



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:
Tor Egil Disen

Møteleder:
Alf Tørrisplass

Møtedato
14-15.09.2022

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 14-15 September 2022

Møtet ble holdt på Scandic Oslo Airport Hotell

1. Godkjenning av agenda og referat fra forrige møte

Leder gikk igjennom agenda for dette møtet, samt referat fra møtet som ble avholdt på Hell 30-31.mars 2022.

Vedtak: Agenda og referat godkjent, og referat vil bli lagt ut på www.helikoptersikkerhet.no

2. ADS-B i praksis

Thomas Hytten og Hans Edvard Sunde hadde en presentasjon om hva ADS-B inn og ut er, og om prøveprosjektet som er under utredning. Thomas presenterte SafeSky anti-kollisjons applikasjon som er et supplement til ADS-B. Spørsmål stilt fra bla. Airlift, Pegasus, Fonnafly-Helifly.

3. Nytt regelverk Fuel-energy scheme

Alf presenterte kort rundt de nye regelendringene. Selv om det er en stor revisjon av AMC'ene er det begrenset med relevante endringer for innland helikopter. Operatørene må uansett gå gjennom sine manualer for å rette opp i linker opp mot regelverket og sende inn revisjoner med dette innen 30.09.2022 Fuel policy skal godkjennes om det gjøres endringer i disse.

4. FDT diskusjon med referanse til GST'en som sendt ut 2021

Orientering om spørsmålet rundt dette, og at dette er en gjentakende problemstilling. De aller fleste selskapene har forskjeller på dette punkt.

Fonnafly, spilte inn at det er vanskelig å få til en standardisering ettersom de aller fleste selskapene har forskjellig behov ut fra forskjellig turnus behov.

Helitrans spiller inn prosjekt om at de mener det er mest viktig å registrerende fatigue, mer enn å ha en standard for alle i selskapet. Selskapet har begynt med doble crew på enkeltoppdrag der de ser behov.

NLA har tidligere gjennomført et FRMS prosjekt sammen med UiB og en britisk aktør for å kunne bevise at vaktordingen de praktiserer med 24/7 holder mål.

Alf mener at det må lages noen faste rammer som alle forholder seg til, selv om alle har sin mening om dette, og at FsF nedsetter en arbeidsgruppe som kan jobbe videre med dette.

Helitrans spiller inn at deres nye Line-sjekk skjema har bla. registrering for mat og drikke for forebygging av fatigue.

Midtnorsk fortalte om en episode innen reindrift, med press fra kunde mtp kort matpause.

Fonnafly stilte spørsmål om det har det kommet data fra piloter på problemet?

Alf, fortalte at i medarbeiderundersøkelsen som ble gjennomført blant piloter i Norge for et par år siden, scoret innland helikopter høyt på tilfredshet. Det var få innspill omkring fatigue blant innlandspiloter.

En historie fra Widerøe, der folk i sin beste alder 25-30år rapporterte høy fatigue, der konklusjonen var at alle var småbarnsforeldre og at det ikke var system på privaten som gjorde at crew ble utsatt for høyere fatigue. Hvordan piloter og andre mannskaper legger opp sitt privatliv ligger utenfor hva en operatør, eller Luftfartstilsynet kan mene noe om.

Arbeidsgruppe er nedsatt for å jobbe med, følgende frivillige meldte seg:
Stian Solberg, Torfinn Brokke, Ivan Småland, Jonas Nymark, Thorsten Habla Foss, Mads Torma, Rolf Grindestuen. Det forventes at gruppen etablerer arbeidet uten inngripen fra Luftfartstilsynet.

Gruppen forventes å komme med rapport på neste møte i FsF

5. SHK's halvtime

Runar Mathiesen gjennomgikk status på Sikkerhetstilrådingene etter Skoddevarre ulykken, 2022/01:

The Norwegian Safety Investigation Authority recommends that EASA requires that all helicopters, new and used, delivered or imported to Europe be equipped with crash resistant fuel systems in accordance with CS 27.952 or CS 29.952, regardless of their type certification date.

Svar fra EASA:

On 16 December 2021, the European Union Aviation Safety Agency (EASA) published the Terms of Reference (ToR) for rulemaking task RM T.0710 'Improvement in the survivability of rotorcraft occupants in the event of an otherwise survivable crash.'

NPA forventes innen utgangen av 2022.

2022/02: Åpen, forventet stengt innen utgangen av 2022

The Norwegian Safety Investigation Authority recommends EASA to not permit commercial passenger flights with helicopters not equipped with crash resistant fuel systems in accordance with CS 27.952 or CS 29.952, regardless of their type certification date.

Svar fra EASA: Samme som for funn 2022/01

NPA forventes innen utgangen av 2022.

2022/04: Åpen.

Svar fra EASA

De vil ikke forandre regelverket for å pålegge dual hydraulic, men Airbus har forpliktet seg til og jobber med å oppgradere single hyd systemet med varselsystem for incipient servo transparency i AS350 med single HYD system.

2022/05 og 6: Lightweight flight recorder - Åpen

The Norwegian Safety Investigation Authority recommends that EASA revise Regulation (EU) 965/2012 for lightweight flight recorders, by extending the scope to all types of light helicopters used for commercial air transport of persons.

EASA NPA 2017-03 Jobber med saken. Det er lite sannsynlig at det blir et krav om dette med det første. EASA mener disse har begrenset verdi.

2022/10T: Lukket, partial agreement. Lettveksregistratorer, Appareo Vision 1000 ikke def som lettveks reg. men noe som er kjekt å ha. Men mener disse har begrenset verdi

2022/11: Lukket partial agreement, Anser fordelene som moderate, og at kostnader og vekt gjør at dette ikke er å anse som viktig.

2022/12: Lukket som 2022/11

2022/03: Åpen, LT har startet en mal for RA for rundtflyging og bruk av hjelm.

2022/06: Åpen, LT viser til krav for simulator og tilgjengelig i Norge, trenings program skal godkjennes inkludert UPRT trening

2022/07:

The Norwegian Safety Investigation Authority recommends that EASA revise Regulation (EU) 965/2012 for lightweight flight recorders, by extending the scope to all helicopters used for commercial air transport of persons, regardless of their certificate of airworthiness date.

EASA Henviser til NPA 2017-03, men konkluderer vel med at cost/benefit ikke gjør dette økonomisk relevant.

2022/08: Åpen LT,

2022/09: Åpen LT,

6. Hendelser siden sist

EHC informerte om at de hadde mistet sin CAMO, pga Transportstyrelsen i Sverige hadde suspendert OSM AB sin CAMO godkjenning pga økonomisk rot. De var på bakken i noen få dager, før de hadde signert utvidet avtale med tilbyder som allerede hadde ansvaret for deres EC135.

Nord Helikopter, ekkel opplevelse med low ENG press indikasjon og oljelekkasje på long finale til Grotli pga MAG seal på start/gen var installert feil og førte til dumping av olje. Shallow approach, normal shut-down med fortsatt olje i systemet.

Helitrans: Pilot kommer til ny base med relativt ny TS, inn til Sauda, tail rotor kom i kontakt med bakken under landing. 2 min før mørkets frembrudd, bla. Fatigue ble nevnt som faktor.

2 nye hendelser i forbindelse med fuelkontroll, men etter software oppdatering gir tidligere indikasjon. Mer fokus på rutiner for sjekk av feilmeldinger i VEMD for å identifisere riktig feilmelding.

Pegasus og Airlift rapporterer om flere hendelser med lugging i cyclic friksjon, samme som Helitrans har hatt utfordringer med over tid, på nye maskiner

Airlift spør om myndighetene er involvert i å utøve press mot produsent, og opplyser med ca 70 timer mellom hendelser etter vasking.

Odd Ivar fra LT, har ikke sett oppdaterte meldinger om progress på dette området.

Airlift opplyser om forvrengt bilde på grunn brytning i Airbus helikopter eget gulvvindu som forstyrrer pilotens konsentrasjon, flere andre er også kjent med dette. Etter kontakt med Airbus om problemet, er foreslått løsning, å bytte til MPVK.

Midtnorsk Helikopter mistet en Kalktobb, der de mener mekanisk utløser wire har løst ut kroken. Ikke ukjent fenomen.

Vedtak: FsF tar informasjon til orientering.

7.Diskusjon rundt konsesjon

Helitrans, konsesjons spørsmål. 12 bevegelser, ELLER 1 mnd fra samme landingsplass i løpet av et år. Tilbakemelding fra LT Finn O Mehling, har opplyst om at om en opererer på en landingsplass mer enn 12 bevegelser i uka, kan en ikke fly på samme plass senere. Det er nok en utbredt misforståelse i mellom alle operatørene og til dels innad i LT hvordan konsesjonsbestemmelsene har blitt tolket over tid.

8. Gjennomgang av treningsprogram av BSL-D 1.9

Alf orienterte med en gjennomgang av veiledningen til treningsprogrammet for BSL-D 1-9 og om mulighetene til at kravene i denne BSL'en kan gjøres gjeldene på fastlandet om det opprettes restriksjonsområder i utsatte geografiske områder. Veiledningen sendes ut på høres innad i FsF

9. Veiledning til utarbeidelse av Standard Operation Procedure (SOP)

Alf gjennomgikk grundig foreløpig utkast til veiledning til utarbeidelse av SOP'er.

10. Vekt og balanse

På basis av bekymringsmelding om flyging med overvekt ble det tatt opp til diskusjon. Både flyging med last og pax. Problemstillingen ble diskutert og jevnt over er det enighet om at det går på holdninger til å få jobben gjort. Alle er klar over dette og vil fortsette å jobbe med dette innad i selskapene.

11. Politiets droner.

Jørgen Lunde Ronge, operativ leder for Politiets Dronetjeneste. Orienterte om struktur og antall av piloter som er operative pr nå og i slutten av 2022. 4 distrikt har per nå, alle distrikt ved utgangen av 2022 med 6 piloter pr distrikt.

Forumet bør diskutere frivillig innkjøp av ADS-B inn-ut utstyr. Forslag fra Politiet om å sende Notam for hvert oppdrag ble fast og bestemt, nedstemt, da dette ikke er mulig å gjennomføre i praksis.

12. Frekvensomfordeling på Bømoen

Etter innspill fra Fjellfly (igjen) om at fallskjermaktiviteten på Bømoen legger beslag på 123,50 for store deler av dagen i store deler av sør-norge, er det blitt tatt opp igjen (gammel sak 2017) om at Bømoen vil få ny frekvens for bruk. GA og NLF følger opp dette og har indikert at Bømoen kommer til å få samme frekvens som på Oppdal

13. Sikkerhetsstudien

1. Innspill fra Fonnafly-Helifly, at LT bør kreve bruk av simulator for Cross-border operasjoner, når vi krever dette av norske operatører. Dette vil bli gjort i sammen med utenlandsk myndighet så langt det lar seg gjøre.
2. Samtrening av crew, tilrådingen tas til behandling i FsF.
3. Håndtering målkonflikter,
4. EHC opplyser om at selv om de ikke har egne psykologtester, men har opplevd at flere ikke har bestått class 1 medical pga psykososiale tester.
- 5.
6. LT, FsF
7. LT, FsF
8. LT, FsF
9. FDM, FsF, LT
10. DK, bransjestandard.
11. Kultur til å si ifra.
- 12.

Vedtak: Medlemmene oppfordres til å ta seg tid til gjennomgang av tilrådingene, og gi en tilbakemelding til ledelsen om hvilke tilrådingene man anser som viktigst å starte arbeidet med i FsF.

14. Sikkerhetsfomidling med Thomas Hytten.

Thore: Flysikkerhet er ferskvare. Prater en ikke om dette, eksiterer det ikke.

Drifting to failure

EHC: Kampanje for å rekruttere kvinner.

EHC: Mulig event 2023 pga 30 års jubileum med invitasjoner til alle som har hatt noe med EHC å gjøre opp gjennom tidene. Kanskje en ide, å ha et av FsF-møtene der i den forbindelse?!

Kommentarer fra diskusjoner om intern safety promotion ble det nevnt bla.

Interne infoskriv

Sosiale media kanaler med info om ALT mulig,

Kaffeprat

FI møter

Temadager

Intranet løsning

15. Orientering om RMZ på Geiteryggen

Thomas Hytten orienterte om etablering av RMZ på Geiteryggen og utforming av dette. Bør være runde og bruk av distanse og kardinal-retninger for å unngå "hot-spots" som hjørner genererer.

Vedtak: Saken tas opp igjen på neste møte i FsF.

16. LO's krav til helikopteroperatørene

Etter innspill fra operatørene på LO sine krav til operatørene for anbud. Alf gikk igjennom siste oppdaterte vedlegg til anbudsprosessen som har kommet fra en kunde. Det påpekes at kunder kan be om hva som helst ekstra krav til operatører i anbudprosesser, som LT ikke har en egen formening om.

Alf gjentok igjen hvordan Should skal tolkes. Det er fremdeles et gjentakende spørsmål rundt dette. Så lenge en AMC er laget for en IR skal denne benyttes, så fremt en alt.moc utarbeides i stedet. Den skal uansett godkjennes før den blir tatt i bruk. Grunnen til ordlyden er rett og slett at en AMC ikke er behandlet i EU kommisjonen slik en IR er, og derfor kan ikke Shall brukes i en AMC.

17. Eventuelt

1. Felles SPI'er diskuteres neste møte. RA igjennomgang, likeså.
2. ETSO Crew vester, godkjente vester "kan" ikke brukes til å fly last med og blir derfor ikke brukt. Ikke godkjente vester som er bekvemelige og kan brukes til å fly last med. ETSO godkjente vester har med om det er lys på vesten eller ikke...
3. Odd-Ivar orienterte om siste oppdateringene rundt problematikken med sticky cyclic. Det har med feil med produksjons verktøyet for friksjonsplatene til maskinene etter 2020.

SFI: Rolf Grindestuen, Thorsten Habla Foss og Aleksander Wangberg som vara

Neste møte skal vi prøve å få gjennomført i begynnelsen/midten av desember, hvis vi får penger til dette.

Tor Egil Disen
Sekretær

Til stede:

Eggert Akerlie (Arctic Aviation), Ivan Småland (Heliscan), Torfinn Brokke (Fjellfly), Lars Sigertun (Nordlandsfly), Thorsten Habla-Foss (Fonnafly-Helifly), Otto Underbakke (Fonnafly-Helifly), Jonas Nymark (Heliteam), Lars Ribe-Aakre (Politiets Helikoptertjeneste), Peter Blom (EHC), Rolf Grindestuen (Airlift), Tom Andreas Østrem (Airlift) Bjarte Ellingsen (NLA), Mads Torma (Pegasus), Fredrik Beckstrøm (Pegasus), Stian Solberg (Helitrans), Lars Arne Moen (Helitrans), Runar Arnold Mathisen (SHK), Aleksander Wangberg (Nord Helikopter), Odd Arne Lyng (Midtnorsk), Olav Tronrud (Private), Alf Tørrisplass (LT), Tor Egil Disen (LT), Thore Brandt (LT), Dag Nygård (LT), Odd Ivar Johnsen (LT), Nils Helg Silbodal (LT), Thomas Hytten (LT), Hans Edvard Sunde(LT)

Ikke til stedet: Morten Paulsen (Helitrack)