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:	Møteleder:	Møtedato
Tor Egil Disen	Ørnulf Lien	24-25.05.2023

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 24-25 Mai 2023

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 Scandic Oslo Ariport Hotell 14-15 September 2022.

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

2. KPI/SPI gruppediskusjon

Fyll inn fra eget notat

3. Regelverk
Sjur Hartveit holdt en kort oppdatering med informasjon om kommende regelverk som har blitt vedtatt. AMC/GM ventes i Juli 2023 og implementeringsfrist Februar 2026. Sjur kan kontaktes på sjh@caa.no

Ørnulf overtok og informerer om ny layout til LT's hjemmeside, med fokus på lover og regler. Nytt om regelverk, Endringsforskrift, høringer.

Innspill om ny rapporteringsmetode. Kommentarer om at presentasjonen var planlagt på norsk, men måtte holdes på Engelsk. Slider fra kurset må gjøres tilgjengelig, sendes ut/gjøres tilgjengelig for alle.

Ørnulf orienterte om simulator og spørsmål i forhold til utenlandsk operatører. Det stilles krav til at alle utenlandske operatører bruker simulator for å kunne operere med AS350 i norge uansett CAT eller SPO.

Presentasjon om søknad om CAT.POL.H.400(c) repetisjon av tidligere presentasjon og oppfordring til at alle søker om dette. Diskusjon rundt definisjon av CAT vs SPO pax, heli-skiing bør defineres som SPO pga av sikkerheten ivaretas bedre på den måten. Helitrans og Arctic. Island definerer dette som SPO. Åpent spørsmål som må tas grundigere ved en senere anledning.

BSL 2-1, Forskrift om merking av luftfartshinder er under revisjon, og skal ut på høring. Innspill til høringen kan sendes til afv@caa.no

Skien RMZ, fungerer slik som før, og har i praksis bare endret navn fra TIZ til RMZ. Samme sjekkpunkter som før.

Eventuelt om regelverk:
Håndboksrevisjoner, gjentakelse om
Compliance lister; Skal dette sendes ut? Innspill om at enkelte håndbokløsninger har dette som en funksjon. Web-manuals, Fossum IT muligens?! Sjekk dette med Fossum.
Flight inspections, avvik fra EASA, der LT's CAP til forslag om løsning ble underkjent.

5. SHK's halvtime

Alexander Wangberg presenterte seg selv, tidligere flyger/FOM 20 års erfaring og Mats Torbiornson. tidligere teksnisk sjef i NLA fixedwing, og i tilsynet tidligere.
Observatørrollen, ønsker en best mulig dialog med bransjen samt å opprettholde kompetanse fra bransjen.
Status på saker, avgitte rapporter og Sikkerhetstilrådninger for FsF.
SHK's mandat, ikke deres oppgave å ta stilling til noen form for skyld.
Hvorfor tar det så lang tid for en rapport kommer ut? Blir mindre relevant med tiden. Ikke gunstig, men det er ofte gode grunner for at det tar lang tid med rapporter. Mange involverte parter som er involvert, som gjør at det tar lengre enn 12 mnd (som er tiltenkt tidsforbruk) å utgi rapport.
Pågående saker, LN-OAX havari, 16.11.2020, kraftige oscillasjoner, undersøkelse med Airbus og fabrikken anerkjenner problematikken rundt dette, med mye fokus hos de på dette.
LN-ORJ 06.09.2021, kollisjon med spenn
LN-OGN, 25.10.2022, indikasjon av PIO
LN-OBP, 01.11.2022, krasj kort tid etter take-off, fokus på riktig bruk av sikkerhetsseler har kommet opp som et tema for diskusjon. Dette kommer noe av at 1 overlevde, mens de 2 andre omkom.
24.02.2020 LN-ONT, S92 Offshore, natt dårlig vær, mistet høyde, delvis tap av kontroll, gjenvunnet kontroll
25.09.2020 Ln-ONQ, S92, Lavt MGB oljetrykk, FOD i systemet
20.10.2020 LN-OMI, S92, Fire warning, landet uten dramatikk etter 2 flasker tømt og Fire warn ikke slukket.

Sikkerhetstilrådninger
1. Tilrådning åpen 2022/08: Servotransparency, masse, høyde, hastighet.
2. Siste nye maskiner, har en ''FDM'' enhet lokalisert i halen, (presisering at dette ikke er en del av Vision1000 som det ble gjort inntrykk av) fra fabrikk. Bra men reaksjonært tiltak.

SRIS, Mats forklarer på mail.

6. Hendelser siden sist

Airlift, fuel-pumpe havari på helt ny H125, samme problematikk som tidligere.
Landing på tidligere brukt plass, men denne gang med en stubbe i buken.
Loss of Load, lang line, vindkast, hiv forsvant i fra vertikal vindu, inn i mast, pilot løste ut. Bigbag med søppel.
Cyclic friksjon problematikk på nye maskiner. Informere Odd Ivar om at dette problemer vedvarer uten noen løsning! Argumentet er at det er få rapporter på dette.

HeliScan
Standard vinter-kit,hub-kit undermontering/demontering, har løst ut blad-nål/lås. Denne har falt ut under flyging.
Loss of load, kjent kunde, sikkerhetskurs, SJA, gått igjennom alle hiv. Kunde har gjort forandringer på enkelte hiv, som medførte tap av last. Kunde sendte faktura, med pga dokumentasjon før jobben ble gjort, ble det ikke mer av den saken.

Helitrans

Linjebefaring, pilot, lastemann, observatør. Nesten kollisjon med kryssende linje. Lastemann med egen ''pad'' i baksete stopper pilot fra å fly inn i kryssende linje, da denne linjen var registrert i NRL sin database. Ganske nærme, men uklart hvor nært dette var. ''Complacency'', human factors
Tema rundt linjebefaring, og andre oppdragstyper har mindre lokalkjente folk. Mer utbredt bruk av underleverandører som ikke har nødvendig lokalkunnskap. Blir større risiko for operasjonen.

Forslag fra Airlift. FsF bør spille denne problemstillingen inn til SFI, som en sikkerhetsutfordring.
Heliteam: Operatørene er kanskje i overkant serviceinnstilt overfor kunder, aksepterer mer enn ønskelig? Complacency på selskapsnivå, pga at det normalt sett går veldig bra. Kultur for å strekke seg veldig langt fordi det normalt har gått veldig bra og at maskinene er veldig pålitelige og yter mer enn det ''boka'' sier.

Arctic Aviation: Hendelse med AW119, på heliski på Riksgrensen. Blir tatt av vinden og blåst inn i hus og snøskuter. Skader på 2 blader mm. Dyr reparasjon.
Mats spiller inn at NLA hadde problemer med dette på EC135/145, med en patent for friksjon under ''bear-paws'' som et mulig tiltak.

Pegasus informerte om at de har opplevd at turtall senkes en kort stund fra 400 RRpm til 390 selv om det er last indikert. Airbus har funnet ut at dette skjer ved 54 minutter etter at vekt blir slått på de maskinene som har aktivering via ''sling'' knapp på pedestal. Jobber med software oppdatering, men kan være en løsning på nyere maskiner å resette sling før 54 intreffer intil Airbus har kommet med en oppdatering. Dette kan muligens skje på eldre maskiner også, men der finnes ikke mulighet for å slå av og på vekt.

7. Oppfølging av sikkerhetsstudien

Rolf orienterte om SFI sine oppstartsutfordringer med konstant utbytting av medlemmer, fra alle parter.
Ørnulf orienterer om tilrådningene

1. Økt bruk av simulator. Utgivelse av AIC 05/22. Kun for AS350 pr nå.
2. Samtrening SFI gruppe, Arild LT, Thorsten FsF og Linda fra NF
3. Målkonflikter: Samme SFI gruppen
4. Seleksjonskrav. NF jobber med denne utfordringen for fly/helikopter. EHC har en utfordring med at skolen er en fagskole og vanskeligheter med fagskole kontra EASA regler. Selseksjonsprosesser via nettbaserte tjenester vil ikke lenger være godkjent å benytte. Bla. grunnet at andre kan ta slike tester for andre.
5. SMS trening, verifisert av LT igjennom tilsyn
6. Etablere felles SOP på tvers av operatørene: Det vil være forskjeller mellom selskapene når det gjelder SOP'er, men etablering av et felles risiko-register for utarbeidelse av SOP'er bør vurderes videre.
7. FDT: diskuteres
8. Utstyr som fks MPVK, argumenteres med at gevinsten av økt sikkerhet ikke er forsvarlig opp mot kostnadene ved kjøp og verditap ved videresalg. Et annet argument er at det skjer få hendelser med montering.

   *Kommentar fra sekretær til denne diskusjonen: Få/ingen av FsF representantene har erfaring med dette utstyret og har derfor liten forutsetning for å vite hvordan dette har innvirkning på fks fatigue, da pilot workload reduseres betraktelig med bedre oversikt som dette kit'et gir. Det må poengteres at retro-fit kit (tilbakebygging til standard dør) er tilgjengelig for å eventuelt flytte dette kit'et til andre maskiner/salg ved senere salg av helikopter. For argumentet om at det er få hendelser ved montering, er konklusjonen at det må altså skje alvorlige hendelser, før en skal vurdere dette. Det er grunn til å tro at ikke alle nærhendelser blir rapportert, altså de hendelsene som var nære på, men det ikke skjedde noe ved bruk av de tradisjonelle gulvinduene***.*** En operatør skal i henhold til AMC1 ORO.GEN.200(a)(3)(f)(1) *Continous improvement* adressere dette.

DAG 2

8. SFI, med valg av erstatter for 1 medlem og vara.

Rolf Grindstuen holdt en orientering om hva dette forumet er og hva som ble diskutert på forrige møte.
Stian Solberg ble erstatter Rolf som medlem i SFI.
Torfinn Brokke ble valgt som vara.

Innspill fra FsF til sikkerhetsseminar våren 2024.
Tema rundt mindre bruk av lokal kjentmann på

9. FDT diskusjon med referanse fra sist møte

Torfinn presenterer gruppen sitt referat.
Gruppen fant en del utfordringer med å harmonisere dette på tvers av selskapene, men i hovedsak er maksimums grensene rimelig uniforme.
Gruppen spiller ballen tilbake til LT for å få revidert BSL D 2-4, som har vært snakk om å få revidert dette i lang tid.
Ørnulf stiller spørsmål om rapportering av hendelser med fatigue. Få rapporter til LT på dette, hvordan er det i selskapene.
Helitrans har hatt kurs i fatigue, og oppfordrer til rapportering om emnet. Store interne variasjoner mellom oppdragstyper. AD-hoc vs Linje som eksempel. Fått inn 3 rapporter.
Heliteam: Ikke nødvendigvis FDT grenser som er avgjørende for hvor mye en pilot føler av fatigue.
Helitrans har kjørt arbeidsmiljøundersøkelse innad. Synliggjør temperaturen i selskapet.
NLA har færre fatigue rapporter etter bevistgjøring av FRM. Har egen manual og har jobbet med dette siden 2013. Kultur. Føler på press som alle, der det ikke finnes lett alternativer for å
Vanskelig å definere hva som er rapporteringspliktig, veldig grå materie.
NLA måler hvor ofte crew melder seg ut pga fatigue, selv om en er innenfor duty begrensingene, for å måle hvor ofte dette skjer.
Ørnulf: Skal være regler, 3-trins plan, ORO.FTL.105,110. EASA har det i planen, men er forsinket i lang tid.
Airlift, mener det er for dårlig av LT, at det ikke finnes skikkelige regler på dette området. FsF bør si ifra at dette ikke er akseptabelt, og bør følge opp hva som skjer med dette overfor LT.
Fjellfly, nevnte at de hadde fått tredd et fixedwing regelverk med reduksjon av duty tid utifra hvor mange landinger en hadde.
FDT gruppen, bør se om de kan komme opp med et rammeverk som kan virke for alle. Dette for at LT eventuellt kan bruke dette i trinn 2, før noe blir tredd nedover hodet fra EASA.

10 Task specialist

Helitrans holder presentasjon, ber om å få presentasjonen i etterkant.
Alle involverte i Heslo operasjoner SPO.SPEC.HESLO.100
Vanskelig å være compliant i forhold til regelverket, da det gjelder alle som er involvert i lasteflyging.

Gruppe om dette settes ned: Ivan Småland, Stian Solberg, Jonas Nymark.
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.

11. Droner vs bemannet luftfart, risikostyring.

NLA, introduserer temaet med noen av sine bekymringer rundt dette. Luftrom må deles
Regelverket ubemannet skal vike for bemannet.
Ubemannet luftfart cannot comply with VFR IFR,

Geir Magnus Hardeland presenterer hvordan regelverket som ble innført 01.01.2021
Remote ID inføres fra 01.10.2024.
Åpen, Spesifikk, Sertifisert kategori
Ground risk, og Air risk, ARC (Air Risk Class) mitigerende tiltak.
Ninox og Hems VX
Farlige aktører, hvermansen som bruker dette som ''leketøy'', aktivister, criminelle.
Remote ID:
Network remote ID, mobil-nett
Direct remote ID. Bluetooth, WIFI 250m til 1 km max 2km rekkevidde.
Geo-soner og Geo-awareness.

Anders Martinsen UAS Norway

55% (68%) positive til droner. 13% nedgang etter mediaoppslag.
64% ønsket ikke Droneforbud
53% ønsker mer kontroll

Flere tusen dyr reddet med hjelp av termisk drone, fra åkre. Dokumentasjon på dette?
Politisk ønske om at bemannet luftfart er de som skal melde fra, ikke motsatt som det er nå.
''Drone in a box'' full-autonome droner, utstyr som kan leveres pr i dag.

Aviant presentasjon

Herman Øye Kolden Flygesjef i Aviant. 23 ansatte pr i dag.

50 kunder, pr når 1 ordre per kunde pr dag, ca halvparten målet for å være kommersielt drivverdig.

Diskusjon.
Kan et helikopter som flyr over 400ft AGL, treffe en drone. Generelt sett ikke.
Helitrans, må ha informasjon i sanntid. Notam holder ikke mål.
Forslag om at LT får oversikt over hva som gjelder pr nå fra Avinor flysikring, LT får oversikt over regelverket som gjelder.
Avinor og Ninox vil bli løsningen

Mistanke om underrapportering av nærpasseringer fra dronebransjen.

Har vært mer fokus på problemstillinger rundt lufthavner. Det er en økende utfordring i ukontrollert luft.

NLA har hatt ''drops'' i Hems wx midt i sine Pins-approacher, der operasjonene er under minima på disse approachene.

12. Kart tilgjengelighet

Lang prosess for å få tilgang digitale kart. Ville få forsvaret til å frigi kart til 3je part, men dette ville ikke Forsvaret gå med på.
Nå blir digitale kart bli tilgjengelige igjennom Avinor sin portal for ned-lasting. De vil bli oppdatererte hver 28 dag.

Disse kan bli lastet opp til fks AirNav Pro, og andre navigasjons enheter, men AirNav Pro er den applikasjonen som til nå ser ut til å være den beste på markedet. Med alle forskjellige funksjoner, som vær-info, trafikk igjennom ADS-B, NRL-hinderdatabase etc.
For å kunne overholde EFB reglementet må en skyløsning til for å administrere oppdaterte kart.

13. Eventuelt

Diskusjon rundt antall møter i FsF. Vurdere å ha ett av møtene som Safety manager møte? Heller å 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.

Neste møte skal vi prøve å få gjennomført i løpet av oktober-desember, etter at ''Safety week'' er avklart.

Tor Egil Disen
Sekretær

Til stede:
Eggert Akerlie (Arctic Aviation), Ivan Småland (Heliscan), Torfinn Brokke (Fjellfly), Torvald Rugsveen (Fonnafly-Helifly), Jonas Nymark (Heliteam), Lars Ribe-Aakre (Politiets Helikoptertjeneste) dag 1, Peter Blom (EHC), Rolf Grindestuen (Airlift), Bjarte Ellingsen (NLA) dag 2, Hans Ivar Kubberød (NLA) dag 2, Mads Torma (Pegasus), Stian Solberg (Helitrans), Mats Torbiornson (SHK), Alexander Wangberg (SHK). Olav Tronrud (Private), Ørnulf Lien (LT), Tor Egil Disen (LT), Geir Magnus Hardeland (LT), Dag Nygård (LT) dag 1, Nils Helge Silbodal (LT) dag 1.

Ikke til stedet: Morten Paulsen (Helitrack), Tor Henrik Krokstad (Midtnorsk), Odd Ivar Johnsen (LT)