



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

AvsMedlemmer av Flysikkerhetsforum for
operatører av innlands helikoptre

Referent:
Tor Egil Disen

Møteleder:
Ørnulf Lien

Møtedato
15-16.11.2023

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 15-16.11.2023 i forbindelse med Aviation Safety Week 2023, Gardermoen

Dag 1. av Flysikkerhetsforum var i sin helhet som deltagere på Flyoperativt Forum sitt seminar om Just Culture: Operativ tjeneste fremover og ble holdt på Park Inn by Radisson Hotell Gardermoen.

Dag 2. ble holdt på Clarion Hotel & Congress, Oslo Airport

1. Kleon Solution: The landing assistant

Kurt Opseth presenterte "The landing assistant". Et system for å kunne oppdage luftspenn før landing og presentere dette på pilotenes digitale kartfremviser (iPad og lignende systemer). Systemet er ment å være en hjelp til piloter i landingsfasen på nye ukjente plasser og ellers være avslått. Det ble stilt en del spørsmål rundt hvordan dette er tenkt brukt. De fleste stilte seg litt undrende over at kameraet som skal detektere linjene peker nesten rett ned, som betyr at en må først fly over linjen/spenn før landing og at det ikke er slik det normalt flys på innlandet i Norge. På spørsmål om dett ville bli utviklet slik at det var orientert fremover, var svaret fra Kurt Opseth, at de hadde brukt mye ressurser på å få utviklet systemet slik det var nå, men om salg av utstyret i nåværende versjon kunne bringe inn kapital så kunne det være aktuelt å se på muligheten for dette kunne videreutvikles. Konklusjonen var vel at medlemmene syntes at teknologien var interessant, men at dette hadde vært mye mer aktuelt å anskaffe, om denne assistenten kunne se fremover.

2. Norske flysikkerhetsresultater 2022 og Nasjonal flysikkerhetsplan

Presentasjon av Kristine Anda og Helle Aune Larssen.

Her ble tall for all kommersiell innlands helikoptervirksomhet presentert. Tallene viste at de siste 30 år hadde antallet ulykker jevnt og trutt avtatt selv om antallet landinger som blir brukt som måle enhet hadde steget betraktelig. Ser en på 5 årsratene, har denne gått fra 5 ulykker pr 100 tusen landinger i 2003 til ca 0,6 i femårsperioden opp til 2022 som er en meget positiv forbedring. Flysikkerhetsmålet for dette segmentet er for perioden 2022-2026 satt til 0,4 pr 100 tusen landinger.

3. Analyse og tilbakemelding av innrapporterte hendelser med tap av last.

Undertegnede, holdt en presentasjon med en analyse av innrapporterte hendelser med tap av last. Det har vært stilt spørsmål fra tid til annen om hva som skjer med rapporter, og at noen har etterlyst tilbakemelding. Denne presentasjonen var en kort gjennomgang av rapporter i tidsrommet 2018-2022 med tap av last av forskjellige slag og var ment som en pekepinn på enkelte områder selskapene kan fokusere på for å redusere antallet av de samme hendelsene. Dette var basert på selskapene sine egne

analyser i rapportene om hva som var den mest sannsynlige årsaken. Det aller største andelen med over 40% av tilfellene av tap av last blant de forskjellige kategoriene var: Feil rigget last med Big-bag relaterte hendelser på andre og deler av last som falt av som tredje mest rapporterte. Disse 3 typene representerer ca. 60 prosent av alle disse hendelsene til sammen.

4. Tap av kontroll, VFR-IFR

Thomas Hytten, fagansvarlig allmenn fly og Luftfartstilsynets fremste representant innen sikkerhetsformidling holdt en AI generert presentasjon av et havari med et privat helikopter fra Statens Havarikommisjon for luftfart. Denne presentasjonen var baserte seg på statistikk og problemstillingen der flyging i IMC med VMC fartøy og flyger resulterer i havari, ofte fatalt. Han tok opp menneskelige faktorer og TEM Threat and Error Management, risikostyring og håndtering i organisasjonen. Bruk av digitale verktøy som eksempelvis værdata, men også fra produsenter som Airbus Helicopters, Leonardo Helicopters. Avslutningsvis ble USHST (United States Helicopter Safety Team) video: 56 Second to live vist, som indikerer tiden det tar fra en mister visuelle referanser i et VFR helikopter til en ender opp med å havarere.

Resten av dagen var et felles arrangement med SID og GA-forum

5. Statens Havarikommisjon for luftfart

Jon Sneltvedt presenterte for SHK

6. Midler til utvikling

Inger-Hilde Wigen og Jan Petter Steinsland, Luftfartstilsynet.

7. Bruk av luftrom i endring og elektronisk synlighet.

Thomas Hytten og Hans Petter Heimro, Luftfartstilsynet.

Tor Egil Disen
Sekretær

Til stede:

Eggert Akerlie (Arctic Aviation), Ivan Småland (Airlift), Tom Østrem (Airlift) Torfinn Brokke (Fjellfly), Thorsten Habla-Foss (Fonnafly-Helify), Bernt Amundsen (Fonnafly Helify), Morten Wangen (Fjor Helikopter), Terje Fjerdings (Fjord Helikopter), Victor Cook (Heliteam), Peter Blom (EHC), Lars Molin (Midtnorsk Helikopterservice) Bjarte Ellingsen (NLA), Endre Onstad (NLA), Mads Torma (Pegasus), Stian Solberg (Helitrans), Tor Erik Larheim (Helitrans), Alexander Wangberg (SHK), Ørnulf Lien (LT), Tor Egil Disen (LT), Dag Nygård (LT), Nils Helge Silbodal (LT), Odd-Ivar Johnsen (LT), Arild Eirik Nyheim (LT)

Ikke til stedet: Morten Paulsen (Helitrack), Olav Tronrud (Privat), Lars Ribe-Aakre (Politiets Helikoptertjeneste)