



Luftfartstilsynet

Civil Aviation Authority - Norway

Postboks 243
NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Bodø Lufthavn, Bodø

Telefon: 75 58 50 00
Telefaks: 75 58 50 05
postmottak@caa.no
www.luftfartstilsynet.no

Org. nr: 981 105 516
Bankgiro: 7694 05 07681
Swift: DNBANOKK
AFTN: ENCAYAYA

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår saksbehandler:
Ole Martin Erikstad

Vår referanse: 201201974-3/509/OME
Vår dato: 14. mars 2012

Telefon direkte:
98 26 17 99

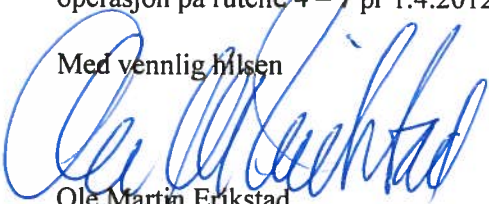
Deres referanse: Deres dato:

Unntatt offentlighet
I henhold til Offl. § 13(1) jf. fvl. §
13(1) nr.2

Vedr. utvidet vurdering av rute 4 – 7

Vedlagt oversendes notat om vurdering av mulighetene for at Danish Air Transport kan starte operasjon på rutene 4 – 7 pr 1.4.2012 og i tråd med vilkårene i anbudsdokumentene.

Med vennlig hilsen


Ole Martin Erikstad
avdelingsdirektør
Juridisk avdeling


Einar Schjølberg
avdelingsdirektør

Innhold

1.0	SCAT-1 ELLER TILSVARENDE	1
1.1	SYSTEMFORKLARING	1
1.2	STATUS	2
1.3	KONKLUSJON	2
2.0	VINTEROPERASJONER.....	2
2.1	KONTAMINERTE BANER.....	3
2.1.1	<i>Supplement 37 - hensikt.....</i>	<i>3</i>
2.1.2	<i>Supplement 48.....</i>	<i>3</i>
2.2	KONKLUSJON	4
3.0	KOMPASSPROBLEMER.....	4
3.1	KONKLUSJON	5
4.0	YTELSESBEREGNINGER FOR OPERASJONER PÅ TØRRE/VÅTE BANER	6
4.1	KONKLUSJON	7
5.0	MODIFIKASJON AV FLY	7
5.1	KONKLUSJON	7
6.0	BESETNINGSKVALIFIKASJONER OG TRENING	7
6.1	KONKLUSJON	8
7.0	HELHETLIG KONKLUSJON.....	8

1.0 SCAT-1 eller tilsvarende

DAT oppga i sitt anbud at de ville benytte EGNOS for å tilfredsstille kravet om presisjonsinnflygingsystem i anbudsutlysningen.

1.1 Systemforklaring

EGNOS (*European Geostationary Navigation Overlay Service*) er et såkalt SBAS (*Satellite Based Augmentation System*) basert system, i motsetning til det eksisterende SCAT-1 som er GBAS basert (*Ground Based Augmentation System*).

I prinsippet er systemene like/likeverdige gjennom at de begge leverer et korreksjonssignal til flyet i forhold til unøyaktigheter knyttet til GPS navigasjonssystemet.

Unøyaktighetene oppstår som en sum av følgende feilkilder:

- Unøyaktigheter i posisjonen/banen til enkeltsatellitter i GPS matrisen
- Unøyaktigheter i den enkelte satellitts interne klokke
- Unøyaktigheter i mottatt tidssignal som følge av tidsforsinkelse forårsaket av daglige variasjoner i ionosfærens tykkelse.

Disse unøyaktighetene kan plottes og korrigeres gjennom at faste bakkestasjoner med kjent og helt nøyaktig plottet posisjon, sammenligner mottatt GPS triangulert posisjon med sin *faktiske* og kjente posisjon.

En grid av slike bakkestasjoner kan tilsammen kalkulere en korreksjonsalgoritme til mottatt GPS posisjon, som så kan sendes videre til andre GPS brukere i nærheten, med egnet hardware for å motta og prosessere dette korreksjonssignalet.

I GBAS baserte systemer blir dette korreksjonssignalet videresendt av en bakkeinstallert sender (derav navnet "Ground Based"), mens korreksjonssignalet i SBAS baserte systemer formidles via en geostasjonær satellitt. Fordelen med SBAS er at det dekker store geografiske områder uten behov for ytterligere lokale installasjoner.

Ulempen er at systemet forutsetter "line of sight" til den geostasjonære satellitten. Dette innebærer at systemet er ubrukelig på høye breddegrader (over 70° nordlig bredde), ettersom den geostasjonære satellitten da blir liggende under horisonten. Sør av denne breddegraden kan systemet teoretisk fungere, men er da beheftet med andre begrensninger som signalstyrke samt at det åpenbart vil havne i skyggen bak selv den laveste knaus i retning satellitten.

Den største ulempen sett med en operatørs øyne, er at systemet per dags dato ennå ikke er godkjent for bruk. Den operasjonelle godkjenningen foreligger ikke fra EASA ennå, selv om den etter planen skal godkjennes i første halvdel av 2012. Dette er imidlertid bare første skritt på veien mot å ta systemet i kommersielt bruk. Den enkelte operatøren må så utarbeide prosedyrer og innflyginger basert på den operasjonelle grunndokumentasjonen. Prosedyrene må så i sin tur godkjennes av nasjonale myndigheter. Når det gjelder bruk av systemet på høyere breddegrader (definert som nord av 65° N), er systemet ennå i testfasen. For Norges del inngår Avinor i denne testingen, og det er planlagt et pilotprosjekt for systemet på Værnes lufthavn Trondheim

med planlagt start i siste halvdel av 2012. Værnes er sannsynligvis valgt fordi plassen grenser mot de signalproblematiske høye breddegradene, samt at plassen har et tilstrekkelig trafikkvolum for å gjennomføre en operasjonell vurdering.

1.2 Status

Da DAT leverte inn sitt anbud var, (og fortsatt er) EGNOS et ikke-operasjonelt system. Det er heftet stor usikkerhet rundt når systemet kan benyttes kommersielt ved flyplasser i Nord-Norge, men foreløpige stipuleringer antyder tidligst 2013/2014.

SCAT-1 viser seg vanskelig å skaffe til veie, ettersom systemet har gått ut av produksjon fra leverandøren.

Det bør også bemerkes at SCAT-1 systemet ble utviklet og implementert på kortbanenettet for å bedre innflygingssikkerheten.

Det internasjonale Flight Safety Foundation har konkludert med at presisjonsinnflyginger, basert på omfattende statistikkinnhenting, er 5.2 ganger sikrere enn såkalte "step down" prosedyrer i forhold til havarier i forbindelse med innflyginger. Hovedårsaken til dette er at arbeidsbelastningen i cockpit er vesentlig lavere ved presisjonsinnflygings enn ved step-down prosedyrer, samt alt mulighetene til å gjøre feil blir sterkt redusert. Dette var en av konklusjonene Havarikommisjonen for Sivil Luftfart trakk etter Namsos ulykken i 1995.

I den aktuelle situasjonen har man i tillegg en kombinasjon av helt ny operatør uten erfaring fra kortbaner - lokal topografi og værforhold, samt innføring av en helt ny flytype i et selskap med relativt uerfarne flygere.

Denne kombinasjonen aktualiserer og forsterker det flysikkerhetsmessige aspektet ved mulighet for presisjonsinnflyging.

1.3 Konklusjon

DAT vil ikke kunne møte anbudskravet om satellittbasert presisjonsinnflyging (SCAT eller tilsvarende) hverken ved oppstart, eller i overskuelig tid inn i anbudsperioden.

2.0 Vinteroperasjoner

Følgende (tilsvarende) supplementer må være på plass for vinteroperasjoner:

- NCAA Supplement 37 (beregning av landingsdistanse på kontaminerte baner)
- NCAA Supplement 48 (Bratt innflyging 4.5° med 35' screen height)
- Disse to supplementene er innbyrdes compatible

Supplementene ble i sin tid utviklet av de Havilland i samarbeid med Widerøe og kanadiske myndigheter (DOT), ettersom det ikke eksisterte kompatibilitet mellom standard (DOT) Supplement 37 og bratt innflyging. Dette var nødvendig for å i det hele tatt kunne operere flytypen (Dash-8 103) på baner med nedsatt bremseeffekt.

2.1 Kontaminerte baner

Rullebaner kan ha ulik overflatebeskaffenhet. Disse deles i:

- **Dry** - Tørr bane
- **Damp** - Fuktig bane (ikke reflekterende)
- **Wet** - Våt bane (reflekterende)
- **Contaminated** - Kontaminert bane

Med "kontaminert bane" menes at 25% eller mer av det totale banedekket er dekket av ≥ 3 mm vann, sørpe, løssnø, eller $\geq 25\%$ av overflaten er dekket av kompakt snø eller is. (EU OPS 1.480 (a) pkt 1-5)

Dette resulterer bl.a. i nedsatt bremseeffekt.

2.1.1 Supplement 37 - hensikt

Supplement 37 inneholder performance data/grafar som er nødvendig for å kunne beregne landingsdistanse på "kontaminerte" rullebaner. Uten disse grafene er det umulig å beregne landingsdistanse, og følgelig ikke tillatt (OPS 1.520) å lande. For å kunne beregne utrullings og stoppdistanse trenger man ytterligere opplysninger. En rullebane har en asfaltert lengde mellom A og B, se illustrasjon under. Den publisert tilgjengelig distanse strekker seg fra banens terskel (markert som "Thr" på tegningen under) til punkt B. For en normal innflyging tar man utgangspunkt i at flyet følger en 3° glidebane og krysser punkt "Thr" i 50 fots høyde. Dette gir et setningspunkt inne på banen tilsvarende Thr + X meter.

(Standard prosedyrene for innflyging og avvik fra standard står beskrevet i EU OPS 1.515 (a) 3, og Appendix 1 til 1.515)

2.1.2 Supplement 48

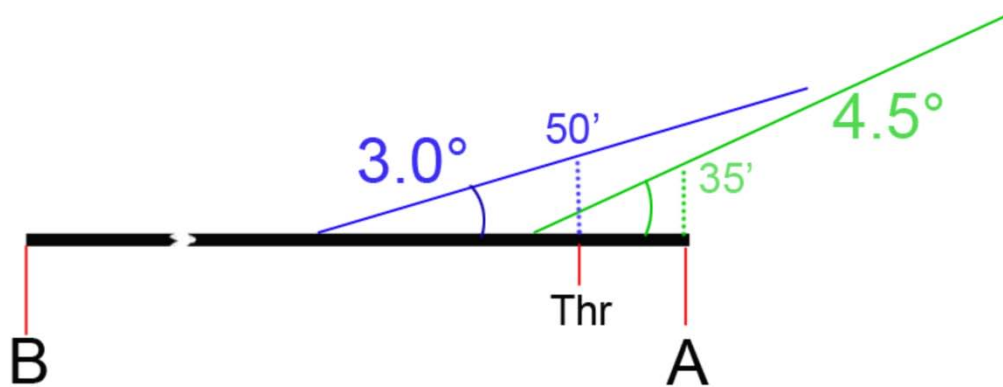
Ved en såkalt bratt innflyging (*definert som innflygingsvinkler mellom $4.5 - 7.9^\circ$*) vil setningspunktet bli tidligere enn ved en normal 3° innflyging. I tillegg til denne forskjellen er også selve innflygingstraséen modifisert på kortbanenettet, i den forstand at den er forskjøvet utover fra rullebanen.

Dette var en forutsetning for å få tilstrekkelig stoppdistanse ved kortbaneoperasjoner med Dash-8.

(Standard prosedyrene for innflyging og avvik fra standard står beskrevet i EU OPS 1.515 (a) 3, og Appendix 1 til 1.515)

Tegningen under forklart:

- Punkt A og B indikerer asfaltert overflate
- Thr representerer "terskelen" der normalt "sebrastripene" er malt.
- Den blå streken med tilhørende tall, representerer en normal 3° glidebane som krysser terskelen i 50' før den treffer rullebanen en gitt distanse inne på banen.
- Den grønne streken med tilhørende tall, representerer en bratt glidebane på 4.5° som i tillegg krysser asfaltkanten A i 35 fot. Som det fremgår av illustrasjonen, gir dette et vesentlig tidligere setningspunkt enn standardinnflygingen. Forskjellen er ca 150 meter mellom de to setningspunktene, noe som ikke er ubetydelig på en bane med totallengde på snaut 800 meter.



2.2 Konklusjon

Det er utenkelig at DAT får på plass disse supplementene for noen av modellene sine innen oppstart 01. april. Det er videre stor usikkerhet knyttet til muligheten for DAT å få supplementene implementert innen oppstart av vintersesongen igjen til høsten (september/oktober 2012). Bakgrunnen for denne usikkerheten er empirisk forankret i Widerøes tidligere arbeid med samme supplement. Widerøe fikk i sin tid utarbeidet supplementene for sin Dash-8 103 serie fly. Resultatet av dette arbeidet (som tok vel over ett år) var NCAA supplementene tidligere nevnt. NCAA betegnelsen indikerer at disse supplementene ikke umiddelbart er bestillingsvare for andre operatører med samme modell, ettersom det ligger en *"Norwegian Operators Only"* – begrensning i supplementserien.

Da Widerøe nylig anskaffet et antall Dash-8 202 serie fly, igangsatte de en prosess for å få supplementserien implementert også for denne modellen. Modellen er i hovedsak identisk med 103 serien, men med noe kraftigere motorer og understell. Ingen av disse har betydning for landingsdistansekalkulasjoner. Godkjenningen av supplementene for denne serien er altså en ren papirøvelse.

På tross av at Widerøe er storkunde hos Bombardier med tanke på Dash-8, samt at selskapet har vært gjennom denne prosessen tidligere og i utgangspunktet er norsk operatør, er det stipulert en tidsramme på 12 måneder før supplementene er på plass og godkjente for den nye 202-serien.

Selv om DAT har innhentet et *estimat* fra Bombardier på arbeidstid knyttet direkte til ingeniørarbeidet av prosessen, er det ennå ikke satt inn i produksjonskøen hos Bombardier. Det er også stor usikkerhet knyttet til prosessen og tidsforbruket rundt ulike etats og myndighetsgodkjenninger av supplement etter de er ferdig utarbeidet, samt Bombardiens interne administrative prosesser i etterkant av ingeniørferdigstillelsen.

Med foreliggende dokumentasjon er det med andre ord knyttet stor usikkerhet til hvor vidt selskapet vil være klar for vinteroperasjoner høsten 2012.

3.0 Kompassproblemer

(Formalkrav: OPS1.630 (a) An operator shall ensure that a flight does not commence unless the instrument and equipment required under this Subpart are:

- (1) Approved and installed in accordance with the requirements applicable to them, including the minimum performance standard and the operational and airworthiness requirements, and
- (2) In operable conditions for the kind of operation being conducted except as provided in the MEL (OPS 1.030 refers))

Da Widerøe begynte operasjoner med Dash-8 i Nord-Norge, opplevde de ved flere anledninger at kompassene "driftet av" riktig kurs med opp til 40° kursfeil i forhold til magnetisk nord. Dette skjedde ved flere anledninger uten at kompassets varselssystem ble aktivert.

Dette får konsekvenser utover det at bare kompassene viser feil kurs. Flyets automatiserte navigasjonssystemer (FMS – Flight Management System) holder styr på hvor flyet befinner seg geografisk, og beregner bl.a. kurskorreksjon i forhold til vindavdrift. Når kompassene drifter av reell kurs, blir systemet "forvirret" og tolker dette som at vindstyrken er mye større enn den faktisk er. Dette medfører bl.a. at navigasjonssystemet (*som også autopilot følger*) gir korreksjoner for vindavdrift som ikke eksisterer i virkeligheten. I tillegg forsvinner pilotenes referanse for korrekt navigasjon og innflyging.

Årsaken til dette er at systemet (AHRS) har et innebygget korreksjonssystem via en sensor som justerer gyrokompassene i forhold til jordens magnetfelt (en såkalt "Flux-valve"). Jordens magnetfelt løper fra pol til pol.

Dersom magnetfeltet var synlig med det blotte øye, ville det over det meste av jorden fortone seg som feltlinjer som løp parallelt med jordoverflaten. På magnetisk nordpol eller sørpol, ville feltlinjene se vertikale ut der de strømmer ut fra polpunktene. På høye breddegrader, slik som Lofoten, vil feltlinjene begynne å skrå nedover mot polene. På engelsk kalles dette "inclination".

Etter at Widerøe begynte å rapportere inn feil på kompassystemet, begynte Bombardier/De Havilland å få inn tilsvarende rapporter fra andre operatører på høye breddegrader. Fabrikken utarbeidet derfor i samarbeid med underleverandører, et nytt kompassystem (APIRS) for bruk i "*areas of high inclination*" (Supplement 67).

Dette systemet baserer seg på treghetsnavigasjonsplattformer og har vesentlig mer nøyaktige gyroer, uavhengig av eksterne magnetiske korreksjoner. Denne oppgraderingen ble utarbeidet som en service bulletin, og fra fabrikkens side sterkt anbefalt for operatører på høye breddegrader.

Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) kom med en sterk tilrådning om å forsere arbeidet med å skifte ut systemet i Widerøe, etter en rekke dels alvorlige hendelser..

I lys av denne erfaringen kan ikke Luftfartstilsynet tillate en ny og uerfaren operatør inn på dette særdeles krevende rutenettet, med et kompassystem som allerede er funnet ustabilt og upålitelig gjennom tidligere operasjonell erfaring.

3.1 Konklusjon

Basert på beskrivelsen over kan vi fastslå at kompassystemet AHRS ikke tilfredsstiller kravene oppstilt innledningsvis, med tanke på driftssikkerhet og pålitelighet i

operasjonsområdet (OPS1.630 (a)(2)). Dette bekreftes også gjennom de Havillands Dash 8 "All Operators Message No. 622 – Subject: AHRS Heading Anomalies at High Northern Latitudes" (Nord for 63° N).

Hvis alt går etter planen, skal DAT ha en Dash-8 106 serie levert innen oppstart 01. april. Dette individet er utrustet med det nye kompasssystemet APIRS. De øvrige to flyene, DAT's egen og MedAvias Dash-8 102, har det gamle AHRS systemet. Oppgraderingen fra AHRS til APIRS er en relativ omfattende modifikasjon.

Det er usannsynlig at DAT får på plass det nye kompasssystemet i disse to flyene innen oppstart 01. april, og vil derfor i praksis starte operasjonene med kun ett fly.

4.0 Ytelsesberegninger for operasjoner på tørre/våte baner

I compliance dokumentasjonen som skal fremlegges Luftfartstilsynet før operasjoner på flyplasser av kategori C kan godkjennes, fremgår det at bl.a. at GMC (*Gross Mass Charts*) skal fremlegges. (*Appendix 1 to OPS 1.1045 pkt 8.1.2*)

Disse er fortsatt under produksjon hos DAT's leverandør av performance underlag, amerikanske APG (*Aircraft Performance Group Ltd*).

Etter planen skal kartene være klar til 30. mars 2012. Dette er i utgangspunktet 30 dager etter fristen for plassene Røst og Narvik, 14 dager etter fristen for Svolvær og Narvik, og gir Luftfartstilsynet kun én dag til å kvalitetssikre dokumentasjonen før operasjonen starter.

Videre er disse performance beregningene basert på såkalte "*Special Departure Procedures*" for å være i stand til å møte kravet til passasjerkapasitet på de ulike plassene. Disse prosedyrene innebærer avvik fra standard utklatringsprosedyrer som tilsier utkltring rett fram til 400 fot før sving påbegynnes. Man opererer i stedet med tilpassede prosedyrer som for eksempel umiddelbar sving etter avgang til en gitt kurs, deretter en ny kurs mot et navigasjonshjelpemiddel eller nærmere definert punkt. For å kunne gjøre dette må selskapet fremskaffe underlag for prosedyren i form av design av et "protected area" med tilhørende informasjon omkring hinderklarering, maksimal hastighet prosedyren kan flys på basert på en designmessig temperatur. Logikken bak dette er at høyere hastighet fører til større svingradius, og ulik temperatur fører til ulik reell hastighet selv om indikert instrumenthastighet er lik. "Protected area" legger inn en buffer for temperaturvariasjoner rundt "designtemperatur".

Reglene for "special departure procedures" er hjemlet i EU OPS 1.495 pkt. c (*den operative prosedyren*), samt PANS OPS (*spesifikasjoner for hinderklarering og sektorstørrelser for ulike segmenter av utflyging, og ulike typer luftfartøy*).

PANS OPS (ICAO Doc 8168) er hjemlet i BSL G 4-1:

§ 7a. Inn- og utflygingsprosedyrer

(1) Inn- og utflygingsprosedyrer skal tilfredsstillе kravene fastsatt i gjeldende nasjonale forskrifter og ICAO Doc. 8168, Volume II, 5th edition, 2006, endring nr. 3. Inn- og utflygingsprosedyrer skal godkjennes av Luftfartstilsynet.

I alle tilfeller skal en slik utarbeidet prosedyre godkjennes av AOC utstedende myndighet, i dette tilfellet den danske Trafikk Styrelsen. En slik godkjenning foreligger foreløpig ikke, og de danske myndighetene har i brev indikert at godkjenningen vil følge normal saksbehandlingstid.

4.1 Konklusjon

Det er heftet usikkerhet til tidspunktet for godkjenning av prosedyren og dermed tilhørende GMC'er. Fram til godkjenningen foreligger, vil selskapet måtte forholde seg til standardprosedyrer som på sin side fører til store vektbegrensninger for avgang selv på tørr bane og ellers idelle forhold.

Selskapet har også indikert at prosedyren for Røst er basert på at Avinor publiserer en rettelse til gjeldende hinderbeskrivelse i form av en NOTAM i første instans, og en rettelse til AIP i neste. I skrivende stund foreligger verken NOTAM eller AIP rettelser, så Luftfartstilsynet har heller ikke her noe konkret å forholde seg til.

5.0 Modifikasjon av fly

Utover kompassmodifikasjonen nevnt tidligere, må også DAT og MedAvia modifisere sine to Dash-8 102 modeller til 103 serie. Uten denne oppgraderingen vil flyene være helt marginale i forhold til nyttelastkravet.

DAT har fremlagt dokumentasjon på at serienumrene de har både på fly og motorer, tillater en slik oppgradering. Imidlertid har ikke selskapet klart å fremlegge noen form for dokumentasjon i forhold til en realistisk tidsplan for gjennomføringen. Selv om modifikasjonen i seg selv ikke er uoverstigelig omfattende, er det allikevel en rekke elementer som skal på plass. Bombardier må utarbeide en service bulleteng for modifikasjonen, tilsvarende må motorfabrikant Pratt & Whitney. Enkelte deler til modifikasjonen må skaffes til veie fra det åpne markedet, og et godkjent verksted må finne plass til fysisk å gjennomføre modifikasjonen og utarbeide nødvendige dokumenter og sertifikater i etterkant.

Ingen dokumentasjon i forhold til avtaler og tidsangivelser er forelagt Luftfartstilsynet.

5.1 Konklusjon

Det er heftet stor usikkerhet til tidsrammen og gjennomføringen av modifikasjonen, ettersom Luftfartstilsynet ikke har mottatt noen form for dokumentasjon i forhold til verifisert tidspunkt for verkstedsarbeid, påfølgende dokumentasjonsutarbeidelse, myndighetsgodkjenning etc.

6.0 Besetningskvalifikasjoner og trening

DAT har måttet gjøre omfattende endringer til sine opprinnelige programmer for trening og kvalifikasjonskrav til besetningsmedlemmer. Disse programmene skal godkjennes av danske luftfartsmyndigheter. Selv om disse omarbeidelsene sannsynligvis blir godkjent, foreligger det fortsatt ingen slik formell godkjennelse.

6.1 Konklusjon

Luftfartstilsynet kan ikke forholde seg til prosedyrer og bestemmelser som mangler formell godkjenning.

7.0 Helhetlig konklusjon

Anbudet setter klare krav til operatørens materiell og kapasitet. Det stilles også en rekke dokumentasjonskrav i anbudsinvitasjonen.

I DATs opprinnelig leverte anbud manglet store deler av denne dokumentasjonen. Eksempelvis er det under dokumentasjonskravet for Basic performance data for flytypen, kun henvist til at flytypen sannsynligvis er velegnet ettersom eksisterende operatør benytter samme type.

Anbudsinvitasjonen setter som krav at operatøren skal være klar til å starte operasjoner 01. april 2012. Det ble i forbindelse med Compliance – søknaden tidlig klart at det heftet store mangler i forhold til operatørens evne til å møte anbudskravene. Da underlagsdokumentasjonen ble etterlyst for helt spesifikke elementer, ble det innlevert dels mangelfull dokumentasjon og dels dokumentasjon beheftet med feil.

Eksempelvis viste de første GMC kartene Luftfartstilsynet mottok, at operatøren med god margin var ute av stand til å møte kravene til nyttelast (i form av minimums antall passasjerer). Da selskapet ble konfrontert med dette, var forklaringen at underleverandøren av performance data "ikke var til å stole på", og at nytt underlag skulle skaffes fra en annen leverandør.

Da nytt performance underlag ble fremlagt, viste det seg at dette var basert på hinderdatabaser som ikke er publiserte, samt at beregningene var basert på spesielle utklatringsprosedyrer som manglet beregningsunderlag.

Alle disse feilene og manglene har lagt stort beslag på Luftfartstilsynets ressurser, og etaten har til tider fungert som rene konsulenter i selskapets arbeid med utarbeidelse av prosedyrer og korrekte underlag. Samtidig har alle disse feilskjærene kostet tid, og vi nærmer oss nå oppstartdato med stormskritt.

Det er allerede innvilget forlengede tidsrammer for fremskaffelse av dokumentasjon og beslutningsunderlag i forhold til kravene i AIP-N, og vi er i skrivende stund 15 dager på overtid i forhold til dette tidskravet.

Som utredningen lenger oppe klargjør, er det nå 14 dager før oppstart, fortsatt mange uavklarte elementer. Noen av disse er av såpass alvorlig at hele operasjonen er avhengig av dem.

På dette grunnlaget vil Luftfartstilsynet oppgradere vår opprinnelige vurdering fra "*lite sannsynlig*" til *usannsynlig* i forhold til oppstartdato 01. april 2012.