



Inledning

Under 2015 och 2016 inträffade under en ganska kort tid ett antal mer eller mindre allvarliga tillbud inom Helikopterflottiljen. Från centralt håll togs beslut om att ett arbete med fokus på flygsäkerhet inom helikopterverksamheten behövde göras.

Under 2016 och 2017 har det genomfört fyra flygsäkerhetsseminarier med brett deltagande från Helikopterflottiljen och operatörsledningen. Seminarierna, och arbetet mellan dem, har fokuserats kring en central åtgärdslista omfattande 10 punkter och en lokal åtgärdslista omfattande 9 punkter:

Central 10-punktslista (Flygvapenchefen):

1. Omformulera och utveckla den liggande operationella-begränsningen.
2. Etablera en arbetsgrupp/projekt som fångar upp gamla rekommendationer, slutsatser etcetera och analyserar läget, behov av åtgärder utformar förslag på genomförande.
3. Säkerställ att vi har en rutin för ansvarshavarnas (AH) medverkan inför större aktiviteter som t ex övningar och insatser.
4. PUF-funktionen för HKP ska likriktas med fixed wing.
5. Analysförmåga inom OP-sekt flygsäk ska säkerställas.
6. Flygsäkplanens innehåll ska återfinnas i verksamhetsuppdragen.
7. Utarbeta en balanserad produktionsplan, inklusive bland annat OPEVAL, för helikopterverksamheten för åren (2016)-2018.
8. Ta fram utbildningsunderlag flygsäkerhet och flygproduktion till kunder samt genomför informations- och utbildningsinsatser.
9. Ta fram underlag/åtgärder för flygsäkerhetskulturstärkande åtgärder.
10. Planera för och genomför flygsäkerhetsseminarium HKP var sjätte månad. Vid dessa tillfällen ska ovanstående punkter följas upp och respektive AH redovisa flygsäkerhetsläget för FVC.

Helikopterflottiljens 9-punktlista:

1. Analys av/färdigställa flygoperativt underlag
2. Översyn av ambitionsnivåer i innevarande och nästa års verksamhet
3. Färdigställa metodik och dokumentation för hantering av kontinuerlig luftvärdighet
4. Fastställa divisionschefsplanering
5. Analys och diskussion kring begreppet normglidning
6. Analys och översyn avseende rollerna befälhavare/styrman
7. Översyn administrativt tryck
8. Utvecklad metod avseende övningsgenomgång inför större övningar eller ny verksamhet
9. Krav på OPEVAL-utbildning vid genomfröande av OPEVAL verksamhet

Vissa av punkterna är helt avslutade, på vissa återstår det en del jobb och vissa kommer att ligga med under lång tid framöver då de är en viktig del av den vardagliga processen att driva FM.



Generellt kan sägas att arbetet gett stor effekt på verksamheten vilket till del avspeglar sig i följande kommentar från FLYGI tillsyn på Helikopterflottiljen 2017-06-01–2017-06-02:

”De åtgärdsprogram som tagits fram av VL samt L VL efter de allvarliga tillbuden som skedde under 2015 och 2016 börjar få avsedd effekt. De huvudsakliga återstående punkter som behöver förbättras är kopplade till centrala avvikelser som tidigare identifierats. De berör det proaktiva flygsäkerhetsarbetet, arbete med ständiga förbättringar, ansvarshavarnas påverkan på produktionsåtagande och framtagandet av utbildningsplaner. VL har redovisat en plan för att omhänderta dessa. FLYGI identifierar därför inga nya avvikelser utan kommer fortsätta uppföljningen av de tidigare identifierade avvikelserna.”

På senaste seminariet i oktober 2017 beslutades även att denna serie med seminarier skulle avslutas och att detta arbete skulle fortgå i ordinarie processer.

Rekommendation RM 2017:02 R1

Utvärdera och utveckla ledningen, uppföljningen och övervakningen av verksamheten med HKP 14.

Vidtagna åtgärder:

Vid en analys vid HKV PROD FLYG OP anses svar på rekommendationerna R2 och R3 ta om hand också rekommendation R1.

Planerade åtgärder:

Se svar R2 och R3.

Tidsförhållanden:

Se svar R2 och R3.

Ansvarig:

Se svar R2 och R3.

Rekommendation RM 2017:02 R2

Utforma organisationen så att lokal flygchef för HKP 14 får en reell möjlighet att agera i sin ansvarsroll.

Vidtagna åtgärder:

Helikopterflottiljen har infört en metodik där riskanalysen inför t.ex. större övningar dras för flottiljchefen med lokal flygchef närvarande.

Helikopterflottiljen har analyserat sin organisation och föreslagit vissa förändringar i den utifrån slutsatserna i analysen. Vad gäller lokala flygchefer görs ett par förändringar som ger dem bättre möjlighet att agera i sin ansvarsroll:

- Dagens två lokala flygchefer utökas till tre med en placerad på varje verksamhetsort.
- Organisatoriskt flyttas de lokala flygcheferna från A5 i flottiljstaben till Flygsektionen under A3. Därmed blir de mer involverade i den pågående verksamheten med större påverkansmöjligheter.



Planerade åtgärder:

Den nya organisationen planeras intas 1 januari 2018.

Tidsförhållanden:

Klart Q1 2018.

Ansvarig:

VL

Rekommendation RM 2017:02 R3

Utforma organisationen och bemanningskraven så att flygsäkerhetssektionen (FlygSäk) kan stödja verksamhetsledaren och ansvarshavarna med kompetens som motsvarar ansvarsområdet helikopter.

Vidtagna åtgärder:

Ny handläggare HKP vid Flygsäk är sedan Q2 2017 en helikopterpilot med erfarenhet från divisionsledning i HKP4-systemet i sjöoperativ verksamhet samt markoperativ verksamhet i Sverige och i Afghanistan med HKP16-systemet. HL HKP bedriver idag flygtjänst på HKP16.

Planerade åtgärder:

HL HKP vid Flygsäk planeras att flygas in på HKP15 och inneha flygtjänst även på denna typ vid Hkpflj, anmäld till introkurs Q2 2018. HL HKP kommer från och med 2018 också att beredas möjlighet till simulatorflygtjänst på HKP14-systemet.

Analys av ett eventuellt behov av ytterligare en HL HKP vid Flygsäk.

Tidsförhållanden:

Q2 2018 för inflygning HKP15

Q4 2018 för analys klar av behov av ytterligare en HL HKP vid Flygsäk

Q4 2018 för simulatorflygtjänst HKP14 för nuvarande HL HKP Flygsäk.

Ansvarig:

VL

Rekommendation RM 2017:02 R4

Ta fram procedurer för ett utvecklat besättningssamarbete för en optimerad användning av HKP 14 i syfte att bl.a. öka säkerheten vid lågflygning.

Vidtagna åtgärder:

Besättningssamarbete ingår idag som en viktig del vid allt framtagande av nya procedurer.



Planerade åtgärder:

Se över, och vid behov utveckla, procedurerna för besättningssamarbete vid lågflygning med HKP14.

Se över, och vid behov utveckla, hur vi använder begreppen CRM och MCC i våra manualer i syfte att skapa en ensad nomenklatur.

Tidsförhållanden:

Klart Q2 2018 för båda planerade åtgärderna.

Ansvarig:

CF

Rekommendation RM 2017:02 R5

Utveckla anvisningarna för inställningar av Emergency Height.

Vidtagna åtgärder:

Vid initial genomgång av anvisningar har smärre diskrepanser funnits.

Planerade åtgärder:

Översyn av FOM-A och FOM-B i syfte att harmonisera värden för inställning av Emergency Height.

Översyn av FOM-A, FOM-B samt UtbA/UtbB i syfte att utveckla anvisningarna för inställning av Emergency Height.

Tidsförhållanden:

Klart Q2 2018 för båda planerade åtgärderna.

Ansvarig:

CF

Rekommendation RM 2017:02 R6

Utveckla processen inför utgivning av flygoperativa manualer så att kvalitetsbrister inte uppstår.

Vidtagna åtgärder:

Efter genomgång av befintlig process anses den vara tillräcklig men inte tillräckligt resurssatt för att underhålla och utveckla FOM i den omfattning som krävs utan att kvalitetsbrister riskerar att uppstå.

Planerade åtgärder:

LSS uppdras att lösa bemanning handläggare FOM till 100% enligt givet uppdrag.

Analysera möjligheten att tillföra ytterligare en befattning på HKV PROD FLYG OP som handläggare FOM.



Analysera möjligheten att återföra befattningen handläggare FOM från LSS till HKV PROD FLYG OP.

Tidsförhållanden:

Q2 2018 för LSS att lösa bemanning handläggare FOM till 100% enligt givet uppdrag.

Q4 2018 för att analysera möjligheten att tillföra ytterligare en befattning på HKV PROD FLYG OP som handläggare FOM. Omhändertas i arbetet med etablerande av Flygstaben.

Q4 2019 för att analysera möjligheten att återföra befattningen handläggare FOM från LSS till HKV PROD FLYG OP. Omhändertas i arbetet med etablerande av Flygstaben.

Ansvarig:

VL

Rekommendation RM 2017:02 R7

Ta fram utvecklade anvisningar avseende kriterier och begränsningar för användande av AFSC-systemets olika moder på HKP 14.

Vidtagna åtgärder:

En första analys är genomförd vid HKV PROD FLYG OP.

Planerade åtgärder:

Fortsatt analysera, och vid behov utveckla, FOM-B och UtbA/UtB avseende AFSC-systemets kriterier och begränsningar.

Tidsförhållanden:

Q2 2018.

Ansvarig:

CF

Rekommendation RM 2017:02 R8

Fastställa rutiner som medför en ökad standardisering av användandet av checklistor.

Helikopterpiloter utbildas under sin grundläggande utbildning hur och varför de ska hantera checklistor. Detta byggs sedan på ytterligare under fortsatt flygutbildning och under utbildning i CRM där hantering av checklistor är en stor del.

FOM-A Helikopter har fastställda rutiner för hur checklistor skall användas och för samtliga helikoptertyper finns det ytterligare instruktioner i FOM-B.

Vidtagna åtgärder:

En första analys är genomförd vid HKV PROD FLYG OP.



Planerade åtgärder:

Fortsatt analys av FOM-A Helikopter som kommer att förtydligas i avsikt att minska risken för missförstånd.

Tidsförhållanden:

Q2 2018.

Ansvarig:

CF

Rekommendation RM 2017:02 R9

Införa krav på instrumentflygkompetens på aktuell helikoptertyp.

I FOM stipuleras att samtliga besättningsmedlemmar skall ha den utbildning som krävs för att genomföra aktuellt uppdrag. Det är den enskildes ansvar att kontrollera att utbildning enligt gällande regelverk genomförts men det åligger även den som tar BOF att kontrollera det.

Målsättning är att alla förare skall ha efterfrågad kompetens men under vissa utbildningsskeden kan variationer föreligga.

Vidtagna åtgärder:

En analys är genomförd vid HKV PROD FLYG OP.

Planerade åtgärder:

Inga.

Tidsförhållanden:

Inga.

Ansvarig:

CF