



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  
29.01.2018

## Møtereferat

---

### Heldagsmøte i Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre.

**29.januar 2018, Luftfartstilsynet Bodø**

Leder ønsket velkommen til møtet, som ble holdt i Luftfartstilsynets lokaler i Bodø, dagen før Luftfartskonferansen 2018.

#### 1. Gjennomgang av agenda.

Det var ingen kommentarer til dagens agenda. Agenda godkjent.

#### 2. Gjennomgang av referat fra møtet i november.

Gjennomgang av referat fra møtet i FsF 28.-29.november. Ingen kommentarer, referat godkjent.

#### 3. Status tilrådninger

Av 41 tilrådninger i «Sikkerhetsstudie Innlandshelikopter» er 33 nå lukket. Tre tilrådninger er oversendt Samferdselsdepartementet for videre vurdering og eventuell lukking. To er overført til LT mens tre fremdeles står åpen.

Sekretær FsF sender ut en oppdatert status på tilråkningene til medlemmene.

#### 4. Status russisk helikopterulykke på Svalbard

Hans Herdahl fra SHT gav en kort orientering om ulykken der et russisk helikopter havarerte i havet utenfor Barentsburg, og åtte personer omkom. Helikopteret ble funnet på 200 meters dyp, og var stort sett helt da det ble tatt opp. Det er ingenting som tyder på teknisk feil, så mest sannsynlig er årsaken til ulykken menneskelig svikt i dårlig vær. Helikopteret var ikke utstyrt med flyteelementer eller flåte, kun redningsvester. Disse var ikke tatt i bruk. Ingen personer var inne i helikopteret da det ble funnet. Åpne dører og vinduer viser at passasjerer og besetning har kommet seg ut, men har ikke hatt noe å hjelpe seg med i været som var. En person er funnet etter havariet. Denne personen er obdusert, og resultatet viser at vedkommende ikke var fysisk skadd, men har sannsynligvis frosset ihjel uten overlevningsutstyr.

#### 5. NAOX – Presentasjon og diskusjon v/ Andreas Eidem

Det har vært flere hendelser med nærpassering mellom F16 og sivile helikoptre på innlandet. Andreas Eidem fra FOH var invitert til forumet for å diskutere problemet med operatørene. Luftforsvaret vil gjerne ha dialog med bransjen hvordan man sammen kan finne løsninger for å hindre uønskede hendelser.

Dialog og forståelse er viktig. For forsvaret er det en stor fordel hvis operatørene, ved å ta en telefon til NAOX, kan melde inn operasjoner som skal foregå i et område over tid. Man kan også melde inn aktivitet

til Norway Control. Bruk av transponder og radio er også med på å identifisere trafikk. NAOX oppfordrer operatørene til å rapportere alle nærpasseringer for å synliggjøre et problem.

Andreas Eidem sender leder en liste over tiltak som kan gjøres, og forsvaret inviteres til et møte pr år i FsF for å følge opp dialogen.

### **6. Felles hendelsesdatabase/Hazard registry - Opscom**

Vi har i FsF snakket om å få på plass en felles hendelsesdatabase. Opscom var invitert til møtet for å presentere mulighetene som ligger i deres system, og som de fleste av operatørene i dag bruker. Roar Skogstad i Opscom innledet med å snakke om risikoklassifisering. Innlandshelikopter i Norge er de som har kommet lengst i Europa i arbeidet med å vurdere og klassifisere risiko knyttet til operasjoner. Grunnen er blant annet det fokuset og de prioriteringer dette segmentet har hatt i LT, siden dette har vært et ulykkes utsatt område innenfor kommersiell luftfart. Skogstad redegjorde for den jobben Opscom har gjort innenfor risikosegmentet for å imøtekomme kravene i EASA 376/2014. Selskapet vil ta en gjennomgang med LT for å kvalitetssikre dataene rundt risikoklassifisering.

For å gjøre rapportering enklere når man er ute i felt, har man nå muligheten til å rapportere «offline», dvs. uten tilgang til Opscom. Rapportene blir liggende som e-poster i en «venteboks» til operatørene, slik at ansvarlig i selskapet kan gå inn og overføre disse i systemet.

Operatørene har ønsket et felles område for hendelsesdeling. Dette har ikke Opscom på plass ennå, men jobber med saken.

### **7. Presentasjon simulator (Finland)**

Endre Onstad i Airlift presenterte Coptersafety og deres planer for etablering av AS350 simulator i Finland.

Operatørene ser nytten av å bruke simulator, da man har muligheten til å trene på situasjoner man ikke kan trene på i helikopteret. Men man frykter for hva kostnadene blir. En time i simulatoren er stipulert til å koste 7-800 Euro. Så kommer reise i tillegg. Men man må gjøre en kost/nytte vurdering her, og måle kostnadene opp mot gevinsten simulator gir treningsmessig, og hva det koster å benytte eget helikopter til PC/OPC. PART OPS sier at dersom simulator er tilgjengelig, så skal det benyttes. Spørsmålet er derfor om det blir et myndighetskrav.

Man ble enig om å nedsette en arbeidsgruppe som skal se på dette, men det ble ikke valgt deltakere til denne.

### **8. Hendelser siden sist**

Det har vært flere hendelser med tap – eller delvis tap – av last. En rød tråd er at kunden pakker og stropper lastene, eller at det faller deler av selve lasten (kjøretøy, tanker etc.). Et selskap har hatt en «overtorque» ved flyging av en last som viste seg å være tyngre enn forventet. Det viste seg at en tom brakke slett ikke var tom, heller ikke etter at kunden hadde tømt den. Det har vært en FOD hendelse. Forløpet til hendelsen var løse gjenstander skjult under snø under landing. Heldigvis unngikk man en situasjon der gjenstandene havnet i rotor

Det har vært en ulykke der en bigbag havnet i hovedrotoren. Mannskapet trodde de hadde tatt alle forhåndsregler ved sikring av utstyr på bakken. Bigbag'en som havnet i rotoren, hadde de vektet ned med tunge ting inne i bagen, noe man antok ville hindre den i å virvle opp. Sekken ble liggende under første landing, men da helikopteret kom tilbake på runde nr to, ble sekken fylt med luft, hvilket tømte bagen for vekt og virvlet opp i rotoren. Den ene rotorarmen knakk, og ubalansen som oppstod gav kraftige vibrasjoner. Piloten klart å lande maskinen, men den fikk store skader.

Ulykken aktualiserer igjen spørsmålet om hva man skal gjøre i forhold til bruk av bigbags, og faren de utgjør. Konklusjonen er at man ikke kan forby bruk av disse, da det ikke er hensiktsmessig å frakte enkelte godstyper på noen annen måte. En må imidlertid sørge for at løse bigbager ikke ligger i nærheten av helikopteret. Egne bigbager kan like gjerne bli liggende i maskinen, siden de veier lite og ingenting.

Et selskap har hatt en hendelse under linjeinspeksjon. Det opprinnelige oppdraget var godt planlagt, og man hadde på forhånd gjort en SJA, studert kart og gjort seg kjent med hvor det befant seg spenn. Etter at inspeksjonen var utført fikk selskapet en forespørsel om å inspisere en annen linje i tillegg. Man påtok seg dette oppdraget, men piloten fikk dårlig tid i forhold til bl.a. dagslys, og planleggingen i forkant ble deretter. Hverken piloten eller de som var med fra kraftselskapet var kjent i området. Plutselig oppdager piloten en kryssende linje, og valgte å fly under den for å unngå sammenstøt. Spennet var langt over 60 meter over bakken, men under 100 meter langt. Det var derfor ikke merkepliktig i henhold til merkeforskriften, og var heller ikke avmerket på kart.

Vi har tidligere diskutert den svenske løsningen med å fysisk merke master inn mot kryssende linjer, da det viser seg at langt fra alle er merket på kart. Hvis man skal pålegge linjeeiere å gjøre dette, må det inn i en forskrift.

#### **10. Eventuelt/Avslutning**

- Det var ikke meldt inn saker til eventuelt.
- Neste møte blir på Værnes 11.-12.april 2018.

Marianne Kirkesæther  
Sekretær

Til stede: Stefan Lund (NOR Aviation), Stian Solberg (Fonnafly), Tore Strid (Pegasus), Ivan Småland (Heliscan), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Torfinn Brokke (Fjellfly), Øystein Skovro (Nord Helikopter), Arild Rydland (NORD Helikopter), Lars Åkre (Politiets Helikoptertjeneste), Daniel Holden (Helitrans), Endre Onstad (Airlift), Ole Gustav Rostad (Fjord Helikopter), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Bjarte Ellingsen (NLA), Peter Blom (EHC), Hans Herdahl (SHT), Odd Arne Lyng (Midtnorsk Helikopter), Bjørn Steien (Heliteam), Sven Steinval (Kallax Flyg), Ola Tronerud (Privatflygere), Alf Tørrisplass (LT), Dag Nygaard (LT), Atle Edvardsen (LT), Thore Brandt (LT), Dag Nygård (LT), Terje Laukeland (LT), Marianne Kirkesæther (LT).

Kopi:  
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet