



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:
Ørnulf Lien

Møtedato
06.02.2024

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 06 Februar 2024

Møtet ble holdt på Clarion The Hub hotell i Oslo.

1. Godkjenning av agenda og referat fra forrige møte

Leder gikk igjennom agenda for dette møtet, samt referat fra møtet som ble avholdt på Scandic Oslo Airport Hotell 24-25.05.2023. samt endagsmøtet som ble holdt i forbindelse med Aviation Safety Week 2023 på Clarion Hotel and Congress Gardermoen

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

Diskusjon rundt forventninger innspill til agenda punkter.

ECAC konferanse, fokus på helikopter forumene, Alexander Wangberg i Mai 2024

Kommentarer til Vedtektene: Internasjonale org: European Helicopter Association? Ha en deltager fra FsF i EHA? Fra operatørene.

Thorsten organiserer Andreas Hjert om innlegg om EHA til neste møte.

Mulig endring av vedtektene til at lederskapet går på rundgang? Tilføye til paragraf 2 at 2 medlemmer av forumet blir med i ledergruppen for forumet? Rullerende medlemmer for møteavvikling for neste møte. Ivan Småland Airlift og Morten Wangen Fjord Helikopter starter.

Eller endre paragraf 4? Forslag til neste møte.

Bestemme hele årshjulet for møter og antall.

Fornytt commitment fra AM til formålsparagrafen, gjøres i forbindelse med revisjon av vedtektene.

Fast punkt på Agenda: Status fra SFI, ved Thorsten.

2. Saker til diskusjon

1. Gjennomgang av vedtekter?
2. Møtefrekvens, lengde og antall. Forblir uendret.

3. Innspill til agenda: forventninger og deltakelse? Vurdere å ha ett av møtene som Safety manager møte? Eller ha med Safety manager med på møtene? Vurdere å arrangere 3, 2-dagersmøter, i stedet for 2 todagers +2 endagsmøter. Diskuteres og kommer med et forslag til neste møte.
4. Nye medlemmer: Fjord og ESTA?

3. Bransjestandard for rundflyving/passasjerflyging. RA og SOP ref SHK 2022/02 og 2023/09

Ørnulf holder presentasjon (lagres?). Risikovurderinger innsendt til oss er i stor grad et risikoregister og tiltak, men mangler vurderingen.

Hva er en bransjestandard?

Britiske CAP'er er veiledninger ikke forskrifter.

Arctic Aviation, ikke enig i SHK's påstand om at operatørene mener CAT og rundtflyging er ansett som enkleste form for flyging. Mener at det bør være en felles SOP for dette, men 90% av alle har dette allerede selv om at det ikke kalles SOP.

Felles risikoregister? Engangsjobb for en arbeidsgruppe? Workshop for neste møte.

Felles rammeverk for SOP?

Rapporter som er aktuelle er Alta ulykken og Verdal ulykken.

Forskjeller mellom farer og uønskede hendelser. Det kommer an på hvem det er som er eksponert.

Motorprodusent, Flyger, mannskap i mast.

Diskusjon om dette, er veldig subjektivt.

SJA (dokumentert) og TEM (udokumentert gjennomgang) er noen du gjør i siste instans før piloten.

Bow-tie modellen forklart.

Årsaksanalyse-Ulykke-Konsekvens

Mulig oppsett skjema for risikovurdering kort presentasjon av metodikk for analyse, eksempel brukt for denne demonstrasjonen: Altaulykken.

Kryssreferanser til SOP'er for barrierene. Gir det mening?

Norwegian Safety Analysis Team-EHEST, gjennomgang av ulykker over 15 år. Ukjent for medlemmene.

Teams møter frivillige for gjennomgang.

Morten Wangen melder seg frivillig til å delta

4. SHK's halvtime

Presentasjon av Alexander Wangberg.

Gjennomgang av hovedpunkter fra ulykke med LN-OBP. Feil bruk av og plassering av setebelter under flyging. Låsemekanismen hadde feilproduserte skruer, som sviktet i havariet og en passasjer ble derfor kastet ut og omkom. Venter på at FAA sender ut en AD på disse skruene.

Passasjer i baksetet hadde ikke brukt skulderstroppene. Ikke sikkert at det hadde hatt en betydning for resultatet av ulykken.

Helikopteret hadde tung last innvendig som ikke var sikret.

Helikopteret hadde ikke kunstig horisont.

Bakgrunnen for sikkerhetstilrådommen som går til SD og LT, er at når et tilsynsobjekt/selskap vokser, må LT endre tilsyn med objektet i tråd med endringene, noe som SHK mener LT ikke har vært i stand til.

Formålet med kravene og tolkning av regelverket om struktur av ledelsen av foretak.

SHK mener LT er klar over problemstillingen, men at de ikke har satt seg i stand til å håndtere den.

LN-OGN, Rotorcraft Pilot Coupling- PIO Pilot Induced Oscillations (pilotstyrt/viljestyrt 0-2 Hz) og PAO Pilot Assisted Oscillations (2-8 Hz, ufrivillig forsterkning av vertikale bevegelser)

Vesentlig friksjon på collective reduserer muligheten for RPC.

Pågående saker

LN-OSS,R-44 privat

LN-OMI, S92 motorbortfall pga akselbrudd

LN-OAX,B3 mulig RPC PIO?

LN-ORJ,B1, Linjeinspeksjon kollisjon med fjordspenn.

LN-OMI, S-92 Brann firewarning, mulig falsk indikasjon

LN-ONT, S92 LOC-I take off fra rigg

B412, forsvaret, kappet trær på landing i myr under øvelse. Natt, NVG, Snø, drifting... Forsvaret ønsker at den blir undersøkt. Mange likheter til fks operasjonene til Politiet og er derfor nyttig informasjon.

Hvordan forhindre at en ender opp med IIMC, hvordan sette grensen for sikker take-off, (MNHS, ref egen ulykke)

Helitrans inspill,

1. Medarbeider samtale,
2. TEM briefing,
3. Erfaren TS, alltid 2 om bord slik at det er 2 som tar beslutningen for take-off.
4. 2 utpekte kontrollanter som gjør Linecheck
5. Scenario i cockpit, samme rute med gradvis dårligere vær. Hvem snur først? Sist?
6. Alle skal innom i simulator, uansett hvor på karrierestigen en er.
7. Vær er "subjektivt"

Airlift,

1. Organisasjon, kunnskap
2. Jobbe mer en til en
3. Jobbe med TS inn mot et "2-pilot concept" slik at det er et crew, ikke 2 individer

Ørnulf spiller inn at det kanskje fremdeles er vanskelig å si nei. Oppbacking fra Flygesjef, slik at crew føler en har støtte i beslutninger om å kansellere eller utsette.

Hvis en om bord føler ubehag, er det

Frank spiller inn at HEMS/SPO betong vanskelig å si nei.

Alex, Flytryggingseminar med forsvaret, magefølelse skal en ikke undervurdere. F-35/F-16 pilot gruet seg for hvert oppdrag.

5. Hendelser siden sist

Fonnafly

1. Fonnafly Hyd-olje problematikken om vinter, har fløyet i 3 uker med åpent HYD tank lokk, mye vann i systemet.
2. Start av maskin der kompressorbladet ble bøyd. Stått ute og iset fast!?
3. Blad-pinne sikkerhetsnål, hang bare på en bolt. Kan ha vært vinterkit.

Helitrans 280 rapporter

Ingen hendelser av betydning.

1. Insignificant info. 7 stk rapporter, 2 siste døgn landing pga dårlig sikt

Airlift 400 rapporter, ingen bruk av sjekkliste. Holdningsforskjell mellom innland og offshore.

2. Utplassert helikopter på prosjekt. Buk-krok utilsiktet utløsning. Mulig fukt i strømpe. Treghet i wire.
3. Ukontrollert lasteflyging, ble utsatt for ekstrem vind. Måtte slippe last (veggelement) fra 2000ft for å gjenvinne kontroll. 70kts i høyden meldt på senere tidspunkt på dagen.

Politiet, nærpasninger med droner. Dronepilotene til politiet har en formening om at ingen flyr under 400ft. Elektronisk synlighet er helt nødvendig. Mange hendelser med BLOS operasjoner. Begynnende problematikk opp mot hvem som har "rett til luftrommet"

Fjord helikopter,
Føreværeslandinger, isingstilfellet nylig, blir rapportert inn.

Midtnorsk,

Diverse hendelser mellom pilot og personell på bakken, misforståelse

Longline blitt hengende over skid-spring, selv om den angivelig var koblet på riktig.

Rapportering på dårlig vær. Forskjellige tilfeller, må lande, lande for å vente, snu og avbryte.

Fjellfly
Intet å melde.

6. FDT diskusjon med referanse fra sist møte

Gruppen har funnet at det ikke er grunnlag for videre standardisering av dette, da "normen til LT" fungerer. Det bør derfor jobbes frem noe på papir, et sammendrag som kan vedlegges til BSL-D 2-4. Dette er ikke veldig komplisert. Gruppen kommer opp med et rammeverk.

FDT gruppen, bør se om de kan komme opp med et rammeverk som kan virke for alle. Dette for at LT eventuelt kan bruke dette i trinn 2, før noe blir tredd nedover hodet fra EASA.

7. Task specialist opplæring

Opplæring og kontroll på eksterne Task spesialister. Tanken var en CBT løsning, Aviasafe, operatør nøytralt. Ikke noe som presentert, men noe skal presenteres på neste møte. Sikkerhetskurs skal kunne standardiseres på tvers av selskapene for kunder. Følge regelverket. Anhuker kurs kommer som et tillegg til TS kurs som går på regelverket. Airlift og Helitrans jobber for å omforenes om dette. Flere av operatørene, Trainor?

Gruppe om dette settes ned: Ivan Småland, Stian Solberg, Morten Wangen. Erstatte for Jonas Jobbes med dette opp mot neste FsF møte, og presenterer hva de har kommet opp med på neste møte. Mål vil være å ha spec for materialet klart. Kostnad blir kanskje for tidlig å estimere på dette møtet.

1. SFI orientering

REN nøytral observatør i SFI, kan også være behjelpelig med å utarbeide prosedyrer. Fremdeles i oppstartsfasen.

Stian Raaen Egenes blir ny vara i SFI

8. Eventuelt

- Digitale kart, har alle dette tilgjengelig nå? Noen har bedt om tilgang men ikke fått svar.

Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre

Odd Ivar orienterer om løst utstyr i maskinene. Løst utstyr, er noe som ikke eksisterer. Det er ikke bare å sette opp utstyr med sugekopp eller borrelås.

Minor MOD. Spesifikk konfigurasjon i henhold til CS for typen.

Blir satt mer fokus på at utstyret om bord. Ie. Dørkplater, noen har tatt inn disse i vekt og balanse.

Bruk av MEL. If installed:

MEL: Not installed - Reserved

Ørnulf

Løst utstyr: Li-Ion batteri i brann.

Fastmontert iPadholder EFB regelverket tillater fester som ikke trenger verktøy for å monteres inn og ut. Søk om en minor mod.

Arbeidsgruppe for Risiko: Morten Wangen Fjord Helikopter, Fjellfly, Arctic, NLA?

Tor Egil Disen

Sekretær

Til stede:

Eggert Akerlie (Arctic Aviation), Ivan Småland (Airlift), Stian Raaen Egenes (Fjellfly), Thorsten Habla Foss (Fonnafly-Helifly), Lars Ribe-Aakre (Politiets Helikoptertjeneste), Mads Torma (Pegasus), Stian Solberg (Helitrans), Lars Molin (Midtnorsk Helikopterservice), Morten Wangen (Fjord Helikopter), Peter Westerlin (Helitrack), Alexander Wangberg (SHK), Ørnulf Lien (LT), Tor Egil Disen (LT), Odd Ivar Johnsen (LT), Dag Nygård (LT), Nils Helge Silbodal (LT), Frank Haugland (LT), Rune Sæthre (LT), Arild Eirik Nyheim (LT)

Ikke til stedet: Andreas Teigen (Heltieam), Bjarte Ellingsen (NLA), Olav Tronrud (privat), Peter Blom (EHC)