



Vår saksbehandler

Objt Øivind Jervan, ojervan@mil.no
+4769237888, 0520 7888

Vår dato

2014-02-18

Vår referanse

2013/040966-005/FORSVARET/ 499

Tidligere dato

2013-10-23

Tidligere referanse

2012/011484-001/FORSVARET/400

Til

Statens havarikommission
P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm
Sverige

Kopi til

130 Luftving
131 Luftving
132 Luftving
133 Luftving
135 Luftving
137 Luftving
138 Luftving
139 LV
FOH/Ledelse
LOI
LSK
LST/Ledelse/FTI
LUI

*Kopier til
AW
MK
NS*

Luftforsvarets tiltak etter C-130 ulykken i mars 2012

1 Bakgrunn

I sluttrapporten etter C-130 ulykken på Kebnekaise den 15. mars 2012 ber den svenske havarikommisjonen (SHK) om tilbakemeldinger på hvilke tiltak som er iverksatt i forbindelse med anbefalingene som fremgår i rapporten. Videre var det i rapportens følgeskriv fra den norske kommisjonen (NOR Komm) presisert ytterligere tre anbefalinger til Luftforsvaret.

2 Tilbakemelding på SHK's anbefalinger

I kapittel 4 i kommisjonsrapporten er følgende anbefalinger gitt til Luftforsvaret:

1. Implementere rutiner som forhindrer at luftfartøy flys under den laveste sikre høyde eller flygenivå for strekningen under IFR flyginger.
2. Sikre seg at flybesetninger har kunnskap og anvender rutiner som medfører at bakkekollisjonssystemet anvendes på en forsvarlig måte.
3. Utrede nærmere, og om nødvendig iverksette tiltak, for å sikre at nåværende besetningskonfigurasjon på C130-J tar med alle aspekter i planleggingen og gjennomføringen av sikker flyging.
4. Utarbeide tydelige regler, manualer og rutiner som gjør det lettere for flybesetninger å gjennomføre sikker flyvirkosomhet.

Nedenfor er tiltak som Luftforsvaret har iverksatt eller planlegger å gjennomføre i forbindelse med rapportens anbefalinger listet punkt for punkt.

Postadresse

Postboks 800 Postmottak
2617 Lillehammer

Besøksadresse

Flyplassveien 300
1590 Rygge

Sivil telefon/telefaks

69237888/7805

Militær telefon/telefaks

05207888/7805

Epost/ Internett

postmottak@mil.no
www.forsvaret.no

Vedlegg

Organisasjonsnummer

NO 986 105 174 MVA

2.1 Laveste sikre høyde under IFR-flyging

Som det står i kommisjonsrapporten har Luftforsvarets flygere og støttepersonell mottatt orientering om årsaken til ulykken, og fått presisert hvilket ansvar som påligger dem med hensyn til terrengseparasjon og IFR-flyging i alle typer luftrom.

I revidert utgave av Bestemmelser for Luftforsvaret (BML) som ble utgitt 1. september 2013 er fartøysjefen gitt et utvidet ansvar ift sivile regler når det gjelder terreng separasjon. I paragraf 10.1.1, som omhandler fartøysjefens myndighet og ansvar, står følgende: «Fartøysjefen er til enhver tid ansvarlig for at tilstrekkelig terrengseparasjon opprettholdes.» I dette ligger at Luftforsvarets fartøysjefer også under f.eks radar vektorering er ansvarlig for at sikker høyde opprettholdes.

2.2 Bakkekollisjonssystemet

På 335 skvadronen har samtlige flygere gått grundig gjennom systemene GCAS og TAWS for å øke forståelsen for hvordan disse virker, og hvilke begrensninger de har. I tillegg er Standard Operating Procedures (SOP) endret slik at TAWS Tactical Mode nå kun blir benyttet under taktisk lavflyging i VMC forhold.

Luftforsvaret arbeider fremdeles med å få utviklet/anskaffet terrengdatabase for Tactical Mode nord av 60 grader i flyets bakkekollisjonssystem. Det er i dag ikke mulig å fastslå tidspunkt for en slik anskaffelse.

2.3 Besetningskonfigurasjon

Luftoperativt Inspektorat (LOI) fikk i løpet av desember 2013 gjennomført en undersøkelse for å avklare i hvilken grad navigatørens roller og oppgaver er ivaretatt i nytt besetnings konsept. Helt konkret ønsker LOI å få svar på om følgende oppgaver, som navigatørene tidligere var delaktige i, nå blir ivaretatt på en forsvarlig måte:

- Ruteplanlegging
- Diplomatiske klarering, ATS ruteplan
- Navigasjon
- Kommunikasjon med ATC
- Anvende radar med fokus på vær og terreng
- Airborne Radar Approach
- Håndtering av chaff og flare

Preliminær rapport viser at navigatørens arbeidsoppgaver og ansvar i hovedsak er ivaretatt slik 335 skvadron opererer med C-130J i dag. Det ble identifisert avvik vedrørende ansvarsforhold og rutiner i planlegging/forberedelser av flyoppdrag. LOI har i samarbeid med skvadronen iverksatt tiltak for å lukke disse avvikene. Endelig rapport foreligger 31. mars 2014.

LOI har i tillegg engasjert et sivilt selskap (SAFETEC) som leverer rådgivningstjenester innenfor risikostyring og risikohåndtering. SAFETEC skal undersøke følgende forhold ved 335 skvadron:

- undersøke om det er variasjon i fly - operativ praksis mellom besetninger ved 335 skvadron
- vurdere om dette påvirker risikobildet
- gi grunnlag for å utarbeide tiltak som kan redusere eventuell uønsket variasjon

Selskapet har beregnet å bruke ca 500 arbeidstimer til dette prosjektet. De er nå godt i gang med sine undersøkelser, og LOI forventer en endelig rapport i løpet av april 2014.

Det vil i denne sammenheng også vurderes antall og omfang av oppdragstyper C-130J systemet til enhver tid skal være trent på og klar til å gjennomføre. Dette vil endelig besluttes ila april 2014.

2.4 Bestemmelsesverk/Instrukser

I etterkant av ulykken er det påvist at bestemmelser og publikasjoner som regulerer fly-operativ virksomhet på noen områder har vært mangelfull eller utdatert. En revidert utgave av BML, som er den overordnede bestemmelsen, ble utgitt i september 2013. I tillegg har LOI iverksatt et omfattende arbeid for å oppdatere publikasjonsseriene Bestemmelser for Luftforsvaret (BFL'er) og Håndbøker for Luftforsvaret (HFL'er). Publikasjoner som omfatter operasjoner med flytypen C-130 er oppdatert til et nivå som tilrettelegger for sikre operasjoner. Det gjenstår fremdeles noe arbeid på dette området og det er beregnet ferdigstilt ultimo 2014. Arbeidet med regelverket for øvrige flytyper og systemer er gitt høy prioritet. Skvadronene er involvert i revisjonsarbeidet, som ledes av fagkontorene ved LOI. Dette er med på å sikre at innholdet blir tilpasset de operative realitetene, og at flybesetningsmedlemmene får et eieforhold til de nye bestemmelsene. I tillegg er det iverksatt revisjonsarbeid av lokale prosedyrer og instrukser. Bestemmelser, Håndbøker og Instrukser vil i fremtiden være gjenstand for årlige revisjoner etter et fast mønster.

3 Tilbakemelding på anbefalinger fra den norske kommisjonen

I den norske kommisjonen (NOR Komm) sitt følgeskriv er det gitt ytterligere 3 anbefalinger til Luftforsvaret:

1. LF anbefales å gjennomføre «Operativ Test & Evaluering» (OT&E) ved innfasing av nye struktur-elementer (fly, helikopter, UAS). Tilpasset bestemmelsesverk må etableres samtidig.
2. LF anbefales å evaluere sitt utdannings-system for flyoperativ virksomhet.
3. LF anbefales å evaluere sin ledelses-struktur for å sikre at militær luftfartsmyndighet fullt ut ivaretas iht Luftfartsloven og Bestemmelser for militær luftfart (BML).

Disse anbefalingene er fulgt opp på følgende måte:

3.1 Operativ Test & Evaluering

I revidert BML utgitt 1. september 2013 er prosedyrene og ansvarsforhold rundt gjennomføring av OT&E ytterligere presisert. Revidert BML sier blant annet: «OT&E skal normalt gjennomføres ved innfasing av nye luftsystemer eller modifisering av eksisterende luftsystemer, inkludert støttesystemer. Dette gjelder også ved introduksjon av nye eller endring av eksisterende operative roller.» I tillegg til å evaluere systemenes operative effektivitet skal en OT&E validere eller utvikle taktikker, trening og prosedyrer for systemet i et operativt miljø.

Ytterligere bestemmelser for hvordan en OT&E skal gjennomføres ble utgitt i en egen Håndbok for Luftforsvaret (HFL 100-90) i februar 2010.

Luftforsvarets C-130 J skal nå oppgraderes til det som kalles Blokk 7 og 8. I denne forbindelse skal det gjennomføres en OT&E i perioden ultimo 2014 - ultimo 2015, jfr gjeldende bestemmelser utgitt av LOI. Det samme vil gjelde når Luftforsvaret skal innfase nye redningshelikopter og nye kampfly.

3.2 Utdannings-system for fly-operativ virksomhet

Luftforsvaret har iverksatt en evaluering av fly-operativ utdanning med spesielt fokus på den etterutdanning som gjennomføres i Norge etter utdanning på flytype i USA. Resultatene fra evalueringen forventes å foreligge innen juni 2014.

Luftforsvarets Utdanningsinspektorat (LUI) er ansvarlig for etterutdanning av flygere og flybesetningsmedlemmer etter type-utdanning i USA. De gjennomfører introduksjonskurs, kurs for besetningssjefer og formasjonsledere, evaluatorkurs, instruktørkurs samt instrument-standardisering. På alle disse kursene er innholdet justert og oppdatert som en følge av funn etter C-130 ulykken. Temaer som lufttrafikkjeneste, forberedelser/planlegging, radio terminologi, høydemåler korreksjoner, terrengseparasjon og instrument flygeregler vektlegges nå i særlig grad. I tillegg har LUI oppdatert spørsmålsdatabasen til instrumentkort-prøven slik at de nevnte temaene er gitt større betydning.

3.3 Ledelses-struktur i forhold til militær luftfartsmyndighet

I forbindelse med den pågående omstillingen av Luftforsvaret er det bestemt å opprette et Nasjonalt Luftoperasjonssenter (National Air Ops Center, NAOC) innen utgangen av 2016. Opprettelsen av NAOC vil bl a medføre en tydeligere faglig sammenheng mellom ledelsen av taktiske luftoperasjoner og GIL som militær luftfartsmyndighet. Luftforsvaret har derfor anmodet Forsvarsstaben om å fremskynde etableringen av NAOC til 1. august 2014.

3.4 Øvrige forhold

Gjennom regulære kontaktmøter med det norske Luftfartstilsynet (LT) vil Luftforsvaret forsikre seg om at de tilrådninger som gjennom rapporten er gitt til SWE Transportstyrelsen også gjennomgås av LT i den hensikt å sikre at eventuelle tilsvarende forhold i Norge blir adressert. Luftforsvaret forutsetter at dette er ivaretatt gjennom det faktum at LT er mottaker av SHK's rapport.

4 Konklusjon

I sluttrapporten etter C-130 ulykken på Kebnekaise ber SHK om tilbakemeldinger på hvilke tiltak Luftforsvaret har iverksatt i forbindelse med anbefalingene i rapporten. Jeg har over kommentert både anbefalingene fra SHK, og anbefalingene som ble gitt av den norske kommisjonen. Som det fremgår både av ovenstående og selve kommisjonsrapporten, er en lang rekke tiltak allerede iverksatt. Utover dette pågår det også prosesser av mer langsiktig karakter, herunder OT&E ifm oppgradering av våre C-130J i 2015.



Finn Kristian Hannestad
Generalmajor
Generalinspektør for Luftforsvaret