



Flysikkerhetsforum for operatører
av innlands helikoptre

c/o Luftfartstilsynet
Postboks 243,
NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Sjøgata45-47, 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:
Marianne
Kirkeseæther

Møteleder:
Alf Tørrisplass

Møtedato
11.-12.april
2018

Møtereferat

Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre

11.-12.april 2018

1. Velkomst. Presentasjon av deltakerne.

Leder ønsket velkommen til møtet som denne gang var lagt til Scandic Hell Hotel på Værnes. Det var noen nye til stede, så det ble foretatt en kort presentasjonsrunde rundt bordet.

2. Gjennomgang av referat fra forrige møte

Det var ingen kommentarer til referatet fra møtet 29.januar. Referatet er godkjent, og legges ut på hjemmesiden til FsF.

3. Flysikkerhetsstatistikk – SFS

Helle Aune Larsen fra Strategiavdelingen i LT var invitert for å presentere rapportering og flysikkerhetsstatistikk.

Fra 2013-2017 har det vært en tredobling av rapporter fra innlandshelikopter, noe som er svært positivt. Men det er også store variasjoner. Det er selskap som kun har levert 10 rapporter de siste 5 årene, så det er et forbedrings potensiale for noen.

Forumet fikk presentert statistikken for innlandshelikopter for 2017. Det var en fatal ulykke som kommer med på statistikken, men som gjelder havari med russisk helikopter på Svalbard.

Den nye rapporteringsforordningen stiller krav til operatørene. Selskapene må selv ta tak i rapportene og se hva som er alvorlige og hva ikke har noen sikkerhetsmessige konsekvenser. Hendelsene skal analyseres og gjennomgås for å avdekke eventuelle trender i selskapet, og hva man kan gjøre med de. Man skal også gjøre en risikoklassifisering.

Det ble diskusjoner rundt rapportering av hendelser og antall rapporter i forhold til flytimer, samt hvem som rapporterer internt. Er det samme pilot som rapporterer hver gang? Er det fordi han har flere hendelser, eller er han bare flink til å rapportere i forhold til andre? Dette må følges opp i selskapene.

Inspektørene i LT har fokus på rapportering ved revisjoner hos selskapene, både operativt og teknisk.

Luftfartstilsynet får inn 7-8000 rapporter hvert år. Det kommer ofte inn flere rapporter på samme hendelse, fordi flere enheter rapporterer (f.eks. ATC, operatør, andre). Pr i dag har LT 4,5 stillinger på mottak som registrerer rapportene, og koder disse. Alt som rapporteres til LT er unntatt offentlighet og taushetsbelagt.

Hver uke går det rapporter til EASA som er avpersonifisert. Disse kommer på en felleseuropeisk statistikk, men man kan ikke sammenligne hendelser mellom landene da klassifisering av disse ikke er standardisert. Heller ikke antall flytimer og landinger registreres i alle land, så det er heller ikke mulig å sammenligne.

Operatørene kan ta kontakt med Strategiavdelingen i LT hvis man har behov for statistikk.

4. Hendelser siden sist

Dette er et fast punkt på agendaen, der de operatørene som ønsker det kan informere i plenum om hendelser de har hatt. Erfaringsutveksling og læring av hendelser anses for å være sikkerhetsfremmende.

Et selskap meldte om en hendelse i forbindelse med linjeinspeksjon. Man var i utgangspunktet klar over at man lenger frem på linja ville få et kryssende spenn. Så oppstod det en situasjon på bakken hvor pilot måtte gjøre en sving for ikke å fly rett over noen hester, og skremme disse. Da de tok opp igjen flyging på linja, var oppmerksomheten tatt bort fra det kryssende spennet som kom. Det ble oppdaget i siste liten, og man fikk manøvrert unna. Det gikk heldigvis bra, men er et eksempel på hvor lett det er å overse kryssende spenn som ikke er fysisk merket. Kort tid tidligere hadde et annet selskap en lignende hendelse i området. Agder Energi går nå i gang med å merke kryssende linjer fysisk.

Et selskap har hatt en hendelse i februar som ble klassifisert som en ulykke. Selskapet var leid inn for et nytt linjeprojekt. Traséen hvor linja skal gå var ryddet for skog, og det var merket for punkt som skal gjøres klar for støpning. Det var ikke lagd egnet plass for helikopter til å lande, og plassen som man har benyttet, var gradvis blitt fylt opp med utstyr. Operatøren hadde hatt en diskusjon med entreprenør om dette, uten at noe var blitt gjort. Piloten går med på å lande en siste gang på plassen. Da han kommer inn, treffer rotorbladene borti en kontainer. Piloten velger å løfte maskinen og fly til basen ikke langt unna. Det var skader på rotorbladene etter hendelsen.

I forbindelse med at politihelikopteret skulle hente en person etter en hendelse, går en brannmann frem med lykt for å angi landingsplass i mørket. Det viser seg at det går kryssende linjer over hodet på brannmannen som han ikke ser, men som avsløres av IR kameraet på helikopteret.

I februar skulle et selskap frakte ut fem fat med drivstoff i forbindelse med linjebefaring. To fat ble brukt umiddelbart, mens tre fat ble fløyet til en annen landingsplass. Da man dagen etter skal bruke av de disse fatene, så er de full av noe som ser ut som rusk. Konklusjonen er at siden fatene først ble oppbevart i varm i hangar, og så fraktet ut i kulda, har det vært små vannpartikler som har krystallisert seg. Rutinene er endret slik at fat ikke tas ut av hangar før de skal brukes. Det er veldig lite vann som skal til før dette skjer, og andre selskap har gjort samme erfaring

5. LZ North – Presentasjon fra utvikler

Luftambulansetjenesten har tidligere vært i FsF og presentert LZ North appen, som har oversikt over alle nasjonale landingsplasser som benyttes av redningstjenesten og HEMS operatører. Electronic Chart Center (ECC) er det selskapet som har utviklet løsningene i appen, og de var på møtet og presenterte de mulighetene som finnes.

ECC er et lite selskap statseid av Næringsdepartementet. De har et nært samarbeid med kartverket, og da spesielt på sjøkart. De har kunder både i det offentlige og private. Siden de er statseid ligger det i deres mandat at tjenestene de leverer skal være samfunnsnyttige, og ikke bare kommersielle. Det er en av grunnene til at de utviklet appen for Luftambulansetjenesten. Men de er størst på sjø og elektroniske sjøkart. Det er ECC som har utviklet «Navida», en gratis kartapp som man kan laste ned til private bruk på tur, og som var en «spinoff» til LZ North.

Bakgrunnen for utvikling av appen, var ulykken på Sollihøgda og tilrådommen i havarirapporten. Det er operatørene til Luftambulansetjenesten som gir tilbakemelding på appen, og oppdateringer gjøres i henhold til disse. En del av landingsplassene er eid av lokale og private grunneiere som luftambulansetjenesten har avtale med, og som ikke blir åpnet for andre kommersielle aktører.

ECC ser for seg at man kan lage en egen app for innlandshelikopter. En av fordelene de har, er fleksibiliteten de tilbyr.

Bransjen ønsker å kunne sette sammen flere kart slik at man ser alle hindringer. Problemet er at ikke alle kommuner er like flinke til å oppdatere sine kommunale kart, så alt kommer ikke med. Luftfartstilsynet jobber med ny rapporteringsforskrift for luftfartshinder som bedre ivaretar kravet om merking.

Det er en fordel å ha et kart-verktøy som flere bruker, og som man kommer med innspill på. Det gjør at systemet utvikles hele tiden.

6. Designer Pilots

Designer Pilots er et lite foretak som driver med Web design, og har bl.a. laget programmer for simulatorer for flygeledere. De har utviklet en modulbasert mobil app for helikopter. En av modulene er EFB som inneholder Inflight data med tracking, sling, tidtaking etc. I en annen modul kan man legge inn interaktive kart, drivstoff-depot og utstyr. En modul har interaktive skjema som f.eks. SJA, og det er også lagd en teknisk modul hvor man etter endt flyging kan gå inn i loggene og sjekke at disse stemmer, for så å sende teknisk logg til selskapet. Man kan lage en sperre på systemet som gjør at man ikke får startet opp appen dagen etter hvis loggene ikke er sendt. Det er et toveis-system slik at f.eks. teknikerne kan sende teknisk informasjon til pilot.

Videre utvikling av appen er avhengig av interesse fra bransjen. Designer Pilots vil sende ut testversjoner av modulene til operatørene når disse er klar.

7. E-læring sikkerhetskurs – presentasjon fra arbeidsgruppe

På møtet i FsF i november 2017 ble det satt ned en arbeidsgruppe som skulle se på muligheten for å lage et e-læringskurs for bakkemannskap i forbindelse med f.eks. linjebygging. Prisen for å utvikle et slikt kurs er relativt høy, og grunnen til at mange vegrer seg for å være med.

Man må gjøre en grundig kost/nytte vurdering av å lage et slikt kurs. I dag reiser man rundt til kundene og holder sikkerhetskurs i forkant av prosjekter, noe som også koster en del. Hvis man klarer å få inn som et krav at alle i felt skal ha kurset, og at det er en kursavgift tilknyttet, så må det kunne forsvares. Da er det kunden som finansierer kurset. Men arbeidsgruppa må jobbe videre med dette og få på plass flere detaljer rundt pris og innhold.

Stian Solberg ønsker tilbakemelding fra de operatørene som ikke er interessert i å være med.

8. Merking av kryssende linjer – Hvordan tar vi dette videre ?

Det har de siste årene vært flere ulykker knyttet til kryssende spenn, og i år har vi hatt to hendelser. Bransjen ønsker fysisk merking av kryssende spenn, men må få Luftfartstilsynet med på at det skal være et krav. Etter vinterens hendelser har som sagt Agder Energi gått i gang med fysisk merking, og Helgeland Kraft har gjort noe tilsvarende, så kraftbransjen er på gli. Men Luftfartstilsynet må på banen, slik at man får en standardisert merking, så ikke alle linjeeierne merker på sin måte.

Ledelsen tar dette videre med Luftfartstilsynet. Hvis man kan få fysisk merking inn som et krav, så er det ønskelig at Luftfartstilsynet tilskriver linjeeierne om at dette er det man ser på som det viktigste sikkerhetstiltaket for å unngå kollisjon med kryssende spenn. Man må også gjøre linjeeierne oppmerksom på at merkingen skal standardiseres.

Til sammenligning kan nevnes at i Sverige er det ikke lov å fly på linjer som ikke er fysisk merket, og det er et krav om at pilotene skal kurses i hvordan merkingen fungerer.

9. Lastemenn – Fritt vilt?

Luftfartstilsynet har mottatt bekymringsmeldinger vedrørende arbeidsforhold til lastemenn. Leder redegjorde for innholdet i disse bekymringsmeldingene, samt hvilke regler som gjelder i AML og BSL D 2-4.

10. Status tilrådninger

Status er ikke endret siden møtet i januar.

11. Øvelse Trident Juncture – Eivind Raknes/Geir Fjærli

NATO-øvelsen Trident Juncture skal avvikles i perioden 25.oktober til 7.november 2018. I år er det Norge som er vertskap for øvelsen. Øvelsen vil få store konsekvenser for innlands helikopteroperasjoner, og luftrom i Trøndelag, Møre og Romstad, Oppland og Hedmark vil bli stengt.

Eivind Raknes fra Luftfartstilsynet kom sammen med Kim Bruvik og Geir Fjærli fra Forsvaret til møtet for å informere om øvelsen og hvilke restriksjoner det vil bli for lufttrafikk i lave høyder.

Øvelsen vil ha høy intensitet. Jagerfly fra forskjellige nasjoner vil være stasjonert i Bodø, og det vil være maritime fly på Andøya, transportfly på Gardermoen og tankfly i Stavanger.

Helikoptrene vil i hovedsak være stasjonert på Rena, og noen på Røros. I tillegg vil det benyttes UAV opp til 150 kg.

Luftrommet der helikoptertrafikken ut til Nordsjøen foregår vil ikke bli berørt. Man vil ha et fareområde fra 9500 ft og oppover.

Det vil bli etablert et restriksjonsområde mellom Røros og Rena. Hvis sivile helikoptre skal inn i området, så må man søke Forsvaret om dispensasjon 72 timer på forhånd, men det er ikke sagt at man får tillatelse. Man kan søke på daglig basis også. Hvis området ikke er i bruk, så går det greit å komme inn. Det legges det opp til «choke points» der man må kalle opp på en spesiell frekvens. Prosedyrene kommer på AIP SUP.

Området nord for Trondheimsfjorden og sør for Gardermoen blir ikke berørt.

Det vil opprettes restriksjonsområder i Østerdalen i sommer fordi det vil være en del droneaktivitet der som forberedelse til øvelsen.

Operatørene oppfordres til å sjekke NOTAM enda mer grundig enn det man vanligvis gjør. Forsvaret vil publisere en AIP SUP sammen med Avinor, slik at de som må fly inn i området har den informasjon som er nødvendig.

12. Simulator – Hvordan tar vi dette videre?

På møtet i januar fikk vi presentert etableringen av AS350 simulator i Helsinki. Regelverket sier at dersom Level D godkjent simulator er tilgjengelig, så skal denne benyttes til trening/OPC/PC. Simulatoren i Finland er Level D simulator, og Luftfartstilsynet kan derfor stille krav om at den brukes. Men regelverket sier ingenting om hvor mye den skal brukes, så det må bli opp til LT å bestemme.

Som tidligere diskutert i FsF, så anser man kostnadene for bruk av simulator som høy. Det er estimert en pris på 800 euro pr time + reise, opphold og diett. Men kostnaden må ses i sammenheng med de fordelene man har ved bruk av simulator. Ikke minst i forhold til forutsigbarhet og planlegging.

Pegasus har jobbet en del med prosjektet, og hva man kan klare å oppnå innenfor en realistisk økonomisk ramme. I utgangspunktet ønsker man minimum 6 timer i året, men for å spare kostnader kan man få til et 4-timers program som avsluttes med PC. Da må OPC gjøres utenom i maskin. Spørsmålet er om Luftfartstilsynet er villig til å godkjenne 4 timer som et minimum. Leder vil ta dette opp med simulatorinspektøren i LT.

Leder anbefaler at selskapene samarbeider om å få bruk av simulator inn i prosedyrene sine. Det kom et spørsmål fra en operatør om kravet til bruk av simulator ville være gjeldene for svenske operatører også. Kostnadene ved bruk av simulator må dekkes inn i anbudene, og hvis kravet ikke gjøres gjeldende i Sverige, vil de svenske operatørene ha et konkurransefortrinn her. Leder mente at dette også ville være et krav i Sverige i henhold til FCL regelverket, og tar det opp med Trafikkstyrelsen i Sverige.

13. Mid Air Collision – innledning ved Lars Åkre

Politiets helikoptertjeneste har hatt noen situasjoner, spesielt i området rundt Oslo, hvor man har kommet for nært droner og småfly. Det har til nå ikke vært noen veldig alvorlige tilfeller, men man ønsker å gjøre tiltak for å forhindre at ulykker skal skje. Spesielt droner er blitt et problem.

Også de andre helikopteroperatørene i området har gjort liknende erfaringer. Et av problemene er at det benyttes mange radiofrekvenser i området, og det kan være uklarheter rundt hvilken kanal som skal benyttes når.

Vi må jobbe mer inn mot NLF og LT for å finne løsninger på problemene. Et tiltak kan være å innføre faste helikopterruter i området der det er forbudt å operere med droner. Et annet tiltak kan være å redusere antall frekvenser. Leder vil ta dette opp med operativ seksjon og flysikring i LT.

14. Svenske operatører i Norge og AOC

I 2013 ble man i FsF enige om at «utleie» av AOC ikke skulle forekomme, fordi det er vanskelig å holde operativ og økonomisk kontroll med slike selskap.

I Sverige derimot er ordningen veldig utbredt, og man har svenske privataktrører som profilerer seg som helikopterselskap, men som opererer på andres AOC. Man hadde nylig et tilfelle hvor to svenske selskap la inn anbud på elgtelling for Vefsn Kommune. Ingen av disse selskapene hadde egen AOC, men opererte under andres uten å opplyse om det. Luftfartstilsynet har tatt opp problemet med svenske myndigheter. Når det gjelder betaling av norsk moms, så er det klare regler for hvordan utenlandske selskap skal forholde seg. Hvordan momsinnbetaling følges opp er ikke en del av Luftfartstilsynets ansvar, men det må være mulig å få til et samarbeid med skattemyndighetene på området.

15. Alternativer til Big Bag? – Diskusjon

Vi har hatt en del ulykker knyttet til bigbags. Disse ulykkene har vært knyttet til tomme bigbags som ikke har blitt forsvarlig håndtert på lasteplass. Noen har ikke vært sikret skikkelig, eller lagt løs under snøen, med de følgene at disse virvlet opp og havnet i rotoren.

Operatørene har et inntrykk av at mange kunder har en useriøs holdning til sikring av bigbags, og ønsker at disse skal forbys til flyging av annen last en løsmasser. Spørsmålet er hvordan man skal gå frem for å komme problemet til livs. Skal LT ta dette inn i BSL D 5-5, eller utgi en AIC om forbud? Før man går til det skrittet, så bør man ha et godt alternativ til frakt av last.

16. Har NF noe å bidra med i FsF – Presentasjon av NF

Norsk Flygerforbund (NF) hadde bedt om å få komme til FsF og snakke litt om FSIK, Flysikkerhetskomiteen i NF, og muligheten for å få observatørstatus i forumet. Jo Bjørn Skatval fra NF informerte om organiseringen i NF, og hvordan FSIK jobber. Hvis de får observatørstatus, så kan de gjennom sine kanaler bidra til at saker kommer ut til pilotene, samt at de gjennom NF kan være en pådriver for å få gjennomslag i selskapene for innføring av sikkerhetsrelaterte vedtak som gjøres i FsF.

Medlemmene var av den oppfatning at en eventuell observatørstatus måtte vurderes ut fra et flysikkerhetsperspektiv. Vi starter neste møte med en diskusjon rundt dette, siden flere av medlemmene hadde forlatt møtet da innlegget kom opp.

17. Fri agenda

Det kom opp et spørsmål om hvilke muligheter en operatør har til å få innsyn i hvorfor man har fått avslag på et anbud. Svaret er at dersom det er offentlige anskaffelser, så kan man søke innsyn i saksbehandlingen.

Neste møte er planlagt **26.-27.november** på Scandic Hell Hotell.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede:

Ole Petter Berger (NOR Aviation), Stian Solberg (Fonnafly), Tore Strid (Pegasus), Ivan Småland (Heliscan), Torfinn Brokke (Fjellfly), Øystein Skovro (Nord Helikopter), Lars Åkre (Politiets Helikoptertjeneste), Daniel Holden (Helitrans), Tom Østrem (Airlift), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Peter Blom (EHC), Hans Herdahl (SHT), Odd Arne Lyng (Midtnorsk Helikopter), Bjørn Steien (Heliteam), Lars Henning Fehn (Privatflygere), Trond Renå (Kallax Flyg), Trond Ola Berg (Lufttransport), Alf Tørrisplass (LT), Dag Nygaard (LT), Thore Brandt (LT), Marianne Kirkesæther (LT).

Til stede:

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet