



Fysikkerhetsforum 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 Fysikkerhetsforum for
operatører av innlands helikoptre

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Alf Tørrisplass

Møtedato
4.desember
2019

Møtereferat

Heldagsmøte i Fysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 4.desember 2019

Møtet ble holdt hos Coptersafety i Helsinki. Coptersafety tilbyr simulatortrening for helikopter, og har blant annet en level D full-flight simulator for H125 (AS350). EASA regelverket (EASA Air Ops) krever at simulator skal benyttes til trening dersom det er tilgjengelig. Det var lagt opp til et todagers besøk hos Coptersafety, der operatørene fikk testet simulatoren den første dagen, og så ble det avholdt et ordinært medlemsmøte i FsF dag to.

Leder ønsket velkommen, og gjennomgikk agendaen for møtet. Ingen kommentarer - agenda godkjent.

1. Gjennomgang av referat fra siste møte.

Ingen kommentarer – referat godkjent.

2. Vinterguiden – presentasjon.

Leder orienterte om «Vinterguiden 2020». Luftfartstilsynet har utarbeidet en veileder for vinterflyging sammen med Norges Luftsportforbund, AOPA Norway og EAA 573. I årets versjon har man fokusert ekstra på utfordringer med "whiteout".

Link til guiden finnes [her](#).

3. SHT's halvtime/Hendelser.

Runar Mathisen fra SHT orienterte om pågående undersøkelser innenfor innlands helikopter:

- SE-JVJ. Follebu, Gausdal kommune.

Luftfartsulykken skjedde torsdag 1. august 2019 i forbindelse med oppdrag knyttet til strømlinjeinspeksjon og fotodokumentasjon av traseene.

Det var to personer ombord, fartøysjefen og systemoperatøren for foto. Under flygingen merket fartøysjefen vibrasjoner i helikopteret. Fartøysjefen besluttet å nødlande på et jorde. Under siste fase av innflygingen, i ca 3 m høyde hørte de et smell og fartøysjefen tapte kontroll over helikopteret. Det resulterte i en hard landing. Alle fem hovedrotorbladene var i kontakt med bakken og ble betydelig skadet. Det oppsto ingen personskader.

- LN-OFU. Skoddevarre, syd for Alta.

Luftfartsulykken skjedde lørdag 31. august 2019 i forbindelse med sightseeingturer for deltakere på Høstprell-festivalen i Alta. Under en slik tur traff helikopteret bakken i et område med fjellterreng. Det var til sammen seks personer ombord i helikopteret: flyger og fem passasjerer. Alle omkom i ulykken.

SHT har hatt et krevende arbeid med å finne årsaken til ulykken, mest på grunn av brannen som oppstod etter havariet. Både den franske havarikommisjonen og representanter fra helikopter- og motorprodusent har vært involvert i arbeidet med å analysere komponentene som ble hentet ut fra havaristedet.

Helikopteret var utstyrt med Vision 1000 system. Dette er en enkel lagringsenhet for lyd og data, og som ikke har samme beskyttelse mot støt og varme som de såkalte «svarte boksene» i tyngre luftfartøy. Men til forskjell fra påbudte lagringsenheter i tyngre luftfartøy, lagrer minneenheten også video som viser instrumentpanelet og sikt ut gjennom cockpitvindue. Videre lagres GPS data (fart, posisjon og høyde), helikopterets stilling i alle akser og lydbilde fra motor og gearboks. Denne minneenheten er funnet og data vil bli forsøkt lastet ned på laboratoriet til den franske havarikommisjonen (BEA) i Frankrike. Enheten er sterkt varmeskadd, og det er usikkert hvor mye data som vil kunne hentes ut. Helikopteret har også lagringsenheter for data fra motorstyring og eventuelle alarmer fra cockpit-instrumentene. Disse enhetene var alle så ødelagte at det ikke var mulig å hente ut data.

- Forumet ble også orientert om andre hendelser som er rapportert inn. Se vedlegg fra SHT.

- SHT har sendt brev til en av de store linjebyggerne i Norge, hvor de viser til Sikkerhetsstudie Innlandshelikopter. Tilrådning nr 32 og 33 omhandler profesjonalisering av kunder. Det er viktig at kunden forstår faktorene som utfordrer flysikkerheten. Det har skjedd mye positivt på bestiller siden, men fortsatt skjer det uhell.

Operatørene orienterte om hendelser de har hatt siden siste møtet:

- Et selskap har hatt tre tilfeller av GPS jamming.
- Det har vært flere tilfeller av «Bird strikes»
- En episode der en passasjer (montør i et selskap) nesten gikk inn i rotoren på helikopteret.
- Et selskap er anmeldt for ulovlig landing i verneområde. Dette var et verneområde på utsiden av en nasjonalpark som man ikke hadde helt kontroll på. Det er faktisk ganske mange telemaster som ligger i verneområder. Dette må man være obs på, da det ikke er alltid at kunden informerer selskapet om slike ting.

4. Presentasjon av ny nettside.

Hjemmesiden til forumet (helikoptersikkerhet.no) oppdateres for å tilfredsstille kravet til universell utforming. Ny utgave vil publiseres i nærmeste fremtid. Medlemmene oppfordres til å komme med innspill til saker som bør legges ut på hjemmesiden.

5. Neste års møter.

Det vil ikke bli gjennomført mer enn to medlemsmøter i 2020, et møte i mars/april og et i oktober/november. Dette på grunn av budsjett, samt at det meldes inn for lite saker til møtene.

6. Part SPO – SOP, Standardisering av begreper.

Dette temaet ble ikke behandlet på møtet. Vil bli tatt opp på neste møte i forumet.

7. Ny sikkerhetsstudie.

I forbindelse med budsjettprosessen for 2021 har ledelsen spilt inn et forslag om en oppfølgingsstudie til sikkerhetsstudien fra 2013. Dette har direktør for Fagavdelingen i Luftfartstilsynet bragt videre på et strategimøte med Samferdselsdepartementet. Vi håper på positiv behandling der.

8. Fri agenda.

Møtet ble avsluttet med en oppsummering av operatørenes opplevelse ved bruk av simulator etter besøket hos Coptersafety:

- Noen operatører har allerede lagt treningsprogram for bruk av simulator. Det kom forespørsel om disse operatørene var villig til å dele dette programmet med de andre, og at man fikk det standardisert.
- Kan man kreve at lastemenn skal ha simulatorentrening? Hvis det kommer krav om at lastemenn med sertifikat også skal gjennomføre simulatorentrening på lik linje med piloter i selskapene, frykter operatørene at det kommer det til å bli dyrt.

Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre

- Det er operatører som mener kostnadene ved bruk av simulator på AS350 er for høy sett i forhold til hva man får igjen for det.
- NF1077 og NF1078 er skjemaene som må fylles ut for å søke om treningsprogram på simulator
- Det var en generell tilbakemelding om at simulatoren slik som den fremstår i dag, er ikke god nok. Den er ikke synkronisert tilstrekkelig med det visuelle bildet. De som bruker den oppfordres til å skrive avvik på dette.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Audun Bækø (Arctic Aviation), Tord Laugaland (Fonnafly), Nils Helge Silbodal (Pegasus), Ivan Småland (Heliscan), Odd Arne Lyng (Midtnorsk), Runar Mathisen (SHT), Torfinn Brokke (Fjellfly), Øystein Skovro (NORD Helikopter), Snorre Wigdahl (Midtnorsk), Einar Viken (Helitrans), Lars Sigertun (Nordlandsfly), Bjarte Ellingsen (NLA), Fredrik Rød (Airlift), Thorsten Habla-Foss (Nor Aviation) Morten Paulsen (Helitrack), Alf Tørrisplass (LT), Atle Edvardsen (LT), Dag Nygård (LT), Thore Brandt (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet