Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre

c/o Luftfartstilsynet
Postboks 243,
NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Bodø Lufthavn, 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:	Møteleder:	Møtedato
Alf Tørrisplass	Alf Tørrisplass	02.02.2016

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre

1. Gjennomgang av agenda, godkjenning av referat 02.12.2015
Alf Tørrisplass ønsket velkommen til årets første møte.
Gjennomgang av agenda. Ingen kommentarer – agenda godkjent.
Gjennomgang av referat fra møtet 02.12.2015. Referat godkjent uten kommentarer.
Marianne er sykemeldt i noen uker, Alf skriver derfor referat.

2. Møtedatoer 2016
Det er budsjettert med 3 to-dagers møter utover dette møtet. Følgende datoer er satt for årets møter:
20-21.04.16
6-7.09.16
29-30.11.16

Møtene blir som vanlig avholdt på Gardermoen. Endelig sted meddeles i god tid før det enkelte møte.

3. SHT's halvtime
Hans Herdahl fra Havarikommisjonen presenterte ulykkesrapporten etter hendelsen på Rørvik 12. august 2014 der et EC 130 fikk halerotor (fenestron) bortfall under landing. Piloten gjorde en meget god jobb i å håndtere situasjonen, og landet maskinen uten skader. Hovedkonklusjonen i rapporten er at dette var en organisatorisk ulykke. Den viser hvor viktig det er å ha et velutviklet vedlikeholdssystem.

Han redegjorde også kort om motorfeil på B3, ref. bl.a. ulykken på Hjerkinn. Det er et ønske fra SHT om at operatørene, dersom de har hendelser knyttet til motor, trekker ut de data de har muligheten til fra FADEC/VEMD etc. Det vil kunne være verdifullt for videre analyser.

4. Local area operations, ref. ARO.OPS.210.
Alf redegjorde for hvor i regelverket dette med «local area» kommer til anvendelse. Dette koker i stor grad ned til behovet for operativ flygeplan, og noen dokumentasjonskrav. Luftfartstilsynet vil definere «local area» i henhold til ARO. OPS. 210. Forslaget på bordet sier 100nm fra operasjons-sted. For CAT operasjoner kan den enkelte operatør selv definere et «local area» der det gis fritak for å ta med en del dokumenter om-bord (CAT.GEN.MPA.180 (b), samt utarbeidelse av operativ flygeplan (CAT.OP.MPA.175). Dette området må beskrives i OM.

5. AltMOC HESLO

Alf presenterte forslaget til tekst i AltMOC for gjennomgang. Det var ingen endringsforslag til det som ble presentert. LT tar en intern gjennomgang med egen jurist for å bli enige om teksten kan stå som den er. Når det er enighet om dette vil AltMOC'en sendes til EASA.

6. CAT vs SPO

Luftfartstilsynet (Alf) har utarbeidet en matrise og analyse på grensesnittet mellom CAT og SPO. Det er tre områder som berøres:

1. Aldergrense for piloten
2. Ytelseskrav (performance)
3. Dokumentasjonskrav

Oppsummert viser analysen følgende:

Aldersgrense.
Det er en betydelig forskjell mellom regelverkene når det gjelder aldersgrense, spesielt når det gjelder single pilot operasjoner, da 60 års grensen er absolutt for CAT, men det ikke er noen aldersgrense for SPO.

Ytelseskrav (performance)
Når det gjelder ytelseskravene så er det nok dette som er den største utfordringen, selv om MS (LT) i henhold til ARO.OPS.215 skal definere områder der en aksepterer at en ikke har sikker nødlandingsplass i henhold til CAT.POL.H.420. Det stilles krav i CAT.POL.H.420 som kan være vanskelig å oppfylle med eldre turbinmaskiner, og som ikke kan oppfylles for stempelmotorer i dag. Det er riktig nok en pågående diskusjon mot EASA på dette, der Robinson fremfører at en stempelmaskin er like sikker mht motorbortfall som en turbinmaskin, men i dag er det slik.

Dokumentasjonskrav
Når det gjelder dette med dokumentasjonskravet så er det i første rekke kravet om passasjermanifest som vil skape problemer. Vekt og balanse er håndterbart, siden det finnes enkle metoder for å oppfylle kraven her. Når det gjelder passasjerlister vil det bli svært krevende, spesielt under kraftlinjebygging å skaffe oversikt over hvem som til enhver tid befinner seg om bord. I siste ende går dette ut over sikkerheten, da piloten må innhente disse dataene under påstigning med rotor i gang, og så sende disse over radio til operasjonssenter. Dette vil ta pilotens fokus bort fra flygingen, som ofte kan foregå under vanskelige forhold.

Konklusjon.
Det foreslås at vi bruker artikkel 5 (7) og definerer "immediately before, during or immediately after» som å omfatte hele operasjonen. Er det inngått avtale (kontrakt) om en Part SPO operasjon, er all flyging knyttet til operasjonen å anse som Part SPO. Alf avklarer muligheten for å benytte denne internt innen neste møte.

7. Tilrådningene fra Innlandsstudien

Også årets tildelingsbrev fra SD fokuserer på at LT skal jobbe aktivt med helikoptersikkerheten gjennom å arbeide videre med å lukke tilrådningene fra sikkerhetsstudien.

Vi etablerte arbeidsgrupper på møtet for å få frem medlemmenes prioritering av de viktigste tilrådningene vi bør jobbe med i 2016. Vi kom frem il følgende prioriteringer:

1. Tilrådning T08 – Ordning for lineflyging under supervision der begge pilotene kan logge flytiden.
2. Tilrådning T17 – Arenaer for erfaringsutveksling og tilegnelse av ny kunnskap.
3. Tilrådning T04 – Trening mellom flyger og lastemann.
4. Tilrådning T27 – GPS-system for varsling av umerkede hinder.
5. Tilrådning T33 – Anbudskriterier for offentlige anbud må fokusere på annet enn pris.

Dette er altså de tilrådningene medlemmene mener er viktigst. Vi starter arbeidet med dette på neste møte.

Flysikkerhetsforum for operatører av innlandhelikoptre

Tørrisplass
Leder FsF.

Til stede:Tone Aga (Noraviation), Fredrik Ræd (Airlift), Claus Tjalve (Lufttransport), Stian Solberg (Fonnafly), Tore Stris (Pegasus), Daniel Holden (Helitrans), Arnt Ring (Heliscan), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Torfinn Brokke (Fjellfly), Oskar Norderval (Nord Helikopter), Lars Åkre (Politiets Helikoptertjeneste), Bjarte Ellingsen (NLA), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Odd Arne Lyng (Midtnorsk), Hans Herdahl (SHT), Øyvind Juul Bache (EHC), Alexander Doder (Helitrans), Geir Hamre (Privat), Alf Tørrisplass (LT), Dag Nygaard (LT), Thore Brandt (LT), Marianne Kirkesæther (LT).

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet