



Fysikkerhetsforum 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 Fysikkerhetsforum for
operatører av innlands helikoptre

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Alf Tørrisplass

Møtedato
26.-27.11.2018

Møtereferat

Heldagsmøte i Fysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 26.-27.november 2018

Møtet ble holdt på Scandic Hell Hotell.

Leder ønsket velkommen til møtet. Det var flere nye deltakere til stede, så det ble foretatt en kort presentasjon rundt bordet.

Gjennomgang av agenda for møtet: Ingen kommentarer - agenda godkjent.

1. Gjennomgang av referat fra møtet i FsF 11.-12.april

Ingen kommentarer – referat godkjent.

2. SHT's halvtime

SHT har to pågående undersøkelser knyttet til ulykker med helikopter. Den ene gjelder en privat operasjon med EC120 ved Skogn i mai 2018. Helikopteret kom ut av kontroll i forbindelse med landing. Det dreide rundt to ganger før det endte opp liggende på siden etter at venstre meie først hadde truffet bakken. Det var to personer ombord. Fartøysjefen var uskadet, mens passasjerene fikk mindre kuttskader. Helikopteret ble påført store strukturelle skader. Undersøkelser av helikopteret har ikke avdekket tekniske feil som kan forklare tap av kontroll.

Den andre hendelsen var rett over grensa til Sverige ved Meråker med en R44 fra et norsk selskap. Under reindring ble helikopteret brått utsatt for vanskelige vindforhold i lav høyde, og flygeren forsøkte å lande maskinen. Helikopteret landet i en steinur. Ingen av de to personene ombord kom til skade, men det oppsto betydelige skader på helikopteret.

Rapporten vedrørende ulykka med LN-OSG, som skjedde under Proficiency Check (PC) med kontrollant ombord, er utgitt. Fra lav høyde koplet kandidaten ved en feiltakelse ut hydraulikken, og helikopteret begynte å rotere. Helikopteret landet hardt og rotor slo i bakken. Som en følge av havariet oppstod det brann i maskinen. SHT tilrår at Airbus Helicopters i samarbeid med Safran Helicopter Engines prøver å finne tekniske løsninger som reduserer risikoen for brannutvikling etter ulykker hvor turbinbladene har separert fra friturbinhjulet.

SHT har også gitt EASA en tilrådning som går på å vurderer muligheten av å gjøre de endringer som utvikles av Airbus Helicopters og Safran Helicopter Engines, obligatoriske.

3. Human Performance (Stein Arne Lien)

Stein Arne Lien fra SHT var invitert for å snakke om HumP-FDM. Han har jobbet mye med Fatigue problematikken i Norwegian, og ønsket å videreføre dette til et forskingsprosjekt hvor man bruker FDM og for å se hvordan Fatigue påvirker pilotenes «performance» i gitte situasjoner av flyvningen. Til nå har man gjennomført et forprosjekt som viser klare funn i sammenheng mellom Fatigue og Performance. Se presentasjon.

Man ønsker å gå videre med prosjektet, og det er nedsatt en styringskomite, samt søkt om midler til å fortsette arbeidet.

4. ORO.FTL – Ørnulf Lien

Tjenestetidsbestemmelser er regulert i ORO.FTL, men ikke spesifisert for innlands helikopter. Offshoreoperasjoner og statsluftfart er regulert gjennom nasjonalt regelverk, og det er ønskelig at vi får dette på plass også for innlandsoperasjoner. Lien oppfordret operatørene til å ta i bruk definisjonene i ORO.FTL i sin OM A kap 7. Se presentasjon.

5. CAT.POL.H.305/420 – Ørnulf Lien

Vi har gjentatte ganger tatt opp på møtene i FsF kravene til Performance class 3 for å fly i ugjestmilde områder, og hva operatørene må gjøre for å kunne dispensere fra kravet. Det skal søkes til Luftfartstilsynet, og Fonnafly og Fjellfly lagde i 2017 et forslag til hva en slik søknad burde inneholde av opplysninger. Til tross for dette har ikke LT mottatt en eneste søknad fra operatørene, hvilket formelt sett er et brudd på regelverket. Operatørene oppfordres til å intensivere arbeidet med disse søknadene. Se presentasjon.

6. Skal NF få bli deltagere på FsF møter – Ref. presentasjon sist.

Norsk Flygerforbund (NF) var på møtet i FsF i april 2018 for å presentere FSIK, Flysikkerhetskomiteen i NF, og muligheten for å få observatørstatus i forumet. Siden flere av medlemmene hadde forlatt møtet på dette tidspunktet, ble man enige om at vi på dette møtet skulle diskutere saken, og ta en avgjørelse.

Konklusjonen er som følger: Medlemmene var av den meningen at NF ikke skal få observatørstatus i FsF, med begrunnelse om at vi ønsker å holde forumet på det nivået vi har i dag. Det å åpne forumet for NF, gjør at vi i neste omgang får henvendelser fra andre foreninger som ønsker observatørstatus. Leder sender epost om dette til NF, og de er hjertelig velkommen på møter og presentere saker de mener er viktig å informere om.

7. Droner (Norut v/Nils Håheim-Saers og NLA v/Bjarte Ellingsen)

Ulovlig droneflyging er et økende problem i Norge. Dagens regelverk for bruk av droner er etter helikopterpilotenes mening ikke god nok. Regelverket er under revisjon, men ingen helikopterselskap leverte høringssvar. Det er i dag over 6000 kommersielle droneoperatører, og man anser risikoen for kollisjon mellom luftfartøy og droner for å være ganske høy. Dette er noe pilotene har fokus på hele tiden.

Det har vært flere tilfeller der droner har blitt observert i flyforbudssoner, f.eks. rundt lufthavner. Geofencing er et system som bruker informasjon om restriksjonsområder og GPS-posisjonering til å advare droneflygere som opererer i, eller i nærheten av, forbudte områder. Slike systemer kan også kommandere dronen til å snu eller slå seg av hvis den er i ferd med å fly inn i forbudsområder.

Norut er en forskingsinstitusjon som har RPAS og UAV teknologi som et av sine forskningsområder. Håheim-Saers mener bransjen må følges bedre opp av myndighetene. Det er liten kunnskap om luftfart blant droneoperatørene, og myndighetene bør stille høyere krav til disse. Se presentasjon.

8. Evidence based training- Hva er det og hva har det med oss å gjøre?

Det har skjedd store endringer i regelverket rundt EBT-approval, med krav om at CRM skal integreres i flere treningssituasjoner. Tor Krokstad redegjorde for implementering av konseptet. På sikt skal EBT bli et element i OPC/PC, og det er ønskelig at bransjen i fellesskap jobber frem et treningskonsept for flygerne. Se presentasjon.

9. Presentasjon av H125 simulator – Copter Safety

På møtet i FsF i januar 2018 fikk vi presentert etableringen av AS350 simulator i Helsinki, og på møtet i april diskuterte vi videre bruk av simulator til trening/OPC/PC. Det var meningen å avlegge simulatoren i Helsinki et besøk høsten 2018, men oppstart av denne har blitt utsatt, og det er pr i dag usikkert når simulatoren vil være operativ.

Representanter for Copter Safety, som skal drifte simulatoren i Helsinki, kom på møtet for å presentere hva de kunne tilby operatørene, samt få tilbakemelding på hva operatørene ønsker å få ut av simulator trening. Copter Safety ønsker å holde kontakten med de norske operatørene gjennom FsF, og vi vil se på muligheten for å avlegge simulatoren et besøk når den er kommet i drift. Vedlagt følger deres presentasjon.

10. Hendelser siden forrige møte.

Det har vært noen hendelser i løpet av sommeren, og disse ble diskutert på møtet. Erfaringer man gjøre seg i forbindelse med hendelsene er viktig å dele i forumet for læring.

- Et selskap hadde en situasjon hvor et helikopter stod på bakken og rigget om last. En annen maskin kom inn bak for å sette av en last. Det var ingen kommunikasjon mellom maskinene, og piloten i den fremste maskinen er ikke klar over at det befinner seg en maskin bak han. Han tar av og løfter maskinen i hover da han får øye på det andre helikopteret. Heldigvis gikk det bra, men dette sier litt om viktigheten av å ha mer presis kommunikasjon når det er flere helikopter som opererer i samme område. SHT har påpekt dette i flere rapporter. Det blir for mye «på vei ut», «på vei inn». Selskapene selv sier det handler om bevisstgjøring, og at man i tillegg til kommunikasjon også tar seg tid til å etablere sjekkpunkter og traseer som alle benytter.

Flere selskap har erfaring fra lignende situasjoner. Utfordringen er at selv om man planlegger operasjonene, så skjer det fort endringer i planene. Da er det viktig da at piloten klarer å bevarer roen og ikke lar seg stresse av kundekrav. Har man mulighet så er dette noe man bør trene på.

- Under brannslukning i sommer kom et selskap i nærkontakt med drone. Det kunne blitt fatalt, og forholdet ble anmeldt til politiet.

- Etter endt arbeid for dagen i forbindelse med mastemontering, setter piloten maskinen ned på en gresslette for omlasting. I det de løfter av for å starte på hjemveien, hører de et smell i maskinen. Det viser seg å være en wire som ligger i gresset, og som hekter seg i meien. Heldigvis løsnet den under løftet, og det ble ingen skader på maskinen.

- I forbindelse med løft av broelementer oppstår det rotasjon på et element. To av lastemennene slipper elementet, mens en velger å holde fast. Vedkommende ble kastet rundt og fikk skadet et kne.

- Det har vært en alvorlig hendelse i forbindelse med HEC-operasjon. Oppdraget gikk ut på både å vinsje personell i kurv på line, samt fly ut markører i langline. Manglende kommunikasjon mellom pilot og lastemann gjorde at pilot tok av i den trua at han skulle vinsje, mens lastemann hadde festet på langline med markør. Pilot blir gjort oppmerksom på dette av heisoperatør, men ville ikke hatt sjans til å avverge ulykke hvis ikke tau hadde røket. Mannskap rapporterer om at tidspress fører til slike hendelser.

- En alvorlig hendelse under betongflyvning. I det piloten begynner å stramme opp lina begynner varsellampe (GOV) å lyse, og turtallet dropper. Han må autorotere på myr fra lav høyde.

I forbindelse med diskusjonen rundt hendelser, kom man inn på dette med kontroll av utstyr. Det man ser er at kundens utstyr ofte er for dårlig (Bigbags, stropper o.l.). Dette utgjør en sikkerhetsrisiko, men er vanskelig å ha kontroll på. MEN det er alltid operatøren som er ansvarlig for lasteutstyret som benyttes.

SJA er ikke bare et papir man skal signere på, men skal avdekke farer ved oppdraget. Man skal derfor ikke akseptere kundes SJA hvis det ikke er relevant forhold til oppdraget som skal utføres. Operatørene melder om at når det oppstår hendelser, så er det vanskelig å gå tilbake på kundens SJA for å se hvor det har sviktet.

11. Hazard-/Risikoregister

Representant fra OPSCOM Systems presenterte hvordan utarbeidelse av Hazard/Risk register kan gjøres i OPSCOM. Det er interessant å utvikle et slikt felles register i samarbeid mellom operatørene.

Det er viktig å finne Safety performance indicators (SPI) så tidlig i kjeden som mulig, og diskusjonen gikk på hvordan man skal bruke data, og hva man får ut av det. Dette vil det bli jobbet videre med i senere møter.

12. Luftrom rundt Oslo –Lars Åkre

På møtet i FsF i april tok Lars Åkre fra Politiets helikoptertjeneste opp problemet med for mange radiofrekvenser i luftrommet rundt Oslo, og det kan være uklarheter rundt hvilken kanal som skal benyttes når. Ikke alle følger grensene for når du skal svitsje over på annen frekvens. Dette kan føre til at man kommer for nær andre luftfartøy fordi man ikke er oppmerksom på at de

befinner seg i området, og man har dermed et potensiale for at det kan gå galt. Politiet har hatt et par nye hendelser i sommer knyttet til dette. Politiet opplever at løsningen i AIC-N 21/13 ikke er optimal.

LT oppfordrer operatører i området til å rapportere slike hendelser.

13. Møtedatoer 2019

Da det ikke er avklart hva FsF får av økonomiske midler i 2019, så må ledelsen få komme tilbake til antall møter i 2019, men det første møtet er lagt til **Scandic Hell Hotel 10.-11.april.**

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Audun Bækø (Arctic Aviation), Eggert Akerlie (Arctic Aviation), Thorsten Habla-Foss (NOR Aviation), Stian Solberg (Fonnafly), Tore Strid (Pegasus), Ivan Småland (Heliscan), Torfinn Brokke (Fjellfly), Øystein Skovro (Nord Helikopter), Lars Åkre (Politets Helikoptertjeneste), Daniel Holden (Helitrans), Vaino Johnsen (Helitrans), Einar Viken (Helitrans), Bjarte Ellingsen (NLA), Endre Onstad (Airlift), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Peter Blom (EHC), Hans Herdahl (SHT), Runar Mathisen (SHT), Tor Henrik Krokstad (Midnorsk Helikopter), Bjørn Steien (Heliteam), Trond Renå (Kallax Flyg), Alf Tørrisplass (LT), Dag Nygaard (LT), Thore Brandt (LT), Atle Edvardsen (LT), Marianne Kirkesæther (LT).

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet