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
Marianne Kirkesæther	Alf Tørrisplass	06.-07.09.2016

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 6. – 7. september 2016

Møtet ble holdt på Thon Hotel Oslo Airport.

6. september.

Leder Alf Tørrisplass ønsket velkommen. Det ble foretatt en kort presentasjon av medlemmene som var til stede.

Agenda for møtet ble gjennomgått og godkjent.

1. Referat fra forrige møte
Referat godkjent uten kommentarer.

I forbindelse med gjennomgang av referatet, ble status på tilrådningene man jobbet med på forrige møte kommentert. Det er enighet om at noen av tilrådningene kan hverken LT eller FsF gjøre noe med. Disse må løftes opp til SD for behandling.

2. SHTs halvtime
Hans Herdahl ga en status på de pågående sakene som er relatert til innlandsoperasjoner i SHT. I tillegg ga han en kort orientering om Turøy ulykken, og hvordan undersøkelsesarbeidet er organisert.

3. Ulykker og hendelser siden siste møte.
Det har vært noen hendelser de siste månedene som lett kunne resultert i alvorlige ulykker. Alf Tørrisplass hadde lagd en oversikt over hendelsene, og forumet fikk en orientering fra berørte selskap om hendelsesforløp.

LT har mottatt flere rapporter fra Avinor som går på fravik av gitt høyde. Som regel blir ikke selskapenes ledelse informert om hendelsene, og ønsker en tilbakemelding dersom det kommer rapporter på at gitt høyde ikke overholdes.

John Inge Bacher ønsket også at forumets medlemmer informerte flygerne i sine selskap om at det er registrert en økt kryssing av Oslofjorden som ikke alltid er i henhold til regelverk når det gjelder høyde og autorotasjonsmulighet til land. Dette er ikke akseptabelt.

4. Oppdatert AltMOC HESLO/Ny AMC HESLO under utarbeidelse.

Tidligere i år sendte LT inn til EASA forslag til AltMOC HESLO som var lagd i samarbeid med FsF. EASA aksepterte hele AltMOC'en vår, med en endring i teksten vedrørende Recurrent trening.

EASA jobber nå med en endret AMC til SPO.SPEC.HESLO og SPO.SPEC.HEC. De har ikke redusert timekravet for HESLO slik vi har gjort i vår AltMOC, men endrer teksten slik at den ikke gjelder trening og opplæring, men kun «unsupervised» lasteflyging.

Det vil ikke være krav til at HESLO instruktør skal ha godkjent instruktørrettighet, kun erfaring.

I sitt forslag til ny AMC for SPEC.HESLO, har EASA gått bort fra det tidligere kravet om 500 timer erfaring innenfor det feltet man skal instruere i, og stiller nå kun krav om 500 timer HESLO.

Går denne AMC gjennom så fjerner det antagelig behovet for en norsk AltMOC, men det presiseres at denne ikke er vedtatt ennå!

5. Kraftreserver – Daniel Holden

På møtet i FsF i februar 2015 ble vi enige om 5% kraftreserve (vektreserve/vektmargin) av max weight for HOGE i henhold til performance grafen i kapittel 5 i det enkelt helikopterets AFM. Kravet skulle gjelde for linjebefaring og lasteflyging med presisjonslevering til bakkemannskap uten fluktmuligheter (f.eks. mastemontering). SPO.SPEC.HESLO.100 (g) sier 10% reduksjon i vekt av sling load kapasitet.

Daniel Holden fra Helitrans ønsket å bringe dette opp igjen i forumet fordi det viser seg at mange operatører ikke overholder marginene, men løfter det maskinen klarer å løfte. Man har erfart at komponentene til mastene bare blir større og tyngre, og da er det enkelte deler som en B3 ikke klarer å løfte uten at man buster reserven.

Problemet er ikke regelverket, men kundekravene. Når komponentene er for tunge, så må man nekte å løfte disse. Dette må være likt for alle operatører. Vi har blitt enig om at når en operatør sier nei til å gjennomføre et oppdrag av sikkerhetsårsaker, så skal ingen andre ta oppdraget fordi man ikke bryr seg om å overholde det man er blitt enig om. Det er mulig å få komponentene delt opp, men da må bransjen stå sammen for at dette skal bli gjort.

Her har FsF en oppgave i forhold til å informere kundene. Vi bør tilskrive de store linjebyggerne og kraftselskapene, og gjøre de oppmerksom på problemet. Dette viser også behovet for å holde flere kundeseminar.

LT har i sommer gjennomført flere feltinspeksjoner. Dette arbeidet vil fortsette.

6. Trainor – Presentasjon e-læring (lastemannskurs)

Nor Aviation kontaktet tidligere i år Trainor for å sjekke ut muligheten for å få laget et e-læringskurs for lastemenn. Bakgrunnen var problemet med å få samlet alle til kurs. Trainor er et kompetanseselskap som leverer opplæringstjenester og teknisk rådgivning, fortrinnsvis innen offshore og kraftindustrien. De var invitert til møtet for å presentere hvilke muligheter som finnes innenfor e-læring. De viste et par demonstrasjonsfilmer for å illustrere hva som er mulig å lage. Utfordringen her er at prisen for å utvikle et halvtimes kurs vil være ca kr 250 000,-. Hvis det er interessant for bransjen å få til et slikt kurs, så må man se på hvilke finansielle løsninger som finnes.

Det er krav til opplæring av lastemann i det nye Part SPO regelverket. En av tilrådningene (T15) i sikkerhetsstudien for innlandshelikopter er at man stiller strengere krav til dokumentert oppdragsspesifikk kompetanse hos flygere og lastemenn. Det er også en fordel hvis de store kundene, og da særlig innenfor kraftindustrien, kan kjøre et e-læringskurs som er kvalitetssikret av helikopterbransjen, for sine ansatte som skal jobbe på lasteplassene, Dette griper inn i tilrådning nr T12 og T32 i sikkerhetsstudien.

7. Løypestrengdatabase NAVPRO

Piloter i Airlift har utviklet en egen løypestrangdatabase som er tilgjengelig for alle operatørene gjennom Air Nav Pro. Data som legges inn her kan ha usikker nøyaktighet, og derfor ikke ønskelig å melde inn til NRL. Men det er likevel viktig at pilotene har informasjon om at det befinner seg hinder i et område selv om man ikke har de nøyaktige koordinatene. I de tilfellene man har det, så bør dette meldes inn direkte til NRL. Det er dessverre også en underrapportering av (kraft)linjer som er rapporteringspliktige, og pilotene som observerer rapporteringspliktige linjer som ikke befinner seg i NRL, anmodes på det sterkeste om å melde dette inn.

De medlemmene som ønsker å få oppdateringer til løypestrengdatabasen, melder dette inn til Airlift som vil lage en felles epost-liste for utsendelse av oppdateringer.

Leder informerte forumet om at det eksisterer en referansegruppe for Nasjonalt register over luftfartshindre. Andreas Woxhollt i Statens Kartverk leder gruppa, og øvrige medlemmer er Statens Kartverk, Avinor, Luftforsvaret ved LOI, FMGT og Flyplassavdelingen i Luftfartstilsynet.

Sentralt i arbeidet de kommende år vil være å få på plass en komplett hinderdatabase som også inkluderer lave hinder, dvs. de som hittil ikke har vært rapporteringspliktige fordi de har en høyde under 15 meter. Man ønsker herunder å inkludere alle strømførende ledninger, uansett høye, beliggenhet og spenningsnivå.

Referansegruppa ønsker deltakere fra FsF på grunn av kompetansen og erfaringa medlemmene har knyttet til utfordringer ved å fly lavt under varierende vær og lysforhold. Det ble bestemt at Bjarte Ellingsen fra NLA og Tom Østrem fra Airlift blir FsF's representanter. Alf Tørrisplass deltar fra Operativ Helikopter i LT.

8. Tilrådningene – Gruppearbeid

Ledelsen hadde plukket ut følgende tilrådninger som forumet skulle jobbe videre med på dette møtet:

T01 Felles bransjestandard for opplæring/trening/seleksjon
T02 Minimumskrav til oppdragsrelatert trening
T03 Standardisert lærlingeordning for flygere innenfor bransjen
T15 Strengere krav til dokumentert oppdragsspesifikk kompetanse hos flygere og lastemenn

Medlemmene ble delt inn i fire grupper som tok for seg hver av disse tilrådningene.

7. september.

9. Gjennomgang av gruppearbeid – Tilrådninger

Dag to av møtet startet med gjennomgang av de forslagene gruppene var kommet frem til for videre oppfølging av tilrådningene.

T01 Felles bransjestandard for opplæring/trening/seleksjon

Felles bransjestandard kan bidra til en felles referanse på tvers av selskaper med hensyn på utvikling av praksis for opplæring/trening/seleksjon.

Når det gjelder seleksjon, så har vi tidligere konkludert med at en pilot som fungerer godt i et miljø, ikke nødvendigvis egner seg i et annet. Bransjen er preget av store variasjoner både når det gjelder oppdragstyper og selskapenes organisering, størrelse og kultur. Er det da mulig å standardisere? Man er enige om at selskapene har en tilnærmet felles oppfatning av hva slags egenskaper man ser etter hos en ny pilot, men måten man vurderer kandidatene på er forskjellig. Noen bruker psykolog og tester sine piloter, andre ikke. Det er delte meninger om hva en psykolog kan bidra med i en seleksjonsprosess, og man må ikke se seg blind på seleksjon som noe psykologisk. Det er bransjen som må bestemme hva man vil ha, men en psykolog kan hjelpe oss med å kartlegge kriteriene.

For å komme videre med denne tilrådningen, og få til noe som kan betegnes som en bransjestandard, så må vi først skaffe en oversikt over hvilke egenskaper man ser etter. Medlemmene oppfordres derfor til å sette ned noen punkter over hva de mener er viktige egenskaper hos en pilot, så får vi nedsette en arbeidsgruppe som kan se om man basert på dette kan plukke ut noen kriterier for standardisering.

Når det gjelder standardisert trening, så er det ivaretatt i det nye SPO-regelverket.

T02 Minimumskrav til oppdragsrelatert trening

Et krav til oppdragsrelatert trening sikrer en minimumsstandard innenfor hele bransjen. Tiltaket vil samtidig gi reduserte muligheter til å tilby lavere pris på tjenester pga et redusert handlingsrom med hensyn på reduksjon av driftskostnader.

Tilrådningen omhandler å skape en standard for minimumskrav til oppdragsrelatert trening.

Forslaget fra arbeidsgruppa var at en «Bransjeorganisasjon» (FsF?) utarbeider felles minimumskrav til hver SOP, med tilhørende treningsprogram for den enkelte SOP. Denne blir da liggende i en master database hos «organisasjonen» og bedriftene benytter samme dokument.

Dette kan omfatte all intern trening for utvikling av lastemenn til flygere. Man kan kunne kalle det en opplæringsplan som skal følges.

For å sikre at en etablert felles standard for oppdragsrelatert trening faktisk blir brukt av operatørene, er det nødvendig med en bransjeorganisasjon med bindende vedtekter, der medlemmene binder seg til de beslutninger som blir tatt. (Se pkt 13 i referatet)

I plenum kom følgende frem i diskusjonene:

Dette er trening som er relatert til SOP'ene. Myndighetene definerer kravene, bransjen må definere hvordan man skal oppnå kravene. Malen for SOP ligger i lovverket, men hvordan selskapene har beskrevet trening knyttet til oppdrag, er veldig forskjellig.

Vi må blåse liv i arbeidsgruppen som skulle se på hva som bør være minimumsstandard i forhold til SOP'ene. Et forslag kan f.eks. være standardisert opplæringsplan, og at en viss prosent av timene man flyr skal gå til trening. Dette bidrar til sunn konkurranse uten at det går på bekostning av sikkerhet.

T03 Standardisert lærlingeordning for flygere innenfor bransjen

Felles lærlingeordning vil bidra til å heve standarden på opplæringen i bransjen. Tiltaket bidrar imidlertid ikke nødvendigvis til kompetanseheving hos operatører som velger å ikke delta i en slik ordning.

Skal man definere pilotutdannelse innen helikoptersegmentet som et yrke på lik linje med anleggsarbeidere, elektrikere osv.? Utdanningene som i dag har en lærlingeordning er knyttet opp mot det offentlige skoleverket, og ikke private skoler. Spørsmålet er hva man klarer å få til innen dette segmentet, jf. lærlingeordningen til Norwegian.
Vi trenger å få SD som eier av studien på banen, for å hjelpe oss videre med denne tilrådningen. Representanter fra FsF og EHC må prøve å få til et møte med SD hvor man trekker frem problemene nyutdannede piloter med milliongjeld står overfor. I det øyeblikket de er ferdig på skolen, har ingen et ansvar for å sørge for at disse får de nødvendige timene og erfaringen som skal til for å få en jobb i bransjen. Vi må lage en plan for hvordan vi skal jobbe videre med dette.

T15 Strengere krav til dokumentert oppdragsspesifikk kompetanse hos flygere og lastemenn

Strengere krav til oppdragsspesifikk kompetanse vil bidra til å sikre at de som utfører et oppdrag har den nødvendige kompetansen til å utføre oppdraget i henhold til selskapets OM/SOP. Tiltaket vil samtidig gi reduserte muligheter til å tilby lavere pris på tjenester pga et redusert handlingsrom med hensyn på reduksjon av driftskostnader.

SPO regelverket har tatt oss igjen. Der stilles det klare krav til kompetanse også for lastemenn. Dette vil bli fulgt opp av LT på tilsyn.

10. Fatigue – Grunnleggende (FMI)

På møtet i april i år tok vi opp Fatigue Risk Management, og det arbeidet som gjøres blant annet i ICAO og hos Norsk Luftambulanse. Som en oppfølging av temaet var Anthony Wagstaff, avdelingsdirektør dr. med. ved Flymedisinsk Institutt, invitert til forumet for å orientere om det fokuset FMI har rundt dette.

Vedlagt følger Wagstaffs presentasjon.

11. Lightweight antikollisjonssystemer – næruhell

Det er ca 40 flymaskiner som er involvert i mid-air kollisjoner i verden pr. år. Omkring halvparten av disse er fatale. I Norge har man et stort antall rapporterte hendelser der luftfartøy er for nær hverandre (mest i kontrollert luftrom).
Vi har flere tilfeller innen innlands helikopter, både mellom helikopter, og mellom helikopter og fly. Det finnes Lightweight antikollisjonssystemer på markedet i dag, slik som FLARM, som er mulig å få installert i maskinene. Se Alf sin presentasjon rundt dette.

Innlandsoperatører må være konsekvent på hvordan man oppgir høyde til ATM. Dette er kommet opp etter en hendelse der pilot oppga høyde over bakken istedenfor altitude. (Barometrisk høyde)

12. Endring av farge på big-bag

Helitrans har vært i kontakt med sin leverandør av bigbags for å høre om det er mulig å få skiftet farge fra hvit til oransje for at disse skal være mer synlig, ikke minst på vinterstid. Ledelsen sender ut epost til medlemmene for å få bekreftet om alle er enig i tiltaket, så kan Helitrans gi leverandøren beskjed om dette.

13. Vedtekter – Hvordan forholder vi oss ved brudd på vedtektene

Vi har aldri formalisert noen vedtekter i FsF. Vi har vært enige om at de vedtak som fattes i forumet lojalt skal følges av medlemmene. Dessverre ser vi eksempler på at ikke alle lever opp til dette. Derfor må vi få på plass noen skriftlig vedtekter som er mer forpliktende, samt hvilke sanksjoner brudd på disse vil medføre. Dette må signeres av AM i selskapene.
Anne Severinsen vil bistå ledelsen med å utforme vedtektene som vil bli sendt medlemmene for gjennomgang. Vi prøver å få formalisert disse på det neste møtet i forumet.

14. Web-kameraer – Luftambulansetjenesten v/B. Ellingsen

Bjarte Ellingsen fra NLA demonstrerte for forumet appen de har utviklet, som viser hvor i landet det er montert webkameraer som gir viktig informasjon om været i området man skal fly i. Appen har også annen nyttig informasjon. Dette systemet tilbyr nå Norsk Luftambulanse gratis til alle operatørene. Ta kontakt med Jens.fjelnset@norskluftambulanse.no for å få tilgang. Dette systemet går direkte på tilrådning 30 og 31 om værvarsel i sikkerhetsstudien.

15. Drivstoffhåndtering – Viktighet, regelverk, retningslinjer, samarbeide?

I forbindelse med feltinspeksjoner LT har gjennomført i sommer, har man avdekket forhold rundt drivstoffhåndtering som viser behov for større fokus rundt dette. Det har også vært en hendelse der et selskap fikk fylt tanken med vann istedenfor drivstoff.
Det er pr i dag noen få regler om drivstoffhåndtering, men ingen ting om f.eks kontroll, vannprøver etc. Blant operatørene er det avdekket at man ikke tar vannprøver i noen større grad, og at man stoler for mye på filteret på tanken på maskinen. Det ble i 2004 utgitt en AIC (44/04) rundt problematikken. Det var enighet om at man må få på plass nye regler rundt tanking av drivstoff, og ledelsen ber om at de som kan delta i en arbeidsgruppe for utarbeiding av nye regler, gir beskjed til sekretær om dette.

Når det gjelder fylling av drivstoff med rotoren i gang, så er det krav om at man minimum har et 5 kgs pulverapparat tilgjengelig. Det samme gjelder for frakt av drivstoff.

NPA 2016/6 «Fuel planning management» er ute på høring nå fra EASA, og det er mulig å komme med innspill til denne.

16. Eventuelt

Følgende saker ble tatt opp under eventuelt:

1) Anne Severinsen fra Nordlandsfly kom med følgende innspill:
Det er to faktorer som er viktig for flysikkerheten: Holdninger og økonomi. Timeprisene på helikopter ligger i dag ca 20% under det som var gjeldende priser i 2008. Dette i en tid da alle andre ting blir dyrere. LT har plikt til å dra inn AOC'en hvis selskapet ikke har en viss positiv egenkapital. Det er et pålegg fra EASA. Det er en oppfatning i bransjen om at dette ikke følges godt nok opp. Det ligger an til endringer, men her har LT fortsatt en jobb å gjøre. Fokus på pris som det kriteriet som har vært vektet høyest på anbud, har vært tatt opp på hvert kundeseminar. Vi må fortsatt jobbe for en forståelse blant de store kundene om at sikkerhet koster.

2) Ny rapporteringsforskrift legger opp til tettere dialog mellom operatørene og inspektørene når det gjelder oppfølging av hendelser. Det nye regelverket legger også ansvaret på operatøren for å melde inn hendelser (ikke enkeltpersoner i organisasjonen), samt gjøre en vurdering i forhold til hvor kritisk hendelsen var. Se LT's hjemmeside for mer informasjon.

3) FRAT (Flight Risk Assesment Tool), et verktøy hvor du kan bedømme din egen skikkethet til å fly. Neste gang vil Lars Åkre fra Politiets Helikoptertjeneste holde et innlegg om dette verktøyet.

4) Det er et ønske om å kunne starte møtene en halv time senere første dag, slik at alle har mulighet for å komme tidsnok til møtene. Det vil si at vi heretter starter kl 0930.

Dato for neste møte er 29.-30.november på **Scandic Oslo Airport**.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Tone Aga (Noraviation), Tom Østrem (Airlift), Claus Tjalve (Lufttransport), Stian Solberg (Fonnafly) (dag 1), Fredrik Beckstrøm (Pegasus), Daniel Holden (Helitrans), Ivan Småland (Heliscan), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Torfinn Brokke (Fjellfly), Øystein Skovro (Nord Helikopter), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Bjarte Ellingsen (NLA) (dag 2), Bjørn Steien (Heli Team), Lars Åkre (Politiets Helikoptertjeneste), Odd Arne Lyng (Midtnorsk) (dag 1), Tor Krokstad (Midtnorsk) (dag 2), Hans Herdahl (SHT), Stian Grimstvedt (EHC), Olav Tronesrud (Privatflygere), Alf Tørrisplass (LT), Dag Nygaard (LT), Atle Edvardsen (LT), John Inge Bacher (LT), Anders Røsok (LT) (dag 2), Marianne Kirkesæther (LT).

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet