



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:
Alf Tørrisplass

Møtedato
09.09.2015

Møtereferat 09.09.2015

Heldagsmøte i Fysikkerhetsforum for operatører av innlands helikoptre Park Inn Hotel, Gardermoen

Innledning:

Alf Tørrisplass har overtatt ledelsen av FsF etter at Geir Hamre gikk av med pensjon. Han gav en kort orientering om hvilke planer han har for forumet, og organisering av møtene. Han orienterte også om effekten av det arbeidet vi til nå har gjort i forumet, og hvordan det har influert på sikkerhetsstatistikken.

Gjennomgang av agenda. – godkjent.

1. Godkjenning av referat 21.-22.april

Ingen kommentarer. Referat godkjent.

2. SHT gjennomgang av Hjerkinns rapporten

Hans Herdahl fra SHT gjennomgikk «Hjerkinns rapporten» som vil bli offentliggjort i uke 38. Det var Pegasus som opererte for forsvaret da de havarte ved Hjerkinns på Dovre. Helikopteret var en kun en måned gammelt. SHTs undersøkelse bekrefter fartøysjefs opplysning om at motoren stoppet kort tid etter avgang. Det var fire passasjerer om bord i tillegg til fartøysjef. Fartøysjefen ble alvorlig skadd under nødlandingen han foretok. Maskinen var utstyrt med Vision 1000, som viste forløpet til hendelsen. SHT og fabrikanten har ikke klart å finne den direkte årsaken til hvorfor motoren stoppet. Vision 1000 kunne i dette tilfelle utelukke pilotfeil. Likevel er det skepsis blant flygere å benytte systemet. Det er derfor viktig å lage avtaler i selskapene om «non-punitiv» rutiner.

Bransjen har tidligere uttalt at for mange tekniske hendelser ikke blir gransket av SHT fordi det er vanskelig å finne årsaken. Når motor eller andre tekniske deler sendes til fabrikanten, så er svaret som regel at man ikke finner noe galt. Det er derfor ønskelig å lage en felles oversikt over motorfeil som oppstår, slik at man kan sammenligne og eventuelt se noen trender. Konklusjonen ble at hver enkel operatør lager en liste over de tilfellene de har hatt av motorproblemer de siste årene, og sender dette til SHT.

3. Part SPO (AIC-N 16/15, Definisjon av High Risk, HESLO)

I juli publiserte Luftfartstilsynet en AIC (16/15) om hvordan man skulle forholde seg til gjennomføring av forordning 965/2012 (Part SPO) i Norge. Forordningen som trer i kraft 1.1.2016 er tilgjengelig her:

http://www.luftfartstilsynet.no/regelverk/aic-n/Gjennomføring_av_forordning_9652012_Regulation_on_Air_Operations_for_spesialiserte_luftfartsoperasjoner_SPO_i_Norge

LT har laget en foreløpig liste over hva de mener er High Risk SPO. For å utføre disse operasjonstypene, kreves det en autorisasjon fra LT. Link til denne listen finner dere her:

http://www.luftfartstilsynet.no/incoming/Informasjon_om_høyrisiko_SPO_operasjoner.pdf/BINARY/Informasjon%20om%20h%C3%B8yrisiko%20SPO%20operasjoner.pdf

Det er ønskelig at LT tar kontakt med Transportstyrelsen i Sverige for å få informasjon om hvordan de håndterer HR SPO.

LT vil utarbeide en «compliance»-liste med regelverkets paragrafer, der det fremgår hva som krever godkjenning, aksept eller bare bekreftelse på mottak. Dette vil være opplysende for industrien og vil også forenkle saksbehandlingen i Luftfartstilsynet.

Medlemmene ble i vår bedt om å komme med kommentarer til AltMoc for HESLO. Det er kommet inn en del innspill til LT som er lagt inn i en oversikt. LT vil utover høsten ta for seg forslagene, og gjøre endringer der det er påkrevd. Denne listen vil bli sendt inn til EASA for godkjenning. Det må være kvalitet over innspillene, og man er enige om at timer ikke betyr så mye.

4. Informasjon om Kraftindustriens retningslinjer

På møtet i FsF i oktober 2012, ble det tatt initiativ til å etablere retningslinjer for kraftindustriens bruk av helikopter. Daværende leder i FsF, Geir Hamre, utarbeidet et forslag etter modell av Norsk Olje og Gass sine retningslinjer 066 for helikoptertransport på norsk kontinentalsokkel. Forslaget ble presentert for bl.a. Energi Norge, sammen med sikkerhetsstudien høsten 2013. Retningslinjene ble omarbeidet og tatt i bruk i Statnett og Norkring (Nordkring adopterte stort sett retningslinjene som var foreslått). Energi Norge sin versjon er nå ute på høring, med høringsfrist 25. september. Endelig versjon vil presenteres på Energikonferansen i Oslo 25.november 2015. Dette er en milepel siden Energi Norge organiserer de aller fleste aktørene i kraftmarkedet. Luftfartstilsynet er bedt om å holde et innlegg på samme konferanse, og vil stille der.

Det ble vist til en episode hvor Airlift og Fjordhelikopter arbeidet i samme område uten å være informert om at det var andre helikopteroperatører i området. Det resulterte i at de ved et tilfelle kom svært nær hverandre, nært nok til at operatørene rapporterte det inn i Altinn som en alvorlig hendelse. Saken er under behandling i selskapene og det avventes tilbakemelding om konklusjonene. Det er imidlertid en utfordring når flere operatører opererer i samme område, gjerne for samme kunde, og det er mye trafikk på internradiosambandet (kunde/operatør). Dette må man gjøre Statnett oppmerksom på, slik at de finner en varslingsrutine som forhindrer noe liknende fra å skje igjen.

5. RPAS. Erfaring fra Arctic Race of Norway

Heliteam informerte om erfaringer de gjorde med droner i forbindelse med sykkelrittet «Arctic Race of Norway». Under rittet var det flere droner i aksjon. Siste dagen av racet var det en dronepilot som fikk tillatelse fra lufttrafikkjenesten i Narvik til å operere over Narvik sentrum der også Heliteam opererte. Det var ikke mulig å kontakte dronepiloten for å få opplysning om hvor dronen befant seg. Fokus til helikopterpiloten ble derfor å prøve å spotte dronen istedenfor jobben han skulle gjøre for arrangøren. Det kan være en idè for fremtiden at man ber arrangører om å søke om midlertidig restriksjonsområde der arrangementet forgår, slik at de som ikke har noe der å gjøre blir bortvist. Det samme gjelder for katastrofeområder.

Det er pr i dag 450 registrerte droneoperatører som driver ervervsmessig. Det er ikke disse som primært utgjør noen trussel for sikkerheten. Det er gjerne private operatører som ikke overholder høydebegrensningen på 400 fot. Det er ikke uvanlig å møte på droner opp til 1000 fot.

Alf Tørrisplass er med i en arbeidsgruppe i LT som jobber med løsninger for å unngå konflikt mellom droner og annen lufttrafikk.

Hvis man trekker parallell til laserproblematikken, så fikk man nasjonale regler som gjorde at det ikke var tillatt å kjøpe laser av en viss styrke. Kan man gjøre noe tilsvarende med droner? For eksempel at det ikke er tillatt å ha kamera fastmontert på private droner?

6. Særskilt tillatelse til flyvning i restriksjonsområder.

EN R-102 over Oslo ble opprettet etter at Fornebu ble nedlagt, og området ble G-luftrom. Det ble snart en stor økning i trafikkmengden over hovedstaden. Det ble derfor opprettet et fast restriksjonsområde da konsekvensen av et havari kunne fått katastrofale følger. De faste restriksjonsområdene søker man særskilt tillatelse til å operere i, og det er en enkel søknad å behandle. Tillatelse til flyvning gis ut fra at flygingen skal være av samfunnsnyttig karakter.

7. Informasjon fra møtet med Patrick Ky (EASA)

Patrick Ky, toppsjef i EASA, besøkte Norge 8. og 9. september. I den forbindelse skulle det arrangeres en workshop med norsk luftfartsbransje 8. september hos LT.

FsF ble bedt om å velge en felles representant for innlandshelikopter på workshopen. Fredrik Rød ble utpekt til å delta. Dessverre ble ikke workshopen som forventet. Det ble gitt en orientering om EASA fra Ky sin side, men det ble ikke tid til å stille spørsmål til Ky, eller gi en orientering om bransjen, som man antok var en av forutsetningene for deltakelse. Dette vil det gis tilbakemelding på til LT.

8. Plan for videre lukking av tilrådninger

Vi må finne nye måter å jobbe med tilråkningene på. Vi har tidligere foreslått å ha egne møter hvor vi kun tar for oss disse, men økonomien tilsier ikke at vi kan ha flere møter enn de som er planlagt for året. Og det blir ikke hensiktsmessig å bruke så mye tid på de ordinære møtene til å gjennomgå tilråkningene. Ledelsen vil derfor se på andre arbeidsformer, der LT aktivt styrer dette arbeidet. En mulighet er å forsøke med mindre arbeidsgrupper som f.eks. kommer til Bodø eller Oslo, for å jobbe med tilrådninger sammen med innlandsinspektørene fra LT. Så vil det bli presentert et forslag til tiltak for lukking på møtene.

9. Fri agenda/eventuelt

1) Det har vært hendelser hvor forsvarets F-16 fly i G-luftrom har vært uforsvarlig nært helikoptre.

Spørsmålet som ble fremmet på møtet var hvordan man skulle unngå slike hendelser i fremtiden. Et forslag var at FsF ba Statnett kontakte forsvaret for å få til en varslingsrutine slik at Forsvaret blir gjort oppmerksom på hvor det foregår arbeid som involverer helikopteroperasjoner. Eventuelt om FsF kan kontakte forsvaret og få til noe? Ledelsen vil ta dette videre.

2) Vi har i FsF innført krengningsbegrensninger med passasjerer i helikopteret etter ulykken til Airlift i Hardanger. Disse begrensningene skulle operatørene ta med i sine manualer, men erfaringen til flygerne er at det kan være vanskelig å unngå å krenge under 30 grader i enkelte situasjoner. Alle er enige om intensjonen med å innføre disse begrensningene, det er derfor akseptabelt at man kan skrive i sine manualer at man «bør» unngå dette.

3) Mange flygere har opplevd at det står folk på bakken og filmer når de jobber f.eks. i master. Dette er et stressmoment for mange da de ikke vet hensikten ned filmingen, og om det er for å avdekke «feil» som oppdragsgiver kan bruke mot dem. Ledelsen vil sende en henstilling til Statnett om at deres inspektører respekterer operatørenes krav om ikke å være en sikkerhetsrisiko i feltet. Det ble også uttalt at slik filming uten samtykke fra den som ble filmet ikke var lovlig. Dette må vi sjekke ut med datatilsynet.

4) Det er bred enighet i FsF om at umerkede løypestrenger er like farlig som RPAS. Ledelsen vil skrive brev til Norsk Bondelag, samt til kommunene som har stor tetthet av løypestrenger, og be de videreformidle til sine medlemmer/innbyggere om at de fjerner løypestrenger som ikke lenger brukes.

Det er viktig at operatørene fortsetter å utveksle opplysninger om hvor det befinner seg løypestrenger som kan utgjøre en sikkerhetsrisiko.

10. Oppsummering og avslutning.

Igen henstilles medlemmene til å sende inn agendapunkter til møtene, da det kan være vanskelig for ledelsen å komme opp med nok stoff til å fylle et møte.

Sekretær kommer tilbake med dato for neste møte.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Tone Aga (NOR Aviation), Bjørn Steien (Heliteam), Øyvind Juel Bache (EHC), Kristian Krog (Pegasus), Gunnar Nyhus (Heliscan), Nils Helge Silbodal (Hesnes Air), Torfinn Brokke (Fjellfly), Oskar Nordeval (NORD Helikopter), Alexander Wangberg (Helitrans), Lars Åkre (Politiets Helikoptertjeneste), John Inge Bacher (LT), Fredrik Rød (Airlift), Anne Severinsen (Nordlandsfly), Bjarte Ellingsen (NLA), Alf Tørrisplass (LT), Stian Solberg (Fonnafly), Hans Herdahl (SHT), Øystein Skovro (Fjordhelikopter), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet