



Fysikkerhetsforum for operatører
av innlands helikoptre

c/o Luftfartstilsynet
Postboks 243,
NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
www.helikoptersikkerhet.no

Telefon: 75 58 50 00
Telefaks: 75 58 50 05
Sjøgata45-47, Bodø

Medlemmer av Fysikkerhetsforum for
operatører av innlands helikoptre

Referent:
Petter Nyholm

Møteleder:
Tor Egil Disen

Møtedato
18.09.2025

Møtereferat

Heldagsmøte i Fysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 18. september, 2025.

Møtet ble holdt på Radisson Hotel & Conference Centre, Oslo Airport.

1. Godkjenning av agenda og referat fra forrige møte

Agenda for dagens møte ble presentert og godtatt. Referat fra forrige møte vil bli sendt ut per epost i ettertid.

Referat fra dette møte vil bli lagt ut på www.helikoptersikkerhet.no

2. Felles flight and duty-begrensninger

Ivan har hentet inn data på hvilken standard selskapene har på flight and duty. Airlift har kommet med forslag som kan samle bransjen slik at tidene blir likt. Man har samlet data fra Airlift, Fonnaflly, Arctic, Fjord Helikopter og Heliteam. Ivan ønsker informasjon fra Midtnorsk og Helitrack slik at han kan samle fra alle.

Kan være fordelaktig med en standard for når dutytid starter. Flere poengterer også at det er viktig at pilotene føler seg trygge på å si nei når dem er sliten mtp. på dutytid.

Kun to operatører som har 3-dagers begrensninger på flytid, to operatører har 2-dagers begrensninger, noen har ikke grenser for 2/3 dager.

Målet er å ha noe til neste møte å presentere og som kan vedtas. Deretter kan man se på mulighetene å få det inn i norsk regelverk.

3. CBT-plattform

Morten Wangen presenterte arbeidet som er gjort med dette så langt.

Felles «Customer Safety Course». Plattform som er kostnadseffektiv. Et forslag er at kursdeltakere får et kort som er laminert inn slik at man vet at kunde har tatt det kurset.

Det er noen ganger vanskelig for helikopteroperatørene å ha kontroll på hvilke av kundene som har fullført sikkerhetskurs på helikopter. Det er også veldig tidskrevende å ha opplæring fysisk, både før prosjekt og under prosjekt. Det er dog viktig at kvaliteten på plattformen og kurset er av en god standard.

Tanken er at kunde betaler for dette kurset og at prisen skal være lav. Tidsbruken skal heller ikke være for høy slik at barrierene for å ta kurset er lav. Operatørene legger evt. litt hver for å få en slik plattform med kurs opp å gå, men det finnes også andre finansieringsmuligheter som Ivan ser på.

Det skal være enkelt å spore og enkelt å se at de som er involvert i operasjonen har tatt dette kurs. Thorsten mener det er viktig at alle operatører og piloter er strenge i starten slik at kunde vet at de som ikke har tatt kurs ikke får være en del av operasjonen.

Thorsten ser på mulighetene kring plattform.

Tanken er at alle kunder utenom vanlig CAT-operasjon skal ta dette kurs.

Kursinnhold blir sendt ut til alle og man finner enighet i hva det skal inneholde.

4. Tilråkning SHT 2022/09T, bransjestandard

Bruken av hjelm og felles SOP på sightseeing ble diskutert.

Arbeidsgruppe. Thorstein og Morten W tar på seg å ringe rundt til operatørene for å prøve å samle alle kring noen standarder.

5. Minstehøyder, avstand til terreng, hensyn og andre regelverk

En person har ringt inn til Luftfartstilsynet og klaget på at et helikoptre har flydd for nærme en klatrevegg.

Avstander ble diskutert og at det er viktig at horisontale avstander til terreng også blir fulgt, ikke bare vertikale. Flygesjefene tar dette videre internt.

6. Radiobruk i ukontrollert luftrom

Morten Wangen presenterte en hendelse i Geiranger i ca. 2800 fot der piloten måtte gjøre en unnamanøver fra et GA-fly som var veldig nærme. GA-flyet var ikke på 123.5, de var på Møre-Approach.

Morten har snakket med forskjellige GA-flymiljøer i området og mange har kun 1 radio og monitorerer ikke 123.5. De ligger gjerne heller på Polaris eller igjen hos nærmeste flyplass da 123.5 er en anbefaling og ikke et krav. Noen sendte også i blinde til Møre-Approach.

Dette er et gjentakende problem der helikoptre ser andre GA-fly i ukontrollert luftrom men ikke får kontakt med GA-fly.

123.5 MHz blir endret til 123.065 MHz fra 1. januar 2026.

Forlag om at en representant fra Luftfartstilsynet burde snakke om dette temaet i FsF-GA ang. radiobruk. Tor Egil tar dette videre med Thomas Hytten i Luftfartstilsynet.

Det er også et problem at forsvaret og luftambulansen noen ganger ikke kommuniserer på 123.5 når dem flyr lavt.

7. Hendelser siden sist

Fjord Helikopter

Ising. Snudde og fikk landet.

Heli-Team

Ising. Snudde og fikk landet.

Kabeltrommel. Gått vekk fra stropp, kun kjetting som gjelder. Stropp blir kuttet. Avviser hvis dem ikke har kjetting.

Fonnafly

Et problem at pilotene ønsker å være grei mot kunde, derfor kommuniseres det at pilotene skal være mer restriktive. Gjentakende med landingstillatelser og uklarheter ved arbeid rundt telemaster. Det kommer forslag om at loven kunne gitt unntak for arbeid med kritisk infrastruktur.

Tap av last på grunn av modifikasjoner.

HeliTrack

Utløst en ELT med kne. Fikk telefon og unngikk redningsaksjon.

Midtnorsk Helikopterservice

Sonde ble skadet fordi den kom i kontakt med trær.

Airlift

Noen hendelser ved montering av mast der delene ikke var lagd for å bli flydd med helikoptre.

Sticky cyclic.

Betongtobb som gikk i bakken, sannsynligvis «settling with power».

Politiet

Føre var landing på Hardangervidda. Funnet person i et skred. Dårlig vær på vei tilbake. Lander i snø, men må flytte litt i tilfelle dem blir stående lenge. Maskinen ble stående i 2 døgn. Har hatt CRM-runde der man snakket mye om «get-home-itis». Måtte ha APU av og på for å få varme i maskin over natt. Mye lærdom etter denne hendelsen. Skibriller og primus er lurt å ha i nødpakke. Tilstrekkelig med mat og gode nok klær for miljøet man skal fly til er også viktig.

8. Forsvarets søknader om restriksjonsområder

Er problematisk når forhåndsvarsel kommer på veldig kort varsel. Operatørene kan ha planlagt noe i lang tid som da ikke går å gjennomføre. Det gjør det mer komplisert og tidkrevende for operatørene.

Problematiske hvis aktivitetene skjer midt på dagen da helikoptre trenger å gjennomføre en jobb i området, f.eks. arbeid med kritisk infrastruktur.

Operatørene ønsker å sette sammen en liste med punkter som skaper problemer og sende som svar på høring. Thorsten tar oppgaven å begynne på en liste, men ønsker mer input fra de andre før det blir sendt.

9. Safetec, videre arbeid

Thorsten presenterte arbeidet som er gjort med anbefalingene fra Safetec-rapport. Det er fortsatt en del punkter som man trenger å komme til enighet i før de kan lukkes.

Operatørene er velkommen til Fonnafly for å se på Maximum Pilot View Kit (MPVK), men dette ser ikke ut til å bli et krav i kravdokument til SFI.

Gjeldende felles SOP er det en god start å begynne å se på felles SOP for sightseeing. Deretter kan man vurdere felles bransjestandard for SOP på andre områder.

Det er en anbefaling om nytt krav i kundekravlisten som sier at passasjerer ikke skal sitte i sete der dobbeltkontroller er installert.

10. Neste års møter, seminar, ASW26

Dette blir et tema på ASW25.

11. Eventuelt

Observatør FsF-GA

Kan være en idé at noen fra FsF innlands helikoptre og andre aktører kommer og presenterer på FsF-GA om temaer som f.eks. radiobruk i ukontrollert luftrom.

Part-IS.

Det kom et spørsmål om Part-IS. Mer info ligger på Luftfartstilsynet sin nettside:

[Informasjonssikkerhet: nytt regelverk for luftfarten i 2025 og 2026](#)

Petter Nyholm
Sekretær

Til stede:

Andreas Horn Teigen (Heli-Team), Ivan Småland (Airlift), Odd Arne Lyng (Midtnorsk Helikopterservice), Lars Ribe-Aakre (Politiet), Morten Paulsen (HeliTrack), Morten Wangen (Fjord Helikopter), Stian Helgesen (Aviant), Thorsten Habla-Foss (Fonnafly), Torfinn Brokke (European Simulation & Training Academy), Petter Nyholm (LT), Tor Egil Disen (LT), Frank Haugland (LT)

Ikke til stede:

Eggert Akerlie (Arctic Aviation), Hans Ivar Kubberød (NLA), Peter Blom (EHC)