



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
Kirkessæther

Møteleder:
Alf Tørrisplass

Møtedato
9.-10.november
2021

Møtereferat

Heldagsmøte i Fysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 9.-10.november 2021

Møtet ble holdt i Luftfartstilsynets lokaler i Bodø.

Siden forrige møte som ble holdt på Teams i desember 2020, har det vært en del endringer i selskapenes ledelse, og også representantene til FsF. Møtet startet derfor med en kort presentasjonsrunde. Medlemmene har også fått tilsendt et skjema som skal returneres sekretær, slik at medlemslista kan oppdateres og publiseres på forumets website.

1. Gjennomgang og godkjenning av agenda for dagens møte

Medlemmene fikk tilsendt agenda 02.11.21

Ingen saker innmeldt til eventuelt.

Agenda godkjent.

2. Gjennomgang og godkjenning av referat fra siste møte

Medlemmene har fått tilsendt utkast til referat fra forrige møte 03.12.2020, for gjennomlesning og evt. korrigering. Referatet ble gjennomgått på møtet.

Det var ingen kommentarer til referatet, som anses som godkjent og vil bli publisert på forumets websider: <http://www.helikoptersikkerhet.no>

3. Gjennomgang av vedtekter, endringer i selskapenes representanter

I 2017 nedfelte vi vedtekter i FsF som AM'ene i selskapene skulle signere, og forplikte seg til å følge. Leder gjennomgikk disse vedtektene på møtet, da det var mange nye representanter for selskapene til stede. Det var ingen spørsmål eller kommentarer, og sekretær legger ved vedtektene til referatet.

4. FsF – veien videre

Leder FsF går (etter all sannsynlighet) av med pensjon i løpet av 2022, og Tor Egil Disen vil overta som leder når den tid kommer.

Vi må se på antall møter for 2022. Det er vanskelig å få til to hele møtedager uten to overnattinger, hvis møtene skal holdes i Bodø. Til og med møtestart utpå dagen er utfordrende for flere, da det innebærer at reise må starte kl 0500 på morgenen. Alternativet er å kjøre møter på Værnes eller Gardermoen. Dette er et kostnadsspørsmål, og budsjett for 2022 er ikke fastsatt.

5. SHK informerer – fast agendapunkt

Runar Mathisen fra SHK informerer om igangsatte undersøkelser siden siste møtet:

- 16. november 2020 mistet et AS 350 B3 helikopter kontroll i forbindelse med støping av et betongfundament til en kraftledning. Helikopteret fløy med betongtobb i longline, og ved levering til fundament oppsto kraftige vertikale vibrasjoner. Longline og lasten ble sluppet. Fartøysjefen greide å manøvrere helikopteret bort fra anleggsområdet, men mistet høyde og traff noen trær før det ble liggende på siden 33 meter fra leveringsstedet. Fartøysjefen ble kun lettere skadd. Årsaken til vibrasjonene er fortsatt ukjent, og undersøkelsen pågår.
- 17. juni 2021 havarerte et privateid R44 helikopter på vei fra Kvinesdal til Kjeller. Helikopteret traff en høyspentlinje som krysset veien i ca. 15 meters høyde, og falt ned på veiskulderen. Piloten, som var alene ombord, omkom. Helikopteret fikk omfattende skader.
- 6. september 2021 fløy et selskap linjeinspeksjon med AS 350 B1 helikopter langs Gullfjorden i Kvæfjord kommune. Om bord var en pilot og tre passasjerer fra kraftselskapet. Under inspeksjonen traff helikopteret en kraftlinje, og kuttet denne. Fartøysjefen gjennomførte en vellykket nødlanding. Helikopteret fikk skader på hovedrotorblad, understell og floats. Ingen personer ble skadet i hendelsen.

6. Ulykker og hendelser – fast agendapunkt

Operatørene informerer om hendelser som har vært siden siste møte, samt andre saker som er av felles interesse.

NLA hadde i november i fjor en alvorlig hendelse i Ringsted i Danmark. Rapporten er å finne på hjemmesiden til den danske havarikommisjonen (Rapport 2020-372).

Mannskapet på tre bestående av fartøysjef, HEMS teknisk crew/paramedic samt lege var de eneste ombord i maskinen, og skulle returnere til Ringsted basen ca kl 1930 etter å ha vært på oppdrag hele dagen. Det var på dette tidspunktet blitt mørkt, men været var fint. Det var litt bakketåke på basen på Ringsted. Piloten og HEMS personen brukte NVG. Det ble satt opp en approach til landingsplassen, men i det de kom under 100 ft, mistet pilot oversikt pga tåka, og bestemte seg for en go-around. Helikopteret traff likevel bakken ca. 200 m fra helipad. Piloten fant ingen sikre punkt å lande på i nærheten, og bestemte seg for å gå tilbake til Slagelse der de kom fra. Det viste seg i ettertid at maskinen hadde fått materielle skader. Ingen om bord ble skadet.

Helitrans opplyste om at på flere av deres nye AS350 maskiner har Low pressure fuelpump sviktet flere ganger.

Selskapet har også hatt opplevelser av at cyclic setter seg fast. Airbus har tolket det som sticky cyclic, men det er ikke tilfelle. Situasjonen lar seg ikke fremprovosere. Pegasus har hatt samme opplevelse. Produsenten har innført mitigerende tiltak.

I oktober hadde Helitrans en hendelse i Mortsund, der de var leid inn for å fly søppel i longline etter strandrydding. Selskapet hadde daglige oppstartsmøter med kunde der de gjennomgikk bl.a. depot og flygerute. På dag to av oppdraget har pilot levert siste hiv, og skal plukke opp lastemann og kunde. Longline henger under helikopteret. Gjennom gulvvindu legger piloten merke til tre ledninger som strekker seg over sundet, fra fastlandet og til øya. Han fører automatisk tommelen opp til utløser for longline, og sekundet etterpå kjenner han rykket og får løst ut lina fra buken. Kroken havnet i sjøen. Ingen personskader eller materielle skader på maskinen, men noen bygninger mistet strømmen.

EHC har hatt LT på besøk. De har fått beskjed om at det er et krav om trening på full down autorotasjon. Skolen er kritisk til at man skal trene elev på 5 timers program i autorotasjon full down. Dette er ikke gjennomførbart, og kan ende med ulykker. Dette er tatt til EASA. I EASA sitt «Rotorcraft Safety Roadmap» er ulykker under trening et tema. Der ser man på om det kan gjøres lettelsener i treningsprogram for å unngå ulykker. Når simulator blir tilgjengelig for alle helikoptertyper, vil det løse det meste av utfordringene med dette.

Fjellfly informerte om en hendelse de hadde i januar der et helikopter havnet i tåke/white out under en flyvning fra Kjevik til Setesdal. Piloten mistet alle visuelle referanser og klatret opp over skydekket. Han valgte å avbryte oppdraget og returnere til Kjevik, men da var forholdene blitt verre også i den retningen de kom fra. De klarte heldigvis å komme seg ned, og hendelsen fikk heldig utfall.

Fjellfly skulle frakte løfterigg for vinduer. Stroppen røyk, og rigg datt av. Lasta datt i vannet, og sank til bunns. Sannsynligvis skarpe kanter under riggen som slet av stroppene. Hendelsen ble filmet.

Airlift har også hatt situasjoner der Cyclic låser seg. Selskapet har også mange tilfeller av overtorque. Situasjonen er diskutert mye i selskapet. Antallet har gått noe ned, men fortsatt henger noe igjen.

Informerte også om et oppdrag med flyging av betong, hvor de benytter to helikoptre. Det er ikke plass til begge på landingsplassen, og et helikopter må lande utenfor. Kommer inn for å henge på tobben, men treffer et tre.

7. Informasjon om ny refusjonsordning av reiseutgifter

Dagens ordning med innsendelse av utleggsskjema for refusjon av reiseutgifter i forbindelse med møter i FsF utgår, og erstattes av elektronisk løsning gjennom Direktorat for forvaltning og økonomistyring -DFØ. Sekretær ga en kort informasjon om fremgangsmåten. Mer informasjon finner man [her](#)

8. GA orienterer

Thomas Hytten, fagsjef for allmennflyging og luftsport (GA) i Luftfartstilsynet, orienterte om aktuelle saker innenfor dette segmentet.

Det første han tok for seg var flysikkerhetsresultater, der allmennflyging dessverre er sterkt representert på ulykkesstatistikken. Man har satt seg realistiske sikkerhetsmål innenfor de forskjellige kategoriene for årene 2019-2028.

Det har vært en del endringer i nasjonalt regelverket for allmennflyging. Flere nasjonale forskrifter er fjernet, noen nye kommet til, og noen er under revidering.

GA har brukt mye ressurser på sikkerhetsformidling. Luftfartstilsynet har en risikobasert tilnærming som grunnlag for sitt arbeid med sikkerheten innenfor GA. Man jobber for at alle deler av denne sektoren kan foregå på en tilstrekkelig sikker måte og under vilkår som bidrar til god nytte for både utøvere og samfunnet ellers.

Sikkerhetsinformasjon til privatflygere er en del av dette. Hensikten er å gjøre det enkelt for disse å holde seg orientert og få informasjon om sikkerhetsarbeid som pågår. Denne informasjonen er det mulig å abonnere på: [Abonner på sikkerhetsinformasjon \(luftfartstilsynet.no\)](https://luftfartstilsynet.no)

GA seksjonen i LT lager forskjellige nettbaserte kurs, og kan også lage kurs som kan brukes av helikopteroperatørene.

Det er startet et prøveprosjekt på ADS-B. Prøvesender skal settes ut i nærheten av Kjeller. Da vil man bl.a. kunne få trafikkbildet rett på Ipad, og værinformasjon fra Meteorologisk institutt. LT vil komme ut med info hva man trenger for å få dette inn.

9. Simulator

Leder informerte om LT's hjemler for krav til bruk av simulator, samt siste nytt om tilgjengelighet. Både EASA Part FCL og EASA Part Ops stiller krav om bruk av simulator for gjennomføring av PC/OPC når slik er tilgjengelig. Med tilgang på FFS for H125/AS350 i Finland anser Luftfartstilsynet at kravet om tilgjengelighet er oppfylt for denne helikoptertypen. Det aksepteres dog at OPC (som skal gjøres hver 6. mnd) gjennomføres annen hver gang på helikopteret, slik at operatørene ikke behøver mer enn en tur pr år i simulator.

Operatørene pålegges å ha oppdatert sine PC/OPC treningsprogram for tilpasning til bruk av simulator innen 1.04.2022, og PC skal med virkning fra 1.07.2022 gjennomføres på godkjent simulator når slik finnes (EASA godkjent for oppgaven).

For informasjon så er det planer om en FTD Level 3 simulator for H125/AS350, basert på VR, plassert på Gardermoen, samt en mobil enhet som kan flyttes til aktuelle steder i Norge. Simulatoren skulle vært gjenstand fra sertifisering av EASA i desember 2021, men dette er nå utsatt til 2022.

10. Gjennomgang regelverk

Tom Egil Herredsvela fra Direktoratets avdeling i Luftfartstilsynet informerte om nytt innenfor regelverk, og viste medlemmene den nye oppbygginga av Luftfartstilsynets side for regelverk. Alle regelverksendringer legges ut fortløpende. Link til siden finnes [her](#)

Vedtatte forskrifter:

- *BSL D 1-9 – Forskrift om tilleggskrav for luftfartoperasjoner på Svalbard og andre polare områder.*
 - Vedtatt 17. august. Trer i kraft 27. januar 2022. Erstatte BSL D 1-8.
 - Nytt virkeområde: gjelder ikke på fastlandet, men utvidet til å gjelde flyging i polare områder utenfor Norge i tillegg til på Svalbard.
 - Viderefører mange av kravene i gamle BSL D 1-8. Oppdaterte sikkerhetskrav, spesielt over åpent vann. Helikopter skal ha nødflyteutstyr.
 - Forskriften, veiledning og informasjonsartikkel finnes på nettsiden om regelverk.
- Forskrifter om nasjonale luftfartøy, dvs. luftfartøyer som ikke er EASA sertifisert (Annex II luftfartøyer). BSL D 3-1, BSL B 3-2 og B 3-3.
- Oppheving av gamle BSL-forskrifter er en del av ryddejobben etter innføring av EASA regelverk. Luftfartstilsynet fastsatte 10.juli 2021 forskrift om oppheving av forskrifter på luftfartsområdet. Forskriften medfører opprydding av en rekke eldre forskrifter som er erstattet av nye, oppdaterte forskrifter. Denne oppryddingen vil bidra til å gjøre det enklere å skaffe oversikt over hvilke regler som gjelder.

Se også «Nytt om regelverk» på LT's hjemmeside. Her finner du informasjonsartikler om regelverk som forklarer bakgrunnen for de endringer som er gjort.

Ny EASA Basisforordning som skal erstatte forordning 216/2008, er ikke tatt inn i EØS avtalen ennå. Spesielt vedtak om droner har skapt mye arbeid. Det ligger an til at saken vil bli behandlet av Stortinget 1. halvår 2022. Så langt har ikke forsinkelsen fått særskilte konsekvenser. Nytt EASA regelverk som har forankring i ny Basisforordning, er blitt gjort gjeldende i Norge som nasjonal forskrift. Reglene har derfor ikke blitt tatt i bruk i Norge spesielt senere enn i andre EU-land.

- Forskrift om endring i forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder (BSL E 2-1) ble vedtatt 16.oktober 2020, og trer i kraft 1. juli 2022. Stiller krav til økt nøyaktighet i rapportering av luftfartshindre. Dette krever oppgradering av Kartverkets register (NRL), og finansieringen av Kartverkets utvikling av systemløsning kan bli viktig. Skulle det vise seg at Kartverket ikke får tilført nødvendige midler, kan det bety forsinkelser for når bedre kartdata skal være tilgjengelig for luftfarten.
- LT skal igangsette et forskriftsprosjekt om krav til merking av kryssende spenn. Man vil se hen til erfaringene med tilsvarende regler i Sverige, samt slik merking i privat regi bl.a. av enkelte kraftselskaper.

11. Nytt fra EASA

Ørnulf Lien fra Luftfartstilsynet informerte om nytt i EASA. EASA sine hjemmesider kan være vanskelig å navigere i, og Lien tok en gjennomgang av hvordan man enklest finner de forskjellige regelverkene. Han informerte også om nye krav i regelverket, om EASA Safety Management & Promotion (EASA Pro) og de elementene som ligger der, og hvilke kanaler medlemsstatene, operatørene og industrien kan benytte for å påvirke EASA's arbeid. Han informerte også om en rapport som kom i september i år, «Evaluation report on administrative burden for small helicopter operators», og de anbefalte tiltakene for å redusere den administrative belastningen for små helikopteroperatører.

Vedlagt følger utfyllende presentasjon av temaene.

12. Luftfartstilsynets flysikkerhetsarbeid og norske flysikkerhetsresultater

Karin Myklebust, seksjonssjef Flysikkerhetsstyring i Luftfartstilsynet orientert om de forskjellige fora LT er representert i.

- Luftfartskonferanse med fagorienterte workshoper
- GA-konferanse
- Dronekonferanse
- Security-fora
- Kontrollantseminar
- Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel
- Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre
- Safe 360
- Kontaktmøter med sentrale tjenesteytere
- Luftfartstilsynet blir invitert og deltar også på luftfartsaktørenes egne flysikkerhetsmøter

Kristine Anda fra seksjon for Flysikkerhetsstyring, presenterte norske flysikkerhetsresultat. Disse er å finne på LT's hjemmeside [Norske flysikkerhetsresultater \(luftfartstilsynet.no\)](https://luftfartstilsynet.no)

13. RA/SOP

Leder hadde en gjennomgang av krav til en SOP. Se vedlagte presentasjon. LT vil ha fokus på dette med SOP fremover. Hver oppdragstype skal ha en egen SOP, basert på en risikoanalyse. «Keep it simple» er et viktig begrep. SOP skal inneholde det som er viktig for mannskapene, og være så tydelig som mulig. SOP lages for de som skal bruke dem, ikke for myndighetene. Veldig viktig å ha med farer knyttet til operasjonen. HESLO begrepet er en kompleksitetsangivelse, ikke en oppdragstype (noe mange åpenbart har misforstått). Hver SOP skal ha et treningsprogram i OM D. Prøv å benytte benevnelse som også benyttes i Part SPO.

14. RA/SOP (gruppearbeid)

Deltagerne ble delt opp grupper for å komme opp med relevante farer for det nye regelverket (BSL D 1-9) for Svalbard. Formålet var å få frem så mange relevante trusler og farer som mulig

for operasjoner i ugjestmilde områder og områder med lite visuelle referanser (white out). Vi satser på å fortsette et arbeid rundt dette på kommende møter.

15. Digitalt sikkerhetskurs

Øyvind Myhre fra Avisafe hadde et innlegg på Teams om kurs selskapet kan tilby luftfarten. De kan bl.a. lage Dangerous goods kurs for helikopter, som ivaretar kompetansebehovet på innlandet. Kursene er bygd opp slik at en nøkkelperson i selskapene får tilgang til kurset med brukernavn og passord, og kan legge inn ansatte som skal ha kurs. Når kurset er gjennomført får vedkommende tilsendt et kursbevis. Nøkkelpersonen kan sjekke at alle har tatt kurset, ved hjelp av fargekoder. De ansatte får påminnelse i forkant når gyldigheten av et kurs er i ferd med å gå ut. Det ble påpekt fra Luftfartstilsynet at regelverket stiller krav til hva kursinnholdet skal være, og operatørene må søke Luftfartstilsynet om godkjenning av syllabusen for kursene.

16. Åpen agenda

Det ble tatt opp en sak, der en operatør meldt om krav som var satt i anbudet på stor jobb i Nord-Norge. Entreprenøren krevde å styre valg av piloter, og ville ha full rett til å avvise piloter som ikke utførte arbeidet innenfor forventet tidsbruk. Dette oppfatter operatørene som ganske drøyt, og må tas videre. Det er ikke akseptabelt at piloter skal presses på tid. Leder undersøker mer rundt saken.

Dette er også et tema som er diskutert innen LO sin helikoptergruppe.

Så vidt vites på nåværende tidspunkt ble kravet avvist.

Neste møte: TBA

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede:

Eggert Akerlie (Arctic Aviation), Anna E Vahlberg (Arctic Aviation), Mads Torma (Pegasus), Ivan Småland (Heliscan), Torfinn Brokke (Fjellfly), Thorsten Habla-Foss (Helifly), Jonas Nymark (Heliteam), Lars Arne Moen (Helitrans), Lars Ribe-Aakre (Politiets Helikoptertjeneste), Peter Blom (EHC), Øystein Skovro (Airlift), Endre Onstad (NLA), Olav Tronrud (Privat Helikopter) Lars Sigertun (Nordlandsfly) Jan-Roger Vrabel (Pegasus), Stian Solberg (Helitrans) Christian Husby (Helitrans) Arnstein Sandvik (Forsvaret), Mats Torbjörnsson (SHK), Runar Arnold Mathisen (SHK), Alf Tørrisplass (LT), Tor Egil Disen (LT), Thore Brandt (LT), Dag Nygård (LT), Odd Ivar Johnsen (LT), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet