

Referat

 Luftfartstilsynet CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY	Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet innenlands (SFI)	Ansvarlig avdeling: FFO	Møte nr. 3	
		Referent: Petter Nyholm	Dato: 14 nov. 2025	
		Møteleder: Tor Egil Disen	Sted: Oslo Lufthavn	Side: 1

Til stede: Ståle Rosland LT, Tor Egil Disen LT, Petter Nyholm LT, Thorsten Habla Foss FsF, Mats Torbiornsson SHK, Erik Hamremoen LO, Christian Husby Statnett, Vidar Gjestemoen Statnett drift, Øyvind Slethei REN, Tormod Tørstad Telenor, Stian Helgesen Aviant.

Ikke til stede: Anne-Mette Aasheim Fornybar Norge, Per Kristian Kongsvik NF, Morten Wangen FsF, Tom Pettersen LT.

Nr.	Sak	Ansvarlig
1.	Åpning med presentasjon av deltakerne Petter Nyholm ble godkjent som referent.	TED
2.	Status sikkerhetsstudie Safetec 2. Samtrening. Krevende å få til. Man har arbeidet med forskjellige løsninger, men støtt på problemer med blant annet simulatorer. Thorsten prøver en mulig løsning internt i sitt selskap og tar den videre til FsF. Åpen. 3. Operativ mål håndtering av konflikter. God dialog i FsF, felles arbeidstidsbegrensinger for standardisering. Trengs en enighet i FsF der man får implementert mer av dette med kundepress på tvers av selskapene. Thorsten tar opp dette i neste FsF. Åpen. Involvering i forbindelse med prosjektering er også viktig. Dette er noe REN tar med videre og Statnett har fokus på det. Åpen. 6. Felles SOP. Jobbes med i FsF. FsF begynner med å se på felles SOP for HESLO og samler inn dokumentasjon fra alle operatørene for å finne felles trekk til neste møte i FsF. Åpen. 7. Felles flight-and-duty. Er lukket, men dette temaet arbeides fortsatt med av FsF og LT. FsF prøver å finne en felles standard for anbefaling til LT sin revidering av BSL for fly- og arbeidstid. Saken er lukket fordi SFI har satt tydelige krav til kundene som gjelder inntil videre og man tenker heller at det er på plass med en årlig gjennomgang i SFI av alle kundekravene hvis det er noe man skal endre på i disse. 8. Utstyr for økt situasjonsforståelse. Thorsten skal se på noe nytt internt og kommer tilbake etter det er prøvd. Åpen. 12. Sikkerhetsopplæring på tvers av operatørene. Dette jobber man med i FsF. Har laget et opplegg med moduler og innhold på kurs, men arbeider med å finne en plattform og økonomisk modell. Operatørene ønsker gjerne hjelp med finansieringen til utviklingen. Åpen.	Thorsten

Referat

 Luftfartstilsynet CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY	Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet innenlands (SFI)	Ansvarlig avdeling: FFO	Møte nr. 3	
		Referent: Petter Nyholm	Dato: 14 nov. 2025	
		Møteleder: Tor Egil Disen	Sted: Oslo Lufthavn	Side: 2

	13. Forbedring i kommunikasjon. Her trenger man en tilbakemelding fra FsF. Saken blir sendt over dit og vil bli tatt opp igjen neste SFI. Åpen. 16. Elektronisk synlighet droner. Diskuteres seinere i dag. Åpen. 17. Sikre tidlig involvering av operatører. Settes over til FsF. Åpen. 19. Samarbeid FsF og SFI. LT har avsatt en resurs som planlegger møter, oppfølging mellom møter og synliggjøring. Eget nettsted for SFI foreslås. Åpen. 23. Økt synlighet og handlekraft av Luftfartstilsynet. Har økt med 2 stillinger og fått mer penger. Åpen inntil Luftfartstilsynet får til flere ikke-varslede stedlige tilsyn.	
3.	SHKs halvtide Pågående undersøkelse gjeldende nærpasering i Geirangerfjorden. Presentasjon fra ulykke med SE-JPB som fikk «dynamic rollover» og det har blitt publisert en rapport på nylig. Hjelm ble ikke brukt, og det var begrenset med utstyr med i helikoptret som kunne hjelpe ved en slik ulykke. Lovverket setter noen krav til førstehjelps- og nødutstyr men her hadde man blitt hjulpet av tilleggskrav. <u>Utsyr som hadde bidratt positivt:</u> ELT som sender GPS-signaler Flight Following-system med satellittdekning Satellitt-telefon Alt utstyr i henhold til SPO.IDE.H.200(a) signalvarslingsutstyr Ekstra nødutstyr ved flyging over øde områder (F.eks. vann, vindsekk) Viktig at SFI prøver å nå ut så bredt som mulig til bestillere av helikoptertjenester, også over grensene.	Mats Torbiornsson
4.	SHKs tilråkning nr. 2025/01T SHK vurderer om man skal gå ut med en liste på anbefalinger fra dem sin side til bestillerne som SFI kan publisere på sin nettside. SFI begynner arbeidet gjennom å opprette nettside for SFI der man kan nå ut bedre til bestillerne. Det blir også tatt i betraktning at kravene bør nå ut over grensene.	Mats Torbiornsson LT

Referat

 Luftfartstilsynet CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY	Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet innenlands (SFI)	Ansvarlig avdeling: FFO	Møte nr. 3	
		Referent: Petter Nyholm	Dato: 14 nov. 2025	
		Møteleder: Tor Egil Disen	Sted: Oslo Lufthavn	Side: 3

5.	Safetec 20 – SFI-krav og formidling Kravene er sendt ut fra SFI til kunder i kraftbransjen. I arbeidsplanen er neste skritt å ordne SFI nettside. Luftfartstilsynet tar på seg å lage en egen nettside for SFI som følger samme mal som SF og FsF og blir publisert på Helikoptersikkerhet.no.	LT
6.	CAT.POL.H.400(c) Kommersiell lufttransport med enmotors helikopter skal i utgangspunkt alltid ha sikker nødlandingsplass tilgjengelig. Det åpnes opp for et unntak under 200 fot i CAT.POL.H.400(c) hvis operatøren kan vise til risikoreduserende tiltak og minimering av eksponeringstiden, samt tekniske krav som skal godkjennes av Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet setter fokus på at operatørene søker godkjenning i henhold til CAT.POL.H.400(c) og CAT.POL.H.305 hvis dem trenger det. Viktig at operatørene og aktørene skjønner og ser et tydelig skille på når en operasjon går under CAT (Commercial Air Transport) og når den går under SPO (Specialised Operations). Luftfartstilsynet avklarer med juridisk internt for å kommunisere et tydelig skille mellom CAT og SPO-operasjoner når passasjerer eller task specialist er om bord.	LT LT
7.	Statisk elektrisitet ved mottak av last Statnett ønsker å vite hva standarden er i bransjen og ønsker at operatørene tar med dette i SJA. Det vanlige er at det blir lagd et jordingsverktøy av operatørene selv som blir heftet på kroken før task specialist tar i kroken.	
8.	Safetec 16 - Elektronisk synlighet droner Bransjen i Norge har en egen standard i vente på regulatoriske standarder på elektronisk synlighet. Remote ID er et krav, men det har begrensninger og krever mye for å fange opp. Man legger blant annet DROPS i HEMSWX og benytter SafeSky. NOTAMs tar mye luftrom og blokkerer mye tid. Dronebransjen ønsker å få frem mer fleksibel synlighet. ADS-L er et rimelig alternativ som mest sannsynlig blir det foretrukne alternativet for å være mer synlig. Det blir vist frem en ADS-L sender/mottaker som koster ca. 1000 kr og veier 62 gram.	Stian W. Helgesen - Aviant

Referat

 Luftfartstilsynet CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY	Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet innenlands (SFI)	Ansvarlig avdeling: FFO	Møte nr. 3	
		Referent: Petter Nyholm	Dato: 14 nov. 2025	
		Møteleder: Tor Egil Disen	Sted: Oslo Lufthavn	Side: 4

	Problematisk at det ikke er gode nok standarder på lys på droner. Det hjelper dronebransjen hvis helikopteroperatørene/pilotene legger ut DROPS i HEMSWX når det er specialised operations. HEMSWX pusher i tillegg data til AirNav Pro. Dette frem til det kommer en regulatorisk standard på elektronisk synlighet. EASA kommer til Norge på en test for ADS-L i 2026 så her kan det være mulig for helikopteroperatører å delta også. Ta kontakt med Stian hvis det er interesse.	
9.	Elektronisk synlighet helikoptre Thorsten skal ta diskusjonen med AirNav Pro om data fra HEMSWX blir pushet til AirNav Pro og hva som eventuelt trengs for å få det til.	Thorsten
10.	Planlegging møter Konferansen blir i Statkraft sine lokaler på Lysaker 11. februar 2026, kl. 10-15. Luftfartstilsynet tar på seg å publisere informasjon om dato og påmelding til konferansen. Så publiseres agenda når den er ferdig. Tentativt blir at møte nr. 2 blir i forbindelse med Luftfartskonferansen i Bodø. Deretter siste møte i 2026 i Oslo-regionen til høsten.	LT
11	Programkomité Bør være en fra hver gruppe. Tanken er at man kommer frem til et program via epost. Erik Hamremoen tar styring på konferansen og programkomitéen, men ønsker at noen overtar til 2027. Petter Nyholm stiller fra Luftfartstilsynet. Thorsten Habla-Foss stiller fra helikopteroperatørene.	