



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:
Marianne
Kirkessæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
24.-25.april
2012

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 24.-25.april 2012.

Møtet ble holdt på Comfort Hotell Runway på Gardermoen.

24. april

1. Velkomst, presentasjon, gjennomgang av agenda.

Geir Hamre ønsket velkommen. Det ble tatt en kort presentasjon rundt bordet, da det var noen nye medlemmer til stede på møtet.

Gjennomgang av dagens agenda. Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Godkjenning av møtereferat fra 18.-19.januar

Ingen kommentarer – referat godkjent.

3. Ledelsens oppgaver siden siste møte.

- Høringssvaret til SPO som FsF utarbeidet, er oversendt til EASA. Det vil komme oppdateringer på EASA's hjemmeside tidlig på sommeren vedrørende høringssvar.
- Leder FsF hadde presentasjon av FsF og SF (Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel) på CHC Safety & Quality Summit i Vancouver 26. og 27. mars. Den norske måten å jobbe på for å fremme sikkerheten innen helikopteroperasjoner har fått internasjonal oppmerksomhet.
- Styringskomiteen for helikoptersikkerhetsstudien har hatt møte med Safetec og gjennomgått spørreskjema som er sendt ut til operatørene.

4. Hendelser og uhell siden desember 2011.

Det har vært en markant nedgang i rapportering de siste månedene. Dette kan skyldes at det har vært lavsesong for flyvning. På møtet i oktober 2011 ble det bestemt at leder FsF skulle skrive et nytt forslag til BSL A 1-3. Dette arbeidet er påbegynt.

I forbindelse med uhell som har vært forårsaket av flyging på spenn, kom diskusjonen inn på merking av disse. FsF bør gjenoppta samarbeidet med Statens Kartverk for å få alt av spenn og hindringer inn på elektroniske kart, og at disse er tilrettelagt for oppdateringer. Den generelle oppfatningen er at linjeeierne ikke merker mer enn de minimum er pålagt i forhold til krav i forskriften, og at det vil være vanskelig å få de med på å bruke mer penger på merking. Vi må heller ikke forvente at vi får en forskrift som regulerer dette. Derfor må ressursene legges i elektronikk (GPS) i cockpit.

Konklusjonen er at vi tar et nytt møte med Statens Kartverk med mer spesifikk vinkling på hvordan vi skal få samlet all informasjonen i et system som kan distribueres til operatørene. Like viktig er det å få godkjent installasjon av utstyr i cockpit som gir denne informasjonen.

Selskapenes ukritiske bruk av piloter med lite erfaring til linjeinspeksjoner bidrar til større risiko. Man bør spesialisere piloter til dette.

Sikker jobbanalyse (SJA) som bl a innebærer pauser hos piloter har en positiv virkning på sikkerheten.

5. Krav til floats – brann, lenser, etc.

Det er krav om "emergency floats" for én-motors helikopter når man flyr over åpent vann, og er utenfor autorotasjons distanse til land.

Fonnafly har et prosjekt med ei oljelense som evt. skal utplasseres langs heile kysten på Kystverket sine depot. Skjer der en skipsulykke utenfor kysten som medfører oljesøl, vil helikoptre kunne plukke opp lensa på depotet, og bringe denne ut til havaristen. Man vil bruke det selskapet som er nærmest havaristen, og som har kompetanse til å utføre jobben.

Hele hensiktene med prosjektet er kort respons tid, for eventuelt å stoppe/begrense oljesølet. Man trenger ikke mannskap på sjøen for å sette den ut. Piloten trykker på utløseren og et drivanker droppes med et lodd. Man legger så ut lensa rundt havaristen, og dette er gjort på max 10 min.

Problemet er at mange helikoptre ikke har påmontert floats, og Fonnafly ønsket en diskusjon i forumet om man av miljøhensyn i en slik situasjon skal kunne dispensere fra kravet om floats.

I forumet er det generell enighet om at vi ikke skal gå i bresjen for å fire på regelverket. Det ble enstemmig vedtatt at det skal være krav til floats ved slike operasjoner.

Medlemmene i FsF mener LT må se på kompenserende utstyr hos piloten slik som smokk og spare air, og ikke bare fokusere på utstyr på maskinene. Ledelsen vil bringe dette videre.

6. Kommersiell VFR flyging i mørke.

Temaet var oppe på forrige møte i FsF. AIC 07/11 er ment å skulle oppklare regelverket, men det virker som om det fremdeles er uklarheter knyttet til dette. Ledelsen sørger for å få klarlagt regelverket en gang for alle.

7. Cross boarder operations – samarbeid Norge/Sverige.

Luftfartsmyndighetene i disse to landene har inngått et samarbeid om cross boarder operations. Dette innebærer følgende:

- Liste over spesielle norske regler – skal vedlegges tillatelser for utlendinger til å fly i Norge.
- Felles norsk/svensk AIC – fokus på nødvendig info (begge veier).
- Arbeid igangsetting med norsk/svensk avtale om gjensidige rettigheter til inspeksjoner.
- Kompetansepool (LT/Trafikkstyrelsen) – bruk av hverandres kunnskap.

8. Status innlandsstudie.

Safetec var til stede på møtet og ga en orientering om innlandsstudiet. Forumet fikk en presentasjon av teamet som gjennomfører studien, samt prosessen for gjennomføring. Medlemmene i FsF må være behjelpelig med å samle inn informasjonen Safetec trenger for å produsere grunnlagsdata til statistikk. Safetec ønsker også tilbakemelding dersom forumets medlemmer oppdager noe som ikke er kommet med i studien, og spørsmål som burde vært med men som mangler på spørreskjemaene som sendes ut. Safetec hadde innsamling av informasjon til studien gjennom intervju av enkelte medlemmer etter møtet.

25. april

9. Nye kunde- og styreseminar. Svensk FsF. Planlegging

Ledelsen har blitt kontaktet av flere store kunder som ønsker nye seminar, og vi bør derfor starte planlegging av dette snarest.

Hvis vi kjører reprise på foredragene vi har hatt tidligere, det vil si samme innhold, må vi få inn nye deltakere. Dette må formidles til kundene slik at ikke de som har deltatt tidligere kommer tilbake. Det har og vært etterspurt seminar med fokus på spesielle temaer som kundene ønsker å få mer kunnskap om.

Vi har diskutert styreseminar tidligere, og må på et senere møte planlegge tidspunkt for dette.

Trafikkstyrelsen i Sverige ønsker å opprette et tilsvarende forum som FsF i Sverige. Det er planlagt oppstartsmøte i desember 2012, og det er ønskelig at FsF bistår svenske myndigheter med å dra i gang dette. På sikt ser man for seg et samarbeid mellom FsF og tilsvarende svensk forum.

10. SHT orienterer (se presentasjon)

SHT er fra og med dette møtet observatør i FsF, og Ørnulf Lien vil være fast representant fra kommisjonen.

SHT vil ha et fast agendapunkt på møtene der Lien vil orientere om SHT sitt arbeid: Rapporter som er relatert til innlandsoperasjoner med helikopter, undersøkelser som er igangsatt siden siste møte, åpne sikkerhetstilrådninger, eventuelle generelle funn fra pågående undersøkelser, sentrale problemstillinger og saker medlemmene ønsker SHT skal ta opp.

Ørnulf Lien tok for seg BSL A 1-4 "Forskrift om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart", med fokus på følgende punkter: SHT's rolle, definisjon av ulykke og hendelser, undersøkelsesplikt, luftfartsmyndighetenes oppgaver, taushetsplikt. Han redegjorde også for hensikten med å utgi rapporter og tilrådninger. Dette er utdypet i hans presentasjon som følger vedlagt.

11. Merking av spenn i Sverige – har vi noe å lære?

På 80-tallet hadde man i Sverige flere kollisjoner med kraftledninger. Dette førte til en gjennomgang av merkingen, og man innførte merking av stolpene som skulle indikere avstand til kryssende spenn. Dette har vist seg å fungere svært godt. Det er linjeeiernes ansvar at stolpene er merket, og man har ikke tillatelse til å benytte helikopter til linjeinspeksjoner hvis denne merkingen ikke foreligger. Se vedlagte presentasjon.

Er merkekravet i Sverige noe vi kan innføre i Norge? Vi tar denne diskusjonen videre på neste møte.

12. Hvor er vi i henhold til intensjonene ved etableringen?

Har vi glemt noen av de ambisjonene vi hadde ved oppstart av FsF? Bjarte Ellingsen hadde sendt medlemmene en liste over de temaene vi burde jobbe med. Planen var å gjennomgå disse punktene på møtet, men det ble altfor omfattende i forhold til tiden vi hadde til rådighet. Det ble derfor bestemt at ledelsen oppdaterer listen med dagens status, og distribuerer denne til medlemmene. Så får vi ta for oss de temaene som står åpne som egne agendapunkt på møtene fremover for å se hva som gjenstår for at disse kan lukkes.

13. Privat bruk av kommersielle helikoptre. Ny AIC.

Det er kommet nye regler for privat bruk av kommersielle helikoptre, og LT vil gi ut en AIC om dette.

Leder gav en informasjon om forskjellene fra dagens regler. Se presentasjon.

Ordningen, og hensikten med denne, er omstridt blant medlemmene. Det gjelder både den økonomiske biten, ivaretagelse av helikopteret, samt trening til piloten.

14. Revidert tidsplan for EASA-OPS.

Utsatt til september 2012 (foreløpig). EASA har mottatt mange høringssvar.

15. Eventuelt

- AS 350 simulator. Østnes vurderer å kjøpe inn AS350 simulator til Norge. Myndighetskravet til trening er 2 ganger à 5 timer pr år. Operatørene ønsker å få en oversikt over hvor høy timeprisen vil bli. Innovasjon Norge er på glid når det gjelder delfinansiering av AS350 simulator.

- Medlemmene bes om å sende inn regning på alt utestående, slik at sekretær får en økonomisk status til halvårsregnskapet for prosjekter i LT.

Neste møte blir på Gardermoen 9. og 10. oktober.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Ole Christopher Aronsen (EHC), Bjarte Ellingsen (NLA), Alexander Wangberg (Helitrans), Geir Hamre (LT), Jan Olof Hjortman (LT), Per Kristian Hoff (Politiets Helikoptertjeneste), Ole Gustav Rostad (Fonnafly), Kjell Løwer (Helikopterutleie AS), Ørnulf Lien (SHT), Sigurd Pfeifer (NORD Helikopter), Alf Tørrisplass (Airlift), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Tone Aga (NOR Aviation), Tore Strid (Pegasus), Rune Williksen (Heliteam), Dag Nygård (Helitrans), Lars Åke Wester (Transportstyrelsen Sverige), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet