



Fysikkerhetsforum 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 Fysikkerhetsforum for
operatører av innlands helikoptre

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
3.-4.2.2015

Møtereferat

Heldagsmøte i Fysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre 3.-4.2.2015

Møtet ble holdt på Thon Hotel Oslo Airport.

DAG 1

1. Velkomst, gjennomgang av agenda.

Sigtryggur "Diddi" Kristófersson fra BlueWest Helicopters på Island deltok på møtet som observatør. Man har på Island etablert et forum tilsvarende FsF, og Kristófersson ønsket å se hvordan vi har organisert forumet og møtene. Det ble foretatt en kort presentasjon av medlemmene.

På agendaen ble punktet om fuel-tilsetninger flyttet til dag 1, mens punktet om kundeseminar og helikopteroperasjoner på Island ble flyttet til dag 2.

2. Godkjenning av møtereferat 19.-20. november 2014

Ingen kommentarer – referat godkjent.

3. Hendelser og uhell siden november + statistikk for 2014

Ledelsen har fått henvendelser både fra medlemmer i FsF og andre, etter programmet «Hver gang vi møtes», hvor det var et innslag med helikopter som mange reagerte på. Selv om det ikke ble foretatt ulovlig flyvning, så ble det fløyet på en måte medlemmene mener var useriøs. Det er ikke slik bransjen ønsker å fremstå. Dessuten vil slik flyvning legge press på operatørene av kunder som ønsker å få være med på noe tilsvarende.

NORD informerte om en hendelse i desember der halerotor kom bort i en betongkant under landing.

En maskin fra Airlift hadde nærkontakt med F16 øst for Grong i slutten av januar. De hadde ikke fått melding om militæraktivitet i området. Dette vil bli tatt opp med FOH.

Helitrans har hatt en hendelse der en betongtobbe datt ned under transport. Det viste seg at det var montert på en for kort wire, som medførte at nødutløser løste ut.

På det forrige møtet i FsF ble det tatt opp at LT har hatt en økning i antall rapporter som går på tap av last. Men det har vært en markant økning i aktiviteten og antall hiv selskapene har. Hvis man ser dette i forhold til hverandre, er ikke antall tap av last stort. Derfor er det ønskelig at ikke bare timetall rapporteres til LT. Det kunne vært interessant å få antallet hiv og landinger med på statistikken også, og operatørene ble oppfordret til å sende inn disse tallene til ledelsen.

Språkvansker mellom pilot og utenlandsk bakkepersonell som ikke behersker norsk eller engelsk, er fremdeles et stort problem. Dette vil bli tatt opp på kundeseminarene som skal avvikles i februar og mars, samt at LT vil se på muligheten til å foreta feltinspeksjoner der det foregår aktivitet hvor utenlandske lastemenn er involvert.

Leder viste statistikken for innlandshelikopter operasjoner for 2014.

4. SHT orienterer

Hans Herdahl informerte om rapport avgitt siden forrige møte, samt pågående undersøkelser. I forbindelse med Pegasus' sitt havari på Hjerkin, kom diskusjonen inn på bruk av Appareo. I dette tilfelle hadde fartøyet slikt utstyr, og var til god hjelp for å bekrefte fartøysjefens påstand om at motoren hadde stoppet. Dette var også et tema på møtet i november, og det ble sagt at ledelsen skulle sjekke ut med juridisk avdeling i Luftfartstilsynet, samt datatilsynet om hvilke regler som gjelder for bruk av slikt utstyr. Da med hensyn til personvern.

5. Ledelsens oppgaver siden siste møte.

- Svart ut henvendelse fra FsF vedrørende personellsituasjon OH.
- Sendt brev til luftoperativt inspektorat vedrørende tilgang til M517 kart. Her må vi etterlyse svar.
- Planlagt kundeseminar i Oslo og Bodø.

6. AMC'er og GM til Part SPO – AMC til lasteflyging

I AMC til lasteflyging står det oppgitt et timekrav som det er umulig å innfri i Norge. Dette er antakelig hentet ut fra sveitsiske forhold.

Medlemmene vil gå tilsendt en matrise som viser krav til hva en SOP for underhengende last (HESLO) skal inneholde i henhold til AMC i Part SPO. Vi har allerede konstatert at ikke alt som står i den er hensiktsmessig og at det må lages en AltMoC, som altså er en annen måte å nå det samme sikkerhetsnivået på. Dette blir grunnlagsmateriale for å lage vår egen, felles AltMoC og risikovurdering. Medlemmene må gå igjennom teksten i matrisen, og kommentere i høyre kolonne på de punktene der det bør gjøres endringer. Send dette til ledelsen.

En arbeidsgruppe bestående av Nils Roger Leithe, Tone Aga, Bjørn Steien og Alexander Wangberg setter sammen innspillene til en felles mal. Dette vil bli en felles bransjestandard for hvilke krav som skal stilles. Arbeidet med dette blir en oppgave for neste møte.

7. Krengningsvinkler – grenseverdier og bransjestandard

FsF fastslo en bransjestandard for grenseverdier for manøvrering med passasjerer i helikopteret. Standarden er maks 30 grader krengning og 15 grader pitch. Dette er en bindende bransjestandard som skal inn i OM'ene.

8. Drivstofftilsetninger – prosedyrer og kontroll?

Hvis anti-ice tilsettes i drivstoffet, så skal dette gjøres etter spesielle prosedyrer. Sivilt drivstoff er ikke forhåndstilsatt anti-ice, mens militært drivstoff (F34/JP8) gjerne er det. De fleste operatørene velger å ikke tilsette stoffet. Flight manualen på maskinene beskriver prosedyrer og blandingsforhold, men det er forskjellige rutiner for loggføring og kontroll i selskapene.

Vi prøver til neste møte å få noen som har teknisk innsikt på området til å komme og forklare faremomenter ved feil blanding.

9. Status arbeidsgrupper

De tre arbeidsgruppene som ble opprettet på det forrige møtet presenterte sitt arbeid:

1. Bransjestandard for vektreserve – Tone Aga

Vi har tidligere blitt enige om å ha en vektreserve under mastemontering og linjebefaring.

Hensikten med å definere vektreserven er at alle gjør likt. Kravet til vektreserve/-margin settes til 5 % av max weight for HOGI i henhold til performance grafen i kapittel 5 i det enkelte helikopterets AFM.

Dette vil bli presentert på kundeseminarene i februar og mars. Se vedlagt presentasjon.

2. Standard OM/SOP – Alexander Wangberg

Arbeidsgruppa som skulle se på standardisering av OM/SOP'er har hatt et møte. Konklusjonen er at dette er å begynne i feil ende. For noen operasjonstyper eksisterer det allerede en IR eller en AMC i Part SPO regelverket. Oppgaven må være å lage en AltMoc til disse, samt forslag til AMC til nye operasjoner som ikke er registrert.

Opscom jobber med å få på plass et risikoregister, og det er ønskelig å få informasjon om dette arbeidet. FsF inviterer Roar Skogstad i Opscom til neste møte for å orientere om arbeidet som pågår. Med det som bakgrunn vil FsF legge plan for videre arbeid.

3. Whiteout – Dag Nygaard

Dette arbeidet er ferdigstilt, og rapporten distribuert til medlemmene. Ref vedlegg.

4. februar

10. Status kundeseminar (12.2 i Oslo og 5.3 i Bodø)

Det er planlagt to kundeseminar i 2015. Første blir i Oslo 12. februar, og det andre i Bodø 5. mars. Leder gikk gjennom agenda for seminarene.

11. Helikopteroperasjoner på Island

Sigtryggur «Diddi» Kristófersson fra Island var invitert til møtet for å få et innblikk i hvordan FsF jobber med helikoptersikkerhet i Norge. Han holdt et kort innlegg hvor han presenterte islandske operasjoner.

På Island kan man lande hvor som helst utenfor naturreservatene, uten å måtte innhente godkjenning. Operasjonene er først og fremst turistflyvning og filming, men aerial work har begynt å ta seg opp. Heliskiing og vulkanobservasjoner har blitt en stor industri.

12. RPAS. Momenter for FsF høringssvar

RPAS regelverket er sendt ut på høring. Frist for å levere svar er 16. april. Forumet ble delt opp i tre grupper, som skulle gjennomgå høringen og komme med innspill til FsF's høringssvar. Disse innspillene ble diskutert i plenum, og sendt til ledelsen som vil utarbeide høringssvaret.

13. IR (EU) 923/2012 og AIC N 13/14 innflytelse på VFR ops?

Den norske gjennomføringsforskriften for SERA vil erstatte hele dagens forskrift om lufttrafikkregler, BSL F 1-1.

Vi må få på bordet de praktiske problemene endringene SERA medfører. Dette gjelder spesielt saker som har sikkerhetskonsekvenser. Operatørene oppfordres til å gå gjennom regelverket, og komme med tilbakemelding på dette.

14. Fri agenda

1) EHC (skolen) ble innsisert av LT (OU) i slutten av januar, med fokus på SMS. Det er krav til kompetanse for Safety-manager, som må dokumenteres. Forslaget fra LT var å sende folk på kurs til England. Dette koster kr 40000,-. EHC oppfordret til å få til et felles kurs i Norge for å dele utgifter.

2) EHC ønsker å etablere et treningsområde for mastemontering, sying osv., og er i dialog med grunneier om å få sette opp en mast. Atle Solum tok opp på møtet om dette kunne være av interesse for andre. I så tilfelle bes de ta kontakt med han. De største operatørene har egne master rundt omkring som brukes til trening.

3) Som AM i EHC syns Atle Solum at han har mye nytte av å delta på møtene i FsF, og ønsker at flere AM'er skal få denne muligheten. Av praktiske og økonomiske grunner har vi en regel på at kun en person fra hvert selskap skal delta. Dersom flere ønsker å komme, er det for egen regning. Men vi kan ikke tillate at alle selskap til hvert møte stiller med to personer. Da blir møtene uhåndterlige. Vi har tidligere snakket om å ha et eget møte for styreledere og AM'er i selskapene, og bør kanskje ta opp igjen denne tråden.

Da vil man ta opp spesifikke temaer av interesse slik som økonomi og personalpolitikk. Men det er ikke alle medlemmene som er enig i at et slikt møte er det mest hensiktsmessige. På et ordinært møte vil AM'er få et bedre innblikk i generelle problemstillinger, og hvordan forumet jobber.

4) Definisjon på complex/non-complex selskap. EASA definerer innholdet i regelverket, det vil si de operative bestemmelsene som skal være like for alle uansett nasjonalitet. Når det gjelder tilgang til å utføre tjenester i Norge, så er det norske myndigheter som setter krav til operasjonene.

5) Dangerous Goods og AW. Operatørene ønsker en klargjøring av hva som gjelder for å fly farlig gods som underhengende last. Luftfartstilsynet vil sende ut en presisering av dette så fort som mulig etter møtet. Saken vil tas opp igjen på neste møte.

15. Eventuelt.

Det er et ønske om at vi skriver årsrapport for 2014.

Det ble foreslått at vi ikke trenger å ha to-dagers møter hver gang, da vi ofte bare har agendapunkter for 1½ dag. Samtidig har vi mange tilrådninger i sikkerhetsstudien som skal lukkes, og som er vårt felles ansvar å ta tak i. Hvis det nå viser seg at vi har ledig kapasitet, vil ledelsen sette av tid på møtene til arbeid med disse.

Neste møte blir på Thon Hotel Oslo Airport 21. og 22. april.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Tone Aga (NOR Aviation), Alf Tørrisplass (Airlift), Bjørn Steien (Heliteam), Atle Solum (EHC), Bjørn Pilskog (NORD Helikopter), Hans Herdahl (SHT), Tore Strid (Pegasus), Sigtryggur "Diddi" Kristófersson (BlueWest Helicopters, Island), Kjell Kristian Westerdahl (Heliscan), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Dag Nygaard (LT), Ørnulf Lien (LT), Narve Reiten (PPL), Torfinn Brokke (Fjellfly), Oskar Nordeval (NORD Helikopter), Alexander Wangberg (Helitrans), Per Kristian Hoff (Politiets Helikoptertjeneste), Øystein Skovro (Fjord Helikopter), Geir Hamre (LT), Tor Krogstad (Midtnorsk Helikopter), Nils Roger Leithe (Airlift), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet