



Flysikkerhetsforum for operatører
av innlands helikoptre

c/o Luftfartstilsynet
Postboks 243,
NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Sjøgata45-47, Bodø

Telefon: 75 58 50 00
Telefaks: 75 58 50 05
mki@helikoptersikkerhet.no
www.helikoptersikkerhet.no

Medlemmer av Flysikkerhetsforum for
operatører av innlands helikoptre

Referent:
Marianne
Kirkeseather

Møteleder:
Alf Tørrisplass

Møtedato
10.-11.april
2019

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 10.-11.april 2019

Leder ønsket alle velkommen til møtet som denne gangen ble holdt i Luftfartstilsynets lokaler i Bodø. Det ble foretatt en presentasjon av deltakerne siden vi hadde noen nye til stede.

1. Gjennomgang av referat fra forrige møte.

Leder gjennomgikk referatet fra møtet i FsF 26.-27.november 2018, og status/oppfølging av enkelte saker. Det kom forslag om at ledelsen lager en oversikt over sakene det blir referert til etter møtene, slik at det ville være lettere å finne tilbake til i ettertid.

Ingen endringer i referat - godkjent.

2. FsF sin fremtid – Budsjetter – Hva gjør vi?

FsF har fått halvert sitt budsjett i forhold til fjoråret. Dette gjør at vi må redusere møtefrekvenser, samt hva vi dekker i forbindelse med møtene. Medlemmene gjorde det klart at man ikke ønsket å redusere møtefrekvensene. Det at FsF har dekket utgiftene til reise og opphold i forbindelse med møtene, har gjort det mer forpliktende for medlemmene å delta. Man frykter at flere av selskapene ikke vil prioriterer å delta dersom de må ta kostnadene selv.

Leder håper at FsF vil få tildelt mer midler ved revidert budsjettforhandling i LT.

3. Cyber Security – Jan Petter Steinland (LT)

Jan Petter Steinland er seniorrådgiver i Strategiavdelingen i Luftfartstilsynet, og var invitert til møtet for å snakke om Cyber Security. For mange er Cyber Security noe fremmed, men det handler om digital sikkerhet, og angår oss alle i det daglige.

Selskapene er vant til å gjøre risikovurderinger i forhold til operasjoner, men ikke i forhold til digitalisering. Etter hvert som vi digitaliserer mer, så blir vi også mer sårbare og utsatt for risiko. I dag er det helt vanlig å benytte apper til forskjellige ting, men man tenker lite over hvem som er ansvarlig for at informasjon som kommer inn og går ut er kryptert.

EASA jobber med et nytt regelverk for Cyber Security, men det vil først være på plass i 2021. New Basic Regulation 2018/1139, som skal implementeres i Norge i år, stiller krav til operatørene om hvordan de skal sikre systemene sine.

Det er fire grunnleggende prinsipper man må ha fokus på for å sikre systemene sine:

- Identifisere og kartlegge.
- Beskytte
- Opprettholde og oppdage
- Håndtere og gjenopprette.

LT foretar en breddekartlegging innenfor digital sikkerhet i år. Undersøkelse er sendt ut til 60 organisasjoner i norsk luftfart. Ikke alle selskap har fått det, men de som har det oppfordres til å svare på det.

Ved innspill eller spørsmål om Cyber Security, kan Jan Petter Steinland kontaktes: jps@caa.no tlf 479 21550. Se vedlagte presentasjon.

SHT's halvtime – Hans Herdahl (SHT)

Det har vært flere ulykker med R44 det siste året. Midtnorsk Helikopterservice hadde en ulykke i juli 2018 under reindriving på svensk side av grensa, og hittil i 2019 har vi hatt 3 ulykker med private R44 maskiner.

Nord Helikopter hadde en ulykke 24. februar 2018 med en AS 350 B3. Under oppdrag i forbindelse med kraftlinjebygging, kom helikopteret bort i en container med hovedrotorbladene under landing. Fartøysjefen manøvrerte helikopteret unna containeren og fløy til riggplassen to minutters flyvning unna. Det viste seg at alle tre rotorblad var blitt påført skader i ytterkant. Undersøkelsen av ulykken pågår.

En lignende hendelse hadde Heli Team 14. november 2018, der et AS 350 B3 ble benyttet til demontering av en gammel mast ved Svanvik i Finnmark. Under arbeidet med å demontere seksjonene som underhengende last, kom rotorbladene på hovedrotoren borti den nye masten som var oppført bare noen meter unna. Det oppstod vibrasjon i helikopteret. Flygeren avbrøt oppdraget, og greide å nødlande helikopteret like i nærheten.

Diskusjonen i etterkant av disse ulykkene har vært hva som skjer med starflexen når man får en blade strike. Det er viktig at man lander så snart som mulig etter en slik hendelse, da det kan utvikle seg til en betydelig mer alvorlig situasjon.

Statsluftfart – Nytt regelverk – Tom Egil Heradsvela (LT)

EASA har definert noen områder av luftfarten som statsluftfart, og som reguleres nasjonalt.

EASA reglene man ellers følger i sivil luftfart, gjelder ikke for statsluftfart, og man kan heller ikke fly under vanlig AOC. Landene må derfor ha nasjonale forskrifter for statsluftfart. Det er ingen hensiktsmessig regulering av statsluftfart i Norge i dag, og man har operert under gamle forskrifter (BSL D 2-2).

Nå har LT har sendt på høring utkast til eget nasjonalt regelverk for Statsluftfart, og denne ligger på LT's hjemmeside. Tom Egil Heradsvela fra Direktoratets afdelingen i LT gikk igjennom

hovedpunktene i forslaget. EASA regler skal så langt som mulig legges til grunn for nasjonale regler for statsluftfart. Se presentasjon.

PAL II – Thomas Hytten

Thomas Hytten er fagansvarlig for allmennfly i Flyoperativ Seksjon i Luftfartstilsynet. Han var invitert til møtet for å snakke om vilkårene for allmennflyging, og Prosjekt for allmennflyging og luftsport (PAL II).

Allmennflyging er gjerne en inngangsport til en karriere innenfor kommersiell luftfart. Regjeringen ønsker å legge til rette for småflyvirksomheten, både som grunnlag for innovasjon og utprøving av ny teknologi og nye forretningsmodeller. Regelverket skal utformes i tråd med prinsippene for det felleseuropeiske regelverket.

PAL II prosjektet jobber for en bedre tilpassing av regelverket, fremme sikkerhet og ytelser, samt miljøhensyn. Bransjen ønsker å etablere et sikkerhetsforum for allmennflyging tilsvarende FsF. Vedlagt følger presentasjon.

Bruk av simulator – Felles prosedyrer

Tor H Krokstad presenterte prosjektbeskrivelse for utvikling av standardisert simulatorentrening for PC/OPC for H125 operatører. Se presentasjon.

Når EBT kommer som et krav, så må man ha samlet data som beskriver de faktiske operative forholdene for innlandsoperasjoner, og som skal legge grunnlaget for trening.

Det som gjør at flere av operatørene kvier seg for å gå inn i prosjektet, er kostnadene forbundet med bruk av simulator. De selskapene som ønsker å være med i prosjektet, melder inn sin deltakelse til Tor Krokstad slik at man kommer i gang med jobben ganske snart. Det vil være treningsansvarlige i selskapene som bør delta.

Uansett deltakelse i prosjektet, vil bruk av simulator være et krav når simulator er tilgjengelig. Se presentasjon.

Fly i Sverige – Hva gjelder i forhold til tillatelser?

Norge krever både Trafikktillatelse og Lavtflygingstillatelse for utenlandske operatører som vil operere SPO i Norge, samt CAT med landing utenfor flyplass (også FW).

HR Authorisation er godkjent i Sverige gjennom «Cross border» behandling (ARO.OPS.150 (f)), og det er ikke lenger krav om Trafikktillatelse. Lavtflygingstillatelse må man fremdeles søke om, og det for hvert oppdrag. Tillatelsen gjelder maksimum for en periode på tre måneder.

Besøk hos Copter Safety – Plan/Finansiering

Det planlegges på et besøk hos Copter Safety i Helsinki i november. Om vi klarer å få det til, avhenger av om vi får tilført mere penger i FsF. Det kan bli aktuelt at medlemmene betaler en egenandel for reise.

Samarbeide med REN (Rasjonell Elektrisk Nettvirksomhet) –

Leder har vært i møte med REN, som er et stort forum i Norge eid av alle kraftselskapene. Etter flere hendelser i Agder i 2018 kalte REN inn til et møte på Gardermoen, der det ble opprettet en faggruppe for helikopter. Stian Solberg har representert FsF i denne faggruppa, og har bl.a. holdt foredrag om lover og regler for helikopterflyging, samt krav til landingsplasser. Det skal nå lages et REN-blad for helikopteroperasjoner som er en guidens kraftselskapene anbefales å følge. FsF er bedt om å komme med innspill til innholdet i et slikt REN-blad.

Medlemmene ble delt inn i tre grupper som fikk i oppgave å komme opp med forslag til innhold. Gruppene sender sine punkter til Stian Solberg som setter dette sammen i et dokument som kan brukes som underlag for et REN-blad.

Siste tilrådning er lukket (T33)

Alle tilrådingene i Sikkerhetsstudie Innlandshelikopter er nå lukket fra Luftfartstilsynets side. *T33 - Anbudskriterier for offentlig anbud må fokusere på annet enn pris*, var den siste som ble lukket. På anmodning fra Samferdselsdepartementet utarbeidet Luftfartstilsynet et informasjonsskriv som skal sendes til offentlige etater som benytter helikopter, hvor man har beskrevet de elementer bestillere av helikoptertjenester bør være oppmerksomme på, og som kan bidra til økt sikkerhet innenfor dette segmentet.

Flysikkerhetsstatus/Statistikk

Leder gjennomgikk produksjonsdata for innlands helikopter. Det har vært en markant økning i antall flytimer fra 2017 til 2018. Også innenfor HEMS-operasjoner har det vært en betydelig økning, noe som kan tyde på at tallene fra NLA's baser i Danmark har kommet med på statistikken.

Antall rapporter har også økt markant fra 2015 til 2017, og vært stabilt etter det. Det er spesielt hendelser med underhengende last som rapporteres.

Ulykkesstatistikken fortsetter den positive utviklingen, med en jevn nedgang av antall ulykker de siste årene.

Hendelser siden sist

Det ble orientert om et par hendelser i vinter der snø har kommet inn i luftinntaket og forårsaket «flame out» på «idle». Det har også vært en hendelse der man glemte å ta av trekk på luftinntak.

En annen hendelse det ble orientert om, var en situasjon der pilot foretar PFI på en side av helikopteret, men blir forstyrret av kunde som begynner å laste inn gods. Piloten går da over på den andre siden av maskinen, og glemmer å lukke lasteluken på siden han var på først. Lasteluken slo opp i rotorsystemet under flyvning. Dette viser hvor viktig det er å gjennomføre PFI uforstyrret.

Det har også blitt rapportert om uønskede personhendelser i forbindelse med mastemontering i vinter.

CAT.POL.H.400 – Status

Status pr. november 2018 var at LT ikke hadde mottatt en eneste søknad om dispensasjon fra kravet om Performance class 3 for å fly i ugjestmilde områder.

Status pr april 2019 er følgende:

- Søknadsskjema/compliance list er tilgjengelig
- Medlemmer i FsF har utarbeidet mal for søknad
- Anbefales å starte med typer som enklest fyller kravene (nyere teknologi)
- To søknader er mottatt p.t. Disse er under behandling.
- LT bruker disse søknadene til å etablere fortolkninger og praksis.
- Neste trinn vil være å vurdere å tillate CAT.POL.420 i Norge for spesielle tilfeller
- Dokumentert opplegg for CAT.POL.400(c) inkl. godkjenning for å bruke eksponeringstid iht. CAT.POL.305 vil være en betingelse for å kunne gå videre til CAT.POL.420

Part SPO – SOP/Trening, Standardisering av begreper

Leder hadde en gjennomgang av regelverket når det gjelder oppbygging av SOP, standardiserte begreper for de enkelte operasjonstyper, samt krav til eget treningsprogram knyttet til hver enkelt SOP.

Presentasjonen, som inneholder nyttig informasjon for operatørene, ligger ved referatet.

LO, NF og helikoptersikkerhet

Leder informerte om innspill fra LO's helikoptergruppe. LO har etablert en helikoptergruppe under ledelse av Erik Hamremo. I en artikkel i Cockpit Forum er saken med deltagelse i FsF tatt opp.

(PS. Etter FsF møtet har det vært et møte på høyt nivå mellom LT og LO, der LO på nytt tok opp problemstillingen. Vi må derfor forvente at denne saken kommer opp igjen i forumet.)

Hvordan setter vi gode SPI'er?

Leder hadde en presentasjon omkring dette med å sette gode SPI'er. Dette i første rekke som informasjon og hjelp for operatørene når de arbeider med dette.

Se vedlagte presentasjon for detaljer.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Eggert Akerlie (Arctic Aviation), Torvald Rugsveen (NOR Aviation), Stian Solberg (Fonnafly), Bernt Amundsen (Fonnafly), Tore Strid (Pegasus), Ivan Småland (Heliscan), Torfinn Brokke (Fjellfly), Øystein Skovro (Nord Helikopter), Vaino Johnsen (Helitrans), Lars Arne Moen (Helitrans), Øyvind Juel Bache (Airlift), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Kalle Schmidt (Nordlandsfly), Peter Blom (EHC), Hans Herdahl (SHT), Tor Henrik Krokstad (Midtnorsk Helikopter), Bjørn Steien (Heliteam), Trond Renå (Kallax Flyg), Morten Paulsen (Helitrack), Alf Tørrisplass (LT), Dag Nygaard (LT), Thore Brandt (LT), Atle Edvardsen (LT), Marianne Kirkesæther (LT).

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet