



Fysikkerhetsforum for operatører
av innlands helikoptre

c/o Luftfartstilsynet
Postboks 243,
NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
www.helikoptersikkerhet.no

Telefon: 75 58 50 00
Telefaks: 75 58 50 05
Sjøgata45-47, Bodø

Medlemmer av Fysikkerhetsforum for
operatører av innlands helikoptre

Referent:
Petter Nyholm

Møteleder:
Tor Egil Disen

Møtedato
13.11.2025

Møtereferat

Heldagsmøte i Fysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 11. november, 2025.

Møtet ble holdt på Radisson Hotel & Conference Centre, Oslo Airport.

1. Godkjenning av agenda og referat fra forrige møte

Referat fra forrige møte og agenda for dagens møte ble presentert og godtatt.

2. Safetec 12 – CBT-plattform status – Morten W

Morten, Ivan og Thorsten har kommet godt i gang med denne jobben. Hatt samtaler med store innkjøpere av helikoptertjenester. Fått definert det meste rundt hvordan kurset kan legges opp, og innehold fokuserer på sikkerhet rundt helikopteroperasjoner. Tanken er at alle kundene som skal involveres i helikopteroperasjoner skal ta kurset før dem deltar i operasjonene. Det skal dog ikke erstatte SJA rett før operasjonen, SJA skal utføres i tillegg. Der skal kunde kunne vise til at kurs er fullført.

Funnet en leverandør, men følte ikke helt at dem kunne få til det man ønsker. Neste skritt er å finne den riktige leverandøren.

Man ønsker at alle helikopteroperatørene blir med slik at det blir rettferdig og likt for kundene, uansett hvilken operatør dem velger. Forslag på modulene vil bli sendt ut til alle operatørene slik at alle kan komme med innspill og får et eierskap til kursinnholdet.

Thorsten og Morten W tar dette videre til Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet innenlands. Dette blir et tema på neste FsF for å ta arbeidet videre, og Morten W tar ansvar for å involvere de andre.

3. Safetec 7 - Forslag til bransjestandard FTL – Thorsten

Tor Egil forteller at det pågår et arbeid i Luftfartstilsynet for å oppdatere norsk lov i forhold til FTL, og her er innspill fra bransjen ønskelig.

FsF har hatt en arbeidsgruppe for å samkjøre data fra operatørene rundt FTL. Ivan har satt sammen data fra operatørene og det er ønskelig å samles kring en felles standard.

Det er en diskusjon om hva som skal regnes som dutytid. Hva kan telles som 50% dutytid? Det er også en diskusjon om hva som er arbeidstid og hva som er dutytid, og at det viktig å finne noe felles blant operatørene her.

Det er enighet om at det man diskuterer er maks begrensninger og at det alltid må være enkelt å melde «unfit for flight» for den enkelte.

Arbeidsgruppen setter sammen et forslag til neste FsF som blir sendt ut minimum 3 uker før slik at medlemmene kan stemme over forslaget.

4. Hendelser siden sist

HeliTrack

Dør som ble åpnet under flyging. Rapportert og funnet løsning på.

Fonnafly

Jobber med standardisering. Radiokommunikasjon har vært et tema, særlig når det blir flydd over landets grenser.

Heli-Team

Manglene informasjon fra kunde fører til mye merarbeid.

Fjord Helikopter

Gått igjennom jettison av dør på alle maskinene da det var en dør som var vanskelig å åpne.

EHC

Proaktiv rundt elektronisk synlighet og droner. Trenger instruktører da bransjen fort tar dem.

NLA

3 serious incidents. Sikring, nattflyging i snøforhold med whiteout, og underhengende som var nære å føre til skade.

Airlift

Maskin som tok toppen av noen trær. Uegnet landingsplass, med fokus på et område i landingsplass og andre deler fikk ikke samme fokus. Har utviklet standard kommunikasjon i denne fasen for å øke sikkerheten.

Dårlige koordinater har også vært et tema.

Jobber fortsatt med standardisering av prosedyrer etter sammenslåing av flere selskaper.

ESTA

Ikke noe aktivitet.

Midtnorsk Helikopterservice

Vær linjeinspeksjon i Orkanger. Fulgte instruksjon fra tårnet som satte dem i en dårlig situasjon i forhold til vær. Gjorde en føre var landing, men situasjonen skapte gode diskusjoner i etterkant.

Helitrans

Overtorque.

5. Forslag til endring av vedtekter FsF – Thorsten

Ønsker stabilitet i FsF med konstruktive samtaler og at man sammen jobber mot at sikkerheten utvikles i positiv retning.

I §3 Medlemskap er det et ønske om at forumet skal være for norske innlandsoperatører, og at ATOer kan være observatører uten stemmerett.

§6 Medlemmers bidrag og immunitet. Ønsker at flere bidrar i arbeidet.

Flere tenker at det er mer naturlig at det er flygesjefen, alternativt SM som er representanten heller enn AM.

Et forslag som skal stemmes over må framlegges for medlemmene minst 3 uker før medlemsmøtet der dette skal behandles, og føres opp som sak på medlemsmøtet.

6. Statisk elektrisitet ved mottak av last – Hva er standard?

Operatørene lager selv et jordingsverktøy som brukes for å jorde kroken som er festet til long-line før man tar i den. Dette var et spørsmål fra et av medlemmene i SFI og vil bli tatt videre der for avklaring.

7. Part-IS Q&A – Sjur Hartveit Luftfartstilsynet

Forskrift om informasjonssikkerhet er nå tatt inn i norsk lov, hensikten er å beskytte flysikkerheten. Her fremkommer krav om ISMS – Information Security Management System. Det kan gjerne være integrert med SMS.

Luftfartstilsynet har satt frist for å sende inn Part-IS dokumentasjon til 01.02.2026. Her forventes det at man kommer i gang.

Hvis man ønsker unntak, trenger selskapet fortsatt å gjøre en risikoanalyse.

ISMS bør tilpasses størrelsen på selskapet og Luftfartstilsynet kommer til å sende ut en samsvarssjekkliste til selskapene.

Presentasjonen vil bli tilsendt alle medlemmene.

8. Flysikkerhetsstatistikk - Kristine Anda Luftfartstilsynet

Ulykkesstatistikken på innenlands helikopter har hatt en veldig positiv utvikling de siste årene og bransjen ligger bedre an enn flysikkerhetsmålet.

Flest tilfeller fra 2024 og så langt i 2025 er flest «other», deretter «external sling load». I tilfeller gjeldende «external sling load» er den desidert største delkategorien «fell out of sling».

Inncorrect/incomplete installation har økt de siste årene frem til 2024.

I kategorien «Airborne conflict» er den største delen «airspace infringement» siste 5 årene.

Det er et ønske i forhold til å rapportere produksjonsdata at det blir enklere. At det kun er AM som kan rapportere gjør det vanskelig, og det kan være vanskelig å finne riktig skjema i Altinn. Kristine tar dette videre internt.

Det vil komme et visuelt grensesnitt på Luftfartstilsynet sine nettsider veldig snart der offentlig tilgjengelig statistikk fra tilfeller kan visualiseres.

9. CAT.POL.H.400(c) - Informasjon og diskusjon - Tor Egil

I utgangspunktet skal alle operasjoner gjeldende kommersiell lufttransport i PC3 utføres i «non-hostile environment». CAT.POL.H.400(c) gir et unntak for start og landing hvis man får godkjenning av Luftfartstilsynet i henhold til CAT.POL.H.305.

Luftfartstilsynet har en samsvarssjekkliste som operatørene kan få tilsendt før å starte søknadsprosessen.

Presentasjonen vil bli tilsendt alle medlemmene.

10. SHKs halvtime – Mats Torbjørnsson

Pågående undersøkelse av en nærpasering i Geirangerfjorden.

SHK har et inntrykk av at det er færre rapporterte alvorlige hendelser. Skjer det faktisk mindre alvorlige hendelser eller har det med mindre flytid eller definisjon på hendelser å gjøre?

Rapport på ulykke SE-JPB med «dynamic rollover» er publisert. Tilråningen går på at SFI stiller tydeligere krav til bestillere eller etablerer gode veiledninger i forhold til tilleggskrav. En ELT som er GPS-basert vil hjelpe ved søk og redning. Flight following som er GSM-basert har også svakheter og et satellitt-basert system er tryggere.

SHK sitt arbeid begynner med varsling/rapportering i henhold til FOR-2016-07-01-868. Viktig at operatøren eller eieren tydelig definerer «alvorlig hendelse».

Ved alvorlig hendelse ønsker SHK at man preserverer elektronisk informasjon som FDR/CVR, Appareo Vision 1000, iPad, mobil og andre enheter. Viktig at ulykkessted er så urørt som mulig.

Hva kan operatører og kunder gjøre?

- Gode risikovurderinger, også i fellesskap med bestiller.
- Minst mulige ledd mellom bestiller og operatør.
- Ha en god beredskapsplan (ERP) for alvorlige hendelser og ulykker.
- Definere tydelige roller og trent personell i ERP.
- Table-top øvelser på alvorlige hendelser og ulykke. Kan involvere SHK.
- Inkludere debrief i egen ERP for personell. Spesielt etter tilstedeværelse på et ulykkessted.
- God plan i ERP for pårørende, definerte samlingspunkt, eventuelt forberedt hotell etc.
- Ha et samarbeidsmøte med SHK i forhold til ERP, eventuelt dele ERP med SHK.
- Sikre elektronisk data fra luftfartøyet, spesielt ved alvorlige hendelser.
- Ikke negativt å ta kontakt med SHK for avklaring av type hendelse.

Operatørene etterspør en slags mal på ERP som dem kan benytte for å tilpasse sin egen. Mats tar dette videre internt.

11. Safetec 16 - Elektronisk synlighet droner - Stian W. Helgesen Aviant

NOTAMs for droneflyginger er ofte autogenerert og det blir mange NOTAMs for en lang flyging. Man bør finne en bedre løsning.

Remote-ID, SafeSky, HEMSWX er systemene som er vanligst per nå.

ADS-L og ADS-B er de som er mest presise ift. å rapportere høyde.

FPV (First Person View) fra drone er vanskelig å bruke til DAA (Detect And Avoid).

Hva kan vi gjøre sammen?

- Veldig bra hvis helikoptre legger DROPS i HEMSWX, også for spesialiserte operasjoner.
- Kommer kortsiktig løsning i neste UTM / U-space regler.
- ADS-L for synlighet. (ADS-B er mer kostbart).

Helikopterbransjen ønsker en standardisering.

12. Safetec 6 - Bransjestandard SOP - Morten W

Tanken er standardisert oppsett på SOP og standardisering på noe av beskrivelsene i SOP. Man kunne for eksempel begynt med å dele SOP på HESLO mellom selskapene.

Morten samler inn SOP på HESLO fra operatørene og ser om de har noe felles trekk som dem kan samles kring.

Det er forståelse for at SOP på noe av de mer spesielle operasjonene kanskje ikke er aktuelt for selskapene å dele.

13. Neste års møter

Første møte i 2026 blir en dag i forbindelse med helikopterkonferansen i regi SFI den 11. februar.

Neste agenda ønsker man et punkt om utveksling av erfaringer rundt simulatoretrening.

Petter Nyholm
Sekretær

Til stede:

Andreas Horn Teigen (Heli-Team), Tom Østrem (Airlift), Odd Arne Lyng (Midtnorsk Helikopterservice), Johannes Raknes (HeliTrack), Morten Wangen (Fjord Helikopter), Stian Helgesen (Aviant), Thorsten Habla-Foss (Fonnafly), Torfinn Brokke (European Simulation & Training Academy), Petter Nyholm (LT), Tor Egil Disen (LT), Ståle Rosland (LT), Tom Pettersen (LT), Dag Gunnar Nygaard (LT) Kristine Anda (LT), Mats Torbjørnsson (SHK), Peter Blom (EHC), Stian Solberg (Heli Trans), Hans Ivar Kubberød (NLA).

Ikke til stede:

Eggert Akerlie (Arctic Aviation), Lars Ribe-Aakre (Politiet).