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	5.-6.november 2013

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 5.-6.november 2013.

Møtet ble holdt på Quality Airport Hotel Gardermoen.

1. Velkomst, presentasjon, gjennomgang av agenda.
Leder ønsket velkommen. Det ble foretatt en kort presentasjon av deltakerne.
Det var gledelig at luftfartsdirektør Stein Erik Nodeland deltok på møtets første dag som observatør. Han ønsket å få innsikt i hvordan og hva forumet jobber med.
Monica Holstrøm fra Samferdselsdepartementet var også til stede som observatør. Hun jobber med det operative regelverket i SD, samt oppfølging av sikkerhetsstudien. Hun er forumets kontaktperson i departementet.

Gjennomgang av agenda – ingen kommentarer. Agenda godkjent.

2. SHT gjennomgang av ulykkesrapporter.
Kåre Halvorsen gjennomgikk de undersøkelsene som SHT har gjennomført siden siste møte (april).

Rapporten om ulykken på **Brannsletta i Sør-Varanger** kom ut for en tid tilbake, og ble bare kort nevnt. Årsaken til havariet var tap av kontroll og problemer med hydraulikksystemet.

Rapporten om ulykken utenfor **Horten** med R44 i januar 2010, ble avgitt i september i år. Helikopteret havarert i den delvis isdekte fjorden, og piloten og tre passasjerer omkom. Undersøkelsen har avdekket at valg av minimumsløsninger i flere ledd i betydelig grad hadde svekket sikkerhets-marginene ved operasjonen. SHT anser at de bakenforliggende faktorene ved denne ulykken er representative for de sikkerhetsproblemene som eksisterer i store deler av norsk innenlands helikoptervirkomhet.
Selskapets virksomhet på Ås ble drevet av en frilans helikopterflyger som selv drev et firma som markedsførte og solgte helikopterturer. Luftfartstilsynet (LT) hadde gjentatte ganger påpekt at selskapet måtte søke om godkjennelse for denne utebasen, og hadde også gitt anmerkninger knyttet til autorisasjon av oppdrag og trening av flygere. Det ble imidlertid fra LT's side ikke i tilstrekkelig grad påsett at identifiserte mangler ble utbedret på en tilfredsstillende måte.

I 2007 fremmet SHT følgende tilråding:
«Det har vært flere ulykker med Robinson R22/R44 som følge av kontroll- eller ytelsesproblemer på verdensbasis. Dette har medført at FAA har utgitt spesielle tilleggskrav til utdanning og trening på R22/R44 helikoptre (SFAR No. 73).
Tilsvarende tilleggskrav er ikke gjort gjeldende i Norge. SHT tilrår at Luftfartstilsynet vurderer å innføre tilleggskrav basert på SFAR No. 73.»

Denne tilrådningen ble lukket av LT tre år senere med henvisning til at dette var tatt inn i flere skoleprogram. I FsF ble man enige om på et tidlig tidspunkt i forumet's eksistens, at man skulle gjennomføre denne typen trening i selskapene. Det ble på dette møtet opplyst at EHC sine instruktører har kurs i SFAR 73, men at elevene bare får se en video, og tar en prøve i dette.

En rekke av de punktene som er påpekt i ulykkesrapporten er tatt med i sikkerhetsstudien for innlandsoperasjoner. Det er derfor ikke gitt ut tilrådninger, da det forventes at tilrådningene i studien følges opp.

Rapporten om ulykken i **Grane i Nordland** i mai 2011, ble også avgitt i september i år. I forbindelse med anleggsarbeid ved en kraftlinje i Nordland, traff helikopterets hovedrotor ytterst på en mastetravers under senkning av underhengende last, og måtte foreta en umiddelbar nødlanding. Helikopteret ble totalskadd, og fartøysjef og passasjer fikk begge alvorlige ryggskader.
Kollisjonen kunne vært unngått dersom det hadde vært fløyet med større sikkerhetsmargin mellom strukturen og helikopteret. Det eksisterer ikke noe spesifikt forskriftskrav eller bransjestandard til minimum sikkerhetsavstand. SHT tilrår at Luftfartstilsynet, gjennom sitt lederverv i FsF, vurderer å etablere en bransjestandard for minimum sikkerhetsavstand mellom strukturer og helikoptre under flyging, og at dette bekjentgjøres for kundene.
Operatørene må bli enig om en akseptert minsteavstand til f.eks master, slik at det å levere «på døra» ikke skal bli et konkurransefortrinn. Det ble kommentert at dette kan bli et problem, da mange av de elementene som fraktes er for tung til å bæres. De må legges helt nært for så å jekkes på plass. Alternativet er å fly med lengere line.

Halvorsen opplyste om at Luftfartsloven vil endres, og at SHT vil få en utvidet rolle når det gjelder oppfølging av tilrådninger.

Hans Herdahl skal overta som SHT's observatør i forumet.

3. Hendelser og uhell siden april 2013

Røldal-ulykken. Ble ikke diskutert nærmere i forumet, da dette er en politisak.

Helitrans har hatt en krok som har løst ut uten at man vet årsaken. Hendelsen forårsaket ingen skader. Utilsiktet dropp av last er en gjenganger. Ofte er det ingen forklaring på hvorfor dette skjer. Det er et krav om at selskapene skal ha eksterne kvalitetskontrollører som regelmessig gjennomgår utstyret.
Kundene pakker gjerne inn lasten selv, og lastemennene må bli bedre opplært i hvordan de skal avsløre dårlig pakking. Konsekvensene av dårlig pakket last bør også tas inn som en del av opplæringen av de store kundene. Mange operatører kurser sine kunder i forsvarlig pakking, men det er en utfordring at kundene bruker arbeidskraft fra utlandet som ikke forstår norsk eller engelsk, og som også kan ha andre holdninger til sikkerhet. Men til syvende og sist er det operatøren som har ansvaret.

4. Lübeck-ulykken. Alexander Wangberg

I desember 2012 hadde Helitrans et tragisk havari i Lübeck-bukta, der to personer omkom. Alexander Wangberg orienterte forumet om det selskapet vet om hendelsesforløpet, og det som er kommet fram i granskningen så langt.
Det kan se ut som om helikopteret har fått tekniske problemer, men dette er ennå ikke bekreftet i de pågående undersøkelsene. Det tok lang tid før det ble satt i gang søk etter at helikopteret forsvant fra radar. ELT sender ikke under vann, og ble derfor ikke utløst. I de fleste havari med tilsvarende helikoptertype på land har heller ikke ELT blitt utløst. En av årsakene kan være at antennen til ELT ofte er montert på halen. Da vil den bli separert fra maskinen hvis halen løsner.
Det er viktig å trene på å få ut en "mayday-call" med en gang en emergency situation oppstår. Det samme gjelder manuell utløsning av ELT. EHC har fått tilbakemelding fra kontrollanter om at elevene ikke trenes godt nok i dette.

Ulykken aktualiserer igjen det vi mange ganger har tatt opp i forumet, nemlig regelverket for flyvning over vann og kravet til flottører og personlig utstyr.
JAR-OPS regelverket gjelder ikke i direkte tilknytting til og fra en Aerial Work operasjon. Helitrans hadde før operasjonen i Tyskland startet fått "aerial work-tillatelse" fra tyske myndigheter knyttet til dette spesifikke oppdraget.

5. Ledelsens oppgaver siden siste møte.
- Leder har presentert «Retningslinjer for kraftindustriens bruk av helikoptre» for Energi Norge og Statnett. (Norkring har tatt dem i bruk.)
- Ledelsen har hatt møte med NHO Luftfart om samarbeid og lukking av tilrådninger.
- Ledelsen holdt foredrag om innlandsoperasjoner og sikkerhetsstudien på Sola Konferansen.
- Avtalt møte med SD om mulig økning av ressurser for å få fortgang i sikkerhetsarbeidet.

6. Status tilrådninger. Innledning til videre arbeid
Følgende skal være gjennomført:
- Dagslønn freelance flygere
- Freelance deltakelse på sikkerhetsarbeid
- Personlig sikkerhetsguide
-Uniformering
- Retningslinjer for kraftindustrien

7. Gruppearbeid med tilrådninger
Forumet ble på slutten av dag en inndelt i tre grupper som skulle ta for seg følgende tilrådninger:

Gruppe 1: T24 – Hvilke konsekvenser får et krav om 10% kraftreserve? Hvordan skal reserven beregnes (R44 og AS350)

Gruppe 2: T37 – FsF statutter (avgjørelser) må gjøres mer forpliktende. Hvilke endringer innebærer det og hvordan skal statuttene håndheves?

Gruppe 3: T15 – Utarbeide et felles opplegg for sikkerhetskurs som kan henvises til som FsF standard.

Oppsummering:

T24: Gruppa som hadde oppgaven valgte å omdefinere kraftreserve til vektreserve, da det egentlig er det det dreier seg om.

Dette er viktig å få felles konklusjon på nå, da det blir et kundekrav. Hvis man stiller krav om 10% kraftreserve (vektreserve), så må han ha en felles forståelse for hva det er. Flygerne må også bevisstgjøres på vekt og balanse.

Vi må nedsette en arbeidsgruppe som lager klare retningslinjer som alle skjønner. Utgangspunktet må være HOG. Tone Aga lager en standard for R44.

T37: Det var enighet om at noen form for ekskludering av medlemmer som «straff», ikke var aktuelt. Det bør heller være en selvjustis i forumet. I den senere tid har vi fått utrettet mye, og det i seg selv bør være grunn til deltakelse. Et forslag var om man kunne kreve at AM i selskapene signerer et skriv som forplikter selskapet til å følge de avgjørelser som tas i forumet. Dette diskuterer vi videre.

T15: Kundeveiledningen som finnes på forumets hjemmeside er dekkende for innholdet i et kurs, men må sammenfattes i et kursopplegg. Samtidig er det vanskelig å lage et standard kurs som passer alle, og operatørene må derfor selv lage kurs tilpasset sine kunder og operasjoner.

Heliteam kjører kurs for sine kunder med en teoretisk og en praktisk del. Her får kunden demonstrert sikkerhetsutstyr, samt en bevisstgjøring av viktigheten av personlig utstyr tilpasset vær og hvor det skal flys.

8. Status AS350 simulator. Aage Jørgensen fra Østnes AS

Cathrine Dekko og Åge Jørgensen fra Østnes AS var invitert for å oppdatere forumet på status for AS350 simulator.
Statnett signaliserte på Solakonferansen at de ønsker å være med på et felles løft for å etablere en AS350 simulator i Norge. I de anbefalte retningslinjene som innføres vil det være krav om bruk av simulator.
Trening på emergency og hendelser krever full flight simulator min level B. Østnes jobber nå mot en software level B med hardware level D. Dette er godkjent for PC/OPC. Tilbud er innhentet hos Indra og CAE. Business casen for en AS350 simulator alene er ikke til stede. Krever 2500 timers årlig bruk for at det skal være lønnsomt, mens Østnes forventer en drift på ca 1500 timer i året i Norden. Derfor er alternativet en roll inn/roll out simulator som kan huses av andre. Det ser ut som om prosjektet faller på CAE sitt treningssenter på Gardermoen.
Simulatoren vil ha gulvvindu for trening på longline operasjoner. Dette har aldri vært laget før, og er et spennende prosjekt. Timeprisen vil være maks 830 euro pr time.

Østnes opplyste om at EASA har godkjent STC for ettermontering av Vision 1000 på AS350. Alle nye AS350 har Vision 1000 montert som standardutstyr.

Se presentasjon.

9. Aksjon Finnmark

Luftfartstilsynet fikk i september en melding fra Helitrans om at et selskap i Finnmark hadde benyttet en privat pilot med privatregistrert helikopter til å fly for seg. Dette var et oppdrag som Helitrans i utgangspunktet hadde fått en forespørsel om å gjennomføre, men så fått avbestilling da kunden hadde funnet «en annen løsning». Luftfartstilsynet begynte å nøste i denne saken, og fikk bekreftet at det var tilfelle. Samtidig kom det frem opplysninger om flere lignende tilfeller. Sakene er under behandling i Luftfartstilsynet.

10. Dispensasjon og prosedyrer ved flyging i restriksjonsområder (EN R 102) – PK Hoff

Det oppstod en situasjon over Oslo i forbindelse med regjeringsskiftet i oktober. Politiets Helikoptertjeneste fikk en henvendelse fra Oslo Politidistrikt med spørsmål om det var gitt dispensasjon til flyvning i EN R 102 den dagen. Etter en del undersøkelser ble det klart at tillatelse var gitt, men operatøren og Luftfartstilsynet hadde glemt å opplyse politiet om dette. Publikum hadde reagert på støy og «lavtflyging». Selskapet som opererte sier at minimumshøyden ble overholdt. Restriksjonsområder er opprettet som sikkerhetsfremmende tiltak. Politiet påpeker at støy i seg selv skaper en farlig situasjon da man bl.a. ikke har mulighet til å høre at skudd løsnes.
Oslo får etter hvert mange høye bygninger. Man skal ha minimum 1000 fot i en radius av 600 m rundt det høyeste hinderet. F.eks krever en bygning på 400 fot en høyde på 1400 fot.
Luftfartstilsynet må ha ta en gjennomgang av hvordan dispensasjonssøknader håndteres, da det dessverre har vært ulik praksis.

11. «Utleie» av AOC – Anne Severinsen

Hva er «utleie» av AOC, og hvordan stiller FsF seg til dette?
Konseptet går ut på at en privat person med kommersielt sertifikat og eget helikopter, registrerer et firma og får sitt helikopter inn på AOC'en til et etablert selskap. AOC-holder får kompensasjon for å ha teknisk/operativt ansvar, men vedkommende er selv økonomisk ansvarlig for lønnsomhet og drift /finansiering av helikopteret.
Kritikk av ordningen går på at AOC-holder ikke har noen oppfølging av piloten og drifta. Vedkommende som ofte er en fersk pilot, blir ikke inkludert i et faglig miljø. Dessuten kan det økonomiske presset få piloten til å strekke grensene for hva som ansees for å være akseptable operative forhold.

Det var enstemmig enighet i forumet om at slik «utleie» av AOC ikke skal forekomme, da det oppfattes som useriøst, og er med på å undergrave den kontrollen av virksomheten man ønsker skal være til stede. Presentasjon vedlagt.

12. Risk Management. Alf Tørrisplass

Risk Management er en av de fire pilarene i et Management System. Hvis man skal følge kravene fra EASA, så skal det foretas risikoanalyser av alle operasjoner som gjennomføres.
Spørsmålet fra Alf Tørrisplass var hvordan vi skal angripe dette? Airlift har fått forespørsel fra Opscom om de kan hjelpe til med å lage en Hazard database, og her ønsker Airlift et samarbeid med de andre operatørene. Det er tenkt at systemet skal være slik at når du skal foreta en risikoanalyse, kan du velge fra en drop-down meny hvilke hazards som er knyttet til akkurat den operasjonen. Samtidig vil man få en oversikt over hvilke kompenserende tiltak som kan gjøres for å minske risiko. Bokverket som selskapene skal sende inn til Luftfartstilsynet før nyttår, skal inneholde hazard identifications på alle operasjoner (SOP'er).
Samtidig stiller selskapene seg undrende til at SSP (State Safety Program), som er det grunnleggende dokumentet som skal legge føringer for det arbeidet som skal gjøres, ikke er på plass.

13. Seleksjon av piloter. Alf Ingesson Thoor

Thoor er flypsykolog i det svenske flyvåpenet. Han var invitert til møtet for å gi oss en innføring i seleksjonsprosesser for utvelgelse av piloter. Det er vanskelig å plukke ut de med de rette holdningene. Tester er et hjelpemiddel, men gir ikke fasitsvar på alt. Vedlagt følger presentasjon.

14. EASA OPS – Prosess frem til nyttår.

Operatørene har en stor jobb foran seg i forbindelse med overgang til nytt regelverk. Alt bokverk må skrives om slik at det er i samsvar med det nye regelverket, og sendes LT før utgangen av desember for godkjenning.
Jan Bengtson fra LT var invitert til møtet for å gjennomgå prosessen. Han startet innlegget med å ta for seg de forskjellige annex'ene i EASA OPS. Et av spørsmålene flere av operatørene stiller seg, er om de skal oppfattes som complex eller non-complex operator. Der er regelverket litt vanskelig å tolke. Se AMC 1 ORO.GEN. 200(b)
Bengtson viste også frem en forenklet «complience» liste, som medlemmene vil få tilsendt.
Vedlagt følger presentasjon.

Se også disse linkene for nyttig informasjon:
http://easa.europa.eu/essi/ehest/main-page/ehest-safety-management-toolkit/
http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/644.pdf

15. Godkjenning av møtereferat

Gjennomgang av referat fra møtet i april. Ingen kommentarer – godkjent.

16. Eventuelt/Avslutning

Møtedatoer 2014: Det var enighet om at vi gjennomfører tre møter i 2014. Datoer som ble valgt var 28.-29.januar, 8.-9. april, og et møte i månedsskifte nov/des. Det kom og innspill om at et av møtene pr år legges til en operatør. Sekretær sjekker ut muligheten for om møtet i april kan holdes hos EHC på Torp.

C-media er et firma som selger annonser mot å skrive artikler om virksomheter. Dette kommer som bilag i Dagens Næringsliv. Leder har fått henvendelse fra dette firmaet med forespørsel om det kan være aktuelt å skrive om innlandoperasjoner mot at operatørene kjøper annonseplass. Blant annet får vi muligheten til å profilere det arbeidet vi gjør i FsF. Det var ikke særlig stemning blant medlemmene for dette.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Flysikkerhetsforum for operatører av innlandhelikoptre

Til stede: Tone Aga (NOR Aviation), Geir Hamre (LT), Atle Solum (EHC), Tore Strid (Pegasus), Morten Bjerkeli (Heliscan), Anne Severinsen (Nordlandsfly,dag 2), Bjørn Steien (Heliteam, dag 1), Tord Laugaland (Fonnafly), Bjørn Pilskog (NORD Helikopter), Alf Tørrisplass (Airlift), Bjarte Ellingsen (NLA), Nils Helge Silbodal (Hesnes), Alexander Wangberg (Helitrans), Per Kristian Hoff (Polititets Helikoptertjeneste), Kjell Løwer (Helikopterutleie), Tor-Hendrik Krokstad (Midtnorsk), Kurt Opseth (Airlift, dag 2), Geir Vidar Sørheim (Helitrans, dag 1), Geir Thyness (Helitrans, dag 2), Lars Aakre (Politiets Helikoptertjeneste), Monica Holstrøm (SD), Stein Nodeland (LT, dag 1), Petter Grendahl (PPL), Stian Solberg (EHC, dag1), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Operativ direktør, Samferdselsdepartementet