



Luftfartstilsynet
CIVIL AVIATION AUTHORITY NORWAY

TILSYNSRAPPORT

Organisasjon/person: Bristow Norway AS Oseberg A
Sertifikat/godkjenning: NO.AOC.010, NO.Driftst.0004
Sted: Bergen lufthavn, Flesland
Tidspunkt: 04.10.2023
Tilsynsaktivitet: Inspeksjon ifm. godkjenning av sekundærbase
Referanse: 0003-7499

Innledning

Formål

Luftfartstilsynet fører tilsyn med virksomheter og enkeltpersoner som har roller innenfor sivil luftfart. Formålet med tilsynsaktiviteten er å sikre at krav i regelverket blir overholdt, og måle graden av samsvar med gjeldende regelverk.

Luftfartstilsynet utsteder også godkjenninger, og i dette tilfellet dreide det seg om en førstegangsinspeksjon ifm. godkjenning av nye sekundærbaser for beredskaps- og skyttelhelikopter.

Beskrivelse av tilsynsaktiviteten

Luftfartstilsynet gjennomførte den 04.10.2023 en inspeksjon av Bristow Norway AS Oseberg A - NO.AOC.010 og NO.Driftst.0004 på Bergen lufthavn, Flesland.

Deltakere (navn og rolle) fra Luftfartstilsynet: Per Arne Utne (Audit Team Leader)

Deltakere (navn og rolle) fra tilsynsobjektet: Bernt Eivind Vistad (Crew)
Kim Robert Heggvold (Crew)
Kenneth Steemers (Crew)
Trond Glaser (Crew)

Luftfartstilsynets vurdering

Generelt

Under redegjøres det for konkrete funn som er avdekket og Luftfartstilsynets vurdering av om virksomheten anses å være i samsvar med krav.

De funn som trekkes frem i denne rapporten klassifiseres som følger:

Funn-nivå	Beskrivelse/vurdering	Konsekvens
Nivå 5	Bedre enn samsvar med krav	Til informasjon
Nivå 4	Samsvar med krav	Til informasjon
Nivå 3	Samsvar med krav, med kommentar om ønsket forbedring	Informasjon som kan benyttes i arbeidet med kontinuerlig forbedring
Nivå 2	Avvik mot krav, som kan true flysikkerhet	Nødvendig å gjennomføre tiltak innen gitt tidsfrist
Nivå 1	Avvik mot krav, som truer flysikkerhet	Nødvendig å gjennomføre tiltak. Luftfartstilsynet vurderer behov for begrensninger inntil tilstrekkelige tiltak er gjennomført

I tabellform eller samsvarsmatrise kan følgende klassifisering også forekomme:

N/A	Ikke gjeldende (Not Applicable)	Kravet gjelder ikke for tilsynsobjektet
N/R	Ikke revidert (Not Reviewed)	Kravet er ikke revidert. Det er ukjent/ikke bekreftet om det er samsvar med krav

Beskrivelse av funn

Tilsyn nr	Funn nr
0003-7499	1
Hjemmelsgrunnlag	Referanse
BSL D 2-4 § 5	ORO.GEN.200(a)(3) og Vedlegg II til selskapets driftstillatelse, pkt. e
Beskrivelse av fakta - Luftfartstilsynets vurdering	
<p>Besetningen oppholder seg i hangarbygg på døgnkontinuerlig beredskap med 15 minutters reaksjonstid fra utkall til airborne i perioden kl. 07-19, og på nærliggende hotell med 30 minutters reaksjonstid i perioden kl. 19-07. I perioden 07-19 har ikke besetningen tilgang til «suitable accomodation» tilrettelagt for hvile. I perioden 19-07 kan besetningen oppnå hvile iht. håndbokens bestemmelser. Ut fra fasilitetenes beskaffenhet og regelverkets bestemmelser om minimumsberegning av arbeidstid, er Luftfartstilsynets vurdering at beredskapstjeneste fra hangarbygget må anses som 100% tjenestetid.</p> <p>Selskapet beregner 50% tjenestetid 07-19, og 20% tjenestetid 19-07, forutsatt at besetningen ikke kalles ut til tjenestehandlinger. Dette legger etter Luftfartstilsynets vurdering ikke til rette for sikker drift av døgnberedskapen.</p> <p>Risikoen har ikke blitt identifisert og håndtert i MOC utført iht. selskapets Safety Management System.</p>	

Luftfartstilsynet påla selskapet å korrigere forholdet uten unødig opphold, og i samråd med selskapets oppdragsgiver ble ordningen endret slik at forholdet ble tilfredsstillende ivaretatt 06.10.

Konklusjon – Funn nivå

Nivå 1

Tilsyn nr	Funn nr
0003-7499	2
Hjemmelsgrunnlag	Referanse
CAT.POL.MAB.100	CAT.POL.MAB.100(j)
Beskrivelse av fakta - Luftfartstilsynets vurdering	
<p>Iht. OM Part C 2.8.2.7 står beredskapshelikopteret på basen (under inspeksjonen S-92A LN-OIJ) til disposisjon for skyttelflyging.</p> <p>Masse og balansedokumentasjonen (M&B) for LN-OIJ i selskapets EFB har kun SAR-konfigurasjon. Det var ikke ført inn setekonfigurasjon i veieskjemaet på iPad. På veieskjemaene for andre SAR-konfigurerte S-92A på iPad var det ført opp 5-seters konfigurasjon.</p> <p>For skyttelflyging ligger M&B skjema som Excelark på flight planning PC, og kan skrives ut ved behov. Slik utskrift ligger også i SAR-folder i helikopteret. Excel-skjemaet for LN-OIJ var påført «8-seters konfigurasjon». Imidlertid var Dry Operating Mass og – Index den samme som for SAR-konfigurasjonen i selskapets EFB-løsning.</p> <p>Feil inngangsdata for M&B beregningen i skyttelkonfigurasjon fører til at beregningen ikke blir korrekt i forbindelse med flyging.</p>	
Konklusjon – Funn nivå	
Nivå 2	

Tilsyn nr	Funn nr
0003-7499	3
Hjemmelsgrunnlag	Referanse
ORO.MLR.110	ORO.MLR.110(e)

Beskrivelse av fakta - Luftfartstilsynets vurdering
Gjeldende versjon av High Wind Start checklist i selskapet er OMB rev.17/NOR-M-12/140123. Sjekklisen som lå i beredskapshelikopteret LN-OIJ var en tidligere versjon, og merket LN-ONN.
Konklusjon – Funn nivå
Nivå 2

Oppsummering

Beredskapshelikopteret er stasjonert i leid hangar ved tarmac på Bergen Lufthavn. Lokalene synes tilfredsstillende utstyrt for planlegging av flyging, men ikke egnet for å opprettholde on-site beredskap 12 timer i døgnet, når besetningen også er på beredskap nattetid. Ved ny beredskapsordning som kom i stand etter dialog med oppdragsgiver, er ordningen tilfredsstillende.