andre flyverelaterede sygdomme. Ved siden af sit arbejde på Flyvemedicinsk Klinik ved Rigshospitalet underviser han læger i forsvarret og i danske flyvelægers organisation samt piloter og personale i visse flyselskaber. Mere end 35 videnskabelige artikler i internationale medicinske tidsskrifter om flyverelaterede sygdomme vidner om hans høje kapacitet på området.

Han oplever, at rigtigt mange piloter efterhånden har fået bearbejdet deres holdning til bl.a. støj, hvilket han kalder 'rigtigt godt for mange ting.'

– Når vi konstaterer en eller anden skavank, bliver piloten eller besætningsmedlemmet 'udredt', dvs. videre og grundigere undersøgt for at afklare, om det har betydning for flyvesikkerheden eller ej. Deri ligger selvfølgelig også en personlig gevinst, om man skal være opmærksom på noget i forhold til livsstil; motion, rygning, mad osv. Og hvis det er et støjproblem, kan det være, at man skal undgå at gå på jagt uden støjværn...

Med kombinationen af det tekniske måleudstyr, de forskellige prøver med høj detaljeringsgrad samt ikke mindst den lægefaglige indsigt og





STOP STØJ



ekspertise kan Mads Klokke og personalet på høreklinikken se, om en hørenedsættelse er erhvervet og altså støjbetinget, om den er arvelig eller bare helt almindeligt aldersbetinget.

Han kan endda påvise, om en høreskade er støjbetinget, som følge af at personen går på jagt. For her er det helt typisk det venstre øre, der har lidt mest overlast. Øret ligger åbent for braget, for det er jo ikke, som det højre øre, dækket af krave og skulder ved affyring af geværet...

Tre typiske høreskader

– Vi møder forskellige typer skader på hørelsen. Der er personen, som tidligere har været pilot ved forsvaret og har 20 års flyvning bag sig. Hvor det ikke har været tradition at bruge støjværn ude på flyvepladsen, når man skulle tjekke flyet inden take-off. De personer kan ofte have en hørenedsættelse, konstaterer han.

– Så er der den unge fyr på måske 20 år, der gerne vil være pilot. Her er hørekravene jo skrapere, end når først man er blevet pilot. Der er jo nåleøje, man skal igennem. Her kan der være tale om en hørenedsættelse på grund af for meget skarpt krudt en nytårsaften. Eller især MP3-afspillere, walkman eller disco. Navnlig høj musik med headset på er farligt for hørelsen, og nogle i denne kategori når slet ikke ind i systemet. Dem fortæller vi, at de gør klogt i at beskytte deres hørelse og finde sig et stille job.

– Den tredje gruppe er arveligt disponeret for hørenedsættelse, og den er større end de to første grupper tilsammen. Arvelig hørenedsættelse kan både opstå tidligt og sent i livet. Her kan vi også se på høreprøven, når det er arveligt betinget. Men en sådan type hørenedsættelse hos en pilot betyder ikke nødvendigvis, at han ikke må flyve mere. Dels er kravene til erfarne piloters hørelse noget mere lempelige, end hvis man vil begynde på uddannelsen. Dels er der mulighed gennem en såkaldt Flight Deck Test – med lydoptagelser af cockpitstøj fra de professionelle flytyper og kommunikation med tårnet lagt oveni – herefter at teste, om piloten forsvarligt er i stand til at høre og forstå, hvad der foregår, forklarer Mads Klokke.

Han understreger, at SLV foretager en tilsvarende test, men hvor Flyvemedicinsk Klinik alene kan komme med indstillinger til SLV, er det styrelsen, der som myndigheden træffer beslutningen om, hvorvidt piloten kan fortsætte med at flyve eller ej.

ANR-headset særligt gode i propelfly og helikopter

– Jeg vil gerne fremhæve ANR i headset, dvs. Active Noise Reduction, som noget særligt godt omkring forebyggelse af høreskader. ANR er særligt godt i propelfly og helikoptere med lavfrekvent støj, selvom det selvfølgelig også er ganske anvendeligt i jetfly. ANR er effektive op til de høje mellemtoner, der ligger på 12-1500 hertz.

– Mere højfrekvent støj kan udelukkes med gode headset, der slutter tæt og er lavet af det rigtige materiale. Det er såkaldt passiv støjdæmpning. ANR er aktivt ved, at den indbyggede teknik i headsettet registrerer de lydbølger, der kommer imod dig og derpå udsender tilsvarende lydbølger af sted i modfase, så de altså neutraliserer støjen. Så opfatter øret under headsettet, at der bliver mere 'stille', og det giver to store fordele: Mindre støj og bedre kommunikation, siger Mads Klokke.

Tinnitus og fatigue

Støj kan fremkalde den høreskade, der hedder tinnitus, og en følgesvend til tinnitus er fatigue. Fatigue betyder, at man er udtrættet, måske lidt sløv, og at man let mister lidt af koncentrationen. Tinnitus opfattes som bl.a. øresusen, lyden ved tv-prøvebilledet, klokke der ringer, vesterhavsbrændingen, fuglekvidren og lignende.

Tinnitus optræder ofte sammen med en hørenedsættelse og kan være meget generende for nogle. Men tinnitus behøver ikke at følges med hørenedsættelse, og omkring 15 procent af befolkningen går faktisk rundt med tinnitus. Op til 40 procent har haft det i en periode af deres liv.

– Men hvis man pludselig får oplevelsen af nyopstået tinnitus eller pulserende tinnitus på det ene øre, vil vi meget gerne have, at folk henvender sig. Så kan vi undersøge, om det er tinnitus eller måske skyldes

noget andet. Omvendt kræver ensidig tinnitus gennem lang tid eller tinnitus på begge ører ikke yderligere udredning.

– Ved de allerfleste tilfælde af tinnitus kender vi ikke den egentlige årsag. Men vi ved, at tinnitus kan gøre, at man ikke er fit for flight, og at alle former for stress forværrer tinnitus. Og alvorligt optrædende tinnitus kan være et problem. Det kan give kommunikationsbesvær under flyvning. Og måske også gøre det svært at falde i søvn efter arbejde. Her kan det hjælpe for nogle at tænde for noget lav og rolig musik på radioen, slutter Mads Klokke, der samtidig anbefaler alle med generelle tinnitusproblemer at henvende sig til www.sundhedsklinik.dk eller www.tmf.dk.

Du kan altid kontakte Statens Luftfartsvæsen (SLV), hvis du har nogle spørgsmål vedr. arbejdsmiljø ombord:

Statens Luftfartsvæsen
Ellebjergrvej 50
2450 København SV.
3618 6000
www.slv.dk

Det er luftfartsinspektør Lene W. Grøndahl, som varetager området i det daglige arbejde:

direkte nr. 3618 6272
mail: legr@slv.dk

Der udgives et nyhedsbrev om arbejdsmiljø, som du kan abonnere gratis ved at tilmelde dig på vores hjemmeside.

Du kan læse mere om støj på den særlige støjportal, der er udarbejdet i fælles skab med de andre danske arbejdsmiljømyndigheder. Link findes på arbejdstilsynets hjemmeside www.at.dk

Det europæiske arbejdsmiljøagentur har mange oplysninger om støj med mere på deres hjemmeside

<http://ew2005.osha.eu.int>

Interview og tekst:
Morten Friis Jørgensen (DJ)
Portrætfotos: Privat
Layout: Solveig Leifsdottir (SLV)
Tryk: SLV
Oplag: 2000