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 i innlands helikoptre

Referent:	Møteleder:	Møtedato
Marianne Kirkesæther	Geir Hamre	12.-13.april

Møtereferat

Todagers møte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre

Møtet ble holdt på Radisson BLU hotell på Værnes 12. og 13. april 2011.

1. Velkomst, presentasjon, gjennomgang av agenda.
Leder Geir Hamre ønsket velkommen, og da spesielt Olav Tronrud som stilte for første gang i forumet på vegne av PPL - innehaverne, Sigurd Pfeifer som nytt medlem fra NORD Helikopter, Claus Tjalve som nytt medlem fra Lufttransport og Jon Boye Lie som nytt medlem fra Helitrans.

Gjennomgang av agenda: Følgende endringer ble gjort: Planlegging og gjennomgang av kundeseminar ble flyttet til 13.april. Agenda godkjent.

2. Gjennomgang av møtereferat fra 15. februar 2011.
Ingen kommentarer – referat godkjent.

3. Ledelsens oppgaver siden siste møte.
- Kontrollantkurs er satt opp i mai. Det er få påmeldinger fra medlemmene i FsF.

- Invitasjon til kundeseminar. Få påmeldte til seminaret på Værnes 14. april. Seminar i Harstad utsatt til september.

4. Hendelser og uhell.
Siden desember 2010 har vi hatt to hendelser som er rapportert inn.
19/2 -11 Ålgård – M/R traff antenne, stor materiell skade.
20/2 -11 M/R traff busk, mindre skade.

- **Merk:** SHT har under de senere årene undersøkt flere ulykker og hendelser med innlandshelikoptre der rotorblader har kollidert med objekter under landing eller utførelse av transportoppdrag og "aerial work". SHT mener derfor at LT bør vurdere om det er mulig og hensiktsmessig å påse at selskapene fastsetter strengere interne krav til operatørenes valg av landingsplasser. (SHT 2010/02)

Diskusjon om hva FsF kan gjøre:
- Fremdeles ha fokus på holdninger blant pilotene. Det er pilotens ansvar at landingsplassen er forsvarlig, og det må være aksept for å si nei. Dette må tas opp internt i selskapene, og med kundene direkte.
- Stille strengere krav til kundenes valg og tilrettelegging av landingsplasser. (F. eks rydding av vegetasjon).
- FsF mener LT bør endre krav til godkjenning eller konsesjon for landingsplasser. Anleggsområder som krever bruk av helikopter, burde hatt opparbeidete landingsplasser, men dagens konsesjonsregelverk

legger hindringer i veien for det. FsF vil vurdere på neste møte om dette skal tas opp med LT og miljøverndepartementet.

Som en del av arbeidet med å trekke erfaringer fra hendelser og uhell, gjennomgikk FsF SHT rapport 2011/08 (Rostadal – ulykken). Følgende var grunnlag for diskusjonen:

SHT bemerkninger:

- *Dersom bransjen ønsker å forebygge ulykker som denne, mener havarikommisjonen man må ta inn over seg at oppdrag må avbrytes når siktforhold gjør at minstehøyden på 500 ft ikke kan overholdes i underveisfasen. Hvis ikke vil "pressing" i dårlig vær fra tid til annen ta liv og være prisen man betaler for å "drive business".*

- *Uavhengig av hva eventuelle fremtidige analyser måtte vise, mener SHT følgelig at Luftfartstilsynet snarlig bør vurdere tiltak for å redusere risikoen for slike ulykker. Teknologi som benyttes til overvåking av flyoperasjoner i den hensikt å forbedre flysikkerheten er for lengst tatt i bruk innen andre grener av luftfarten, og havarikommisjonen mener man ikke bør vente lenger med å starte forberedelsene for å få slike virkemidler på plass også innenfor helikopter innland-segmentet av luftfarten.*

Luftfartstilsynet har anført følgende i høringsrunden før avgivelsen av denne rapporten:

- *"Det er lite som tyder på at det vil komme en snarlig regelendring når det gjelder krav til utstyr i innlandshelikoptre. Det er per tiden ikke kommet regelverksforslag i EU som imøtekommer de mulige ønskede krav til denne type operasjoner. Dette må derfor eventuelt gjøres ved at medlemmer i FsF enes om en ny/annen utstyrsstandard i fremtiden. LT tror at det vil være vilje til endring blant medlemmene i FsF, men dette er under forutsetning at utstyrsstandarden gjelder for alle selskap, slik at alle selskap blir pålagt samme utgift.*

SHT har foreslått følgende utstyr til vurdering:

- *Terrain Awareness and Warning System (TAWS).*
- *Apparero Systems Vision 1000 (Light Weight Recorder – LWR).*
- *Tail Awareness Device (EC prosjekt).*
- *Radio høydemåler.*

Av overnevnte utstyr er FsF enige om at LWR og radiohøydemåler er det mest aktuelle, men uansett utstyr så vil flygernes holdninger være det viktigste elementet for helikoptersikkerheten.
I møtet ble det trukket frem at utvikling av elektroniske kart med hinderdatabaser bør prioriteres.

5. Privat eller kommersiell flyging – hva er hva, og hva gjør LT.
Leder innledet med å redegjøre for tre episoder LT har fått innrapportert, der PPL-innehavere med private luftfartøy har tatt kommersielle oppdrag.
LT har innledet arbeidet med å gi en enklere definisjon av kommersielt oppdrag. Det vil også bli gitt en klargjøring av regelverket og konsekvenser av å bryte dette.

6. NF2007 – hva skal rapporteres? Prinsippdiskusjon.
FsF bør sette en standard for rapportering. Antall rapporteringer på innlandshelikoptre må opp for å kunne få ut statistikk og se trender. Det var enighet blant medlemmene om at leder går igjennom vedlegg 1 og 2 til BSL-A 1-3, og skriver forslag til rapporteringspliktige hendelser som er aktuelle for helikoptre. Dette sendes ut på høring blant medlemmene, og diskuteres på neste møte.

7. Definisjon av landing
Alf Tørrisplass refererte først til en mail fra LT om hva de definerer som landing i forbindelse med flyvninger på Svalbard. Lov om motorferdsel i utmark (Miljøverndepartementet) definerer lav hovring som landing, mens annet lovverk definerer landing når skid/hjul er satt ned. Spesielt for flygninger med underhengende last, kan det være uklarheter i definisjon av landing. Medlemmene ber LT ta saken videre for å få likt regelverk i departementene.

8. Mobiltelefon og Bluetooth i helikoptre
I havarirapporter har SHT stilt spørsmål om LT's innstilling til bruk av mobiltelefoner i helikoptre. LT mener at mobiltelefoner har en sikkerhetsfremmende funksjon som flight following hjelpemiddel.
For å redusere støy er det flere selskap som er i ferd med å anskaffe hjelmer med "active noise reduction" (ANR). Hjelmene kan leveres med eller uten Bluetooth til en relativt liten ekstra kostnad. Ettermontering er adskillig dyrere. Bluetooth gjør det mulig å kommunisere med besetningsmedlemmer utenfor helikopteret (lastemenn). Selskapene ønsker at LT klargjør om Bluetooth kan tillates.
Ledelsen bringer dette inn for Teknisk avdeling i LT.

9. Farlig gods
Operatørene kommer stadig oftere opp i situasjoner der passasjerer medbringer farlig gods. Dette gjelder for eksempel små propanflasker, bensinkanner, batterier og våpen/ammunisjon.
Operatørene ønsker en bedre klargjøring for håndtering av dette. Ledelsen inviterer noen med ekspertise på dette i LT til neste møte.

DAG 2 (13. april)

10. HSS-3 resultater og erfaringer
Solfrid Håbrekke fra SINTEF var invitert til møtet for å gi en kort presentasjon av HSS-3, hvilken arbeidsmetodikk som ble benyttet, resultat og erfaringer fra studiet, og hva man kan forvente av en tilsvarende innlandsstudie. Vedlagt følger presentasjonen.
En innlandsstudie forventes å gi forumet tilrådninger for videre sikkerhetsfremmende arbeid. FsF har søkt om 3 millioner til gjennomføring av en innlandsstudie i 2012, men det er ikke avklart om vi vil få disse midlene.

11. PICUS
Dette agendapunktet var en videreføring fra FsF møtet 15. februar i Bodø. I henhold til JAR-FCL er dobbeltføring av flytid for "single pilot" fly og helikoptre ikke tillatt. På møtet i Bodø ble det foreslått å lage en bransjestandard der "dual pilot" flytid og annen treningstid føres på eget skjema eller i egen loggbok, som verifiseres av flygesjef i selskapet. (Altså ikke som offisiell flytid, men som verifisert kompetansehevende trening.) Ulempen er at ikke alle selskap vil akseptere slik flytid som erfaring (f.eks offshore).
Et annet forslag er at selskapene får FTO/TRTO i tillegg til sin AOC og flytid skrives som elev/instruktør tid. Instruktørene må da ha FI-H kurs.
FsF anser PICUS som en svært viktig del av opplæringen av nye piloter. Forumet ønsker derfor at dette tas opp med EASA for om mulig å finne en måte å fortsette ordningen på.

12. Påbud om bruk av transpondere?
NLA har TICAS installert i sine helikoptre. TICAS er avhengig av transpondersignaler for å gi varsel.
NLA ønsker at FsF anmoder LT om å gi ut en AIC om bruk av transpondere uansett luftrom.

13. Laserbelysning
Leder FsF orienterte om problematikken rundt laserbelysning:

- **Flere laserhendelser i 2010**
  - I 2010 ble det registrert 155 hendelser med laser i Norge. Det er 36 hendelser flere enn året før.
  - et økende problem, ikke bare i Norge men i hele Europa.
- **Ny strålevernforskrift**
  - De fleste hendelsene skjer under innflyging til de stor norske flyplassene Gardermoen, Sola, Flesland, Værnes, Torp og Rygge.
  - Mvf 1.januar 2011 kan bare de som har et dokumentert behov få tillatelse fra Statens Strålevern til å ha eller bruke laserpekere av en viss styrke i det offentlige rom.

Alle medlemmer oppfordres til å skrive rapport på NF-2007 hvis man opplever å bli belyst med laser.

14. Kundeseminar
Medlemmene fra FsF som skulle holde foredrag på kundeseminaret 14. april, gikk igjennom sine foredrag for de andre medlemmene. Disse presentasjonene blir også sendt medlemmene med referat fra kundeseminaret.

15. Eventuelt
Leder FsF har fått en henvendelse fra et firma som har et steinbrudd. Et helikopter passerte 5-10 minutter etter en sprengning. De ber helikopteroperatørene forsikre seg om at det ikke pågår sprengning i steinbrudd de flyr over.

Norefjellrennet. Leder FsF har fått flere tilbakemeldinger vedrørende den flyvningen som ble gjort i forbindelse med TV-opptak.

Kontrollantseminar. FsF medlemmene bør benytte seg av muligheten til å melde inn egne kontrollanter.

Umerkede løypestrenger forårsaker flere ulykker. FsF ønsker en klargjøring om man kan pålegge eiere av løypestrenger som ikke er i bruk, å fjerne disse. Ledelsen tar dette opp med Flyplassavdelingen i LT.

Neste møte 27.-28.september på Scandic Hotel, Gardermoen.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Bjarte Ellingsen (NLA), Geir Hamre (LT), Leif Holmegård (Fonnafly), Marianne Kirkesæther (LT), Tor Krokstad (Midtnorsk Helikopterservice AS), Thijs Kroondijk (EHC), Lars Kveen (Helikopter Utleie AS), Jon Boye Lie (Helitrans), Odd Arne Lyng (Midtnorsk Helikopterservice), Sigurd Pfeifer (NORD Helikopter), Arnt Ring (Heliscan), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Tore Strid (Pegasus), Claus Tjalve (Lufttransport), Olav Tronrud (PPL), Alf Tørrisplass (Airlift)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet