



Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
04.06.2013

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 4.juni 2013

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel.

1. Velkomst. Gjennomgang av dagens agenda.

Geir Hamre ønsket velkommen.

Det var meldt inn få saker til agendaen denne gangen - agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet 12. mars 2013.

Ingen kommentarer – referat godkjent.

3. Ulykker og hendelser siden mars 2013.

Ingen av de sivile operatørene har hatt noen alvorlige hendelser, men forsvaret har hatt flere hendelser som forumet ble informert om. Det pågår granskning av hendelsene, og tilråkningene knyttet til disse vil forumet få informasjon om.

4. EC225 status for «Safety Directive».

Det har vært diverse møter mellom EASA, Eurocopter, LT og Nordsjølandene vedrørende status på EC225. Det siste var et telefonmøte 28.mai.

Danmark har gitt melding om at de vil begynne å fly igjen, mens Norge og UK er mer tilbakeholden. Leder SF gikk gjennom hvilke kompenserende tiltak Eurocopter har gjort for å unngå tilsvarende hendelser. Det skal installeres et varslingsystem i helikoptrene som gjennom avlesing av HUMS data vil tenne varsellys og starte en tidsangivelse i cockpit (Mod 45). Parallelt med dette har Eurocopter startet arbeidet med å utvikle ny aksling, men dette er forventet å ta minimum 14 måneder.

Norge er tilbakeholden av primært to årsaker:

1. HUMS er et vedlikeholdssystem og ikke tiltenkt en rolle som et varslingsystem.
2. Eurocopter må kunne gi garantier for hvor lang tid det tar fra HUMS varslings, til virkelig brudd i akslingen oppstår.

De norske operatørene som har EC225 er komfortable med de kompenserende tiltak som er innført, men ønsker en garanti fra EASA om at dette er godt nok.

På møtet var det enighet om at vi ikke bare skal godta kompenserende tiltak, slik at det blir en sovepute for Eurocopter i forhold til ferdigstilling av ny aksling. Dette er en temporær «fix».

Hvis norske myndigheter aksepterer tiltakene Eurocopter har gjort og opphever «Safety Directive» som begrenser bruken av helikopteret, må myndighetene begrunne hvorfor de godkjenner en midlertidig løsning til ny aksling er på plass.

Det er viktig å bygge tillit blant passasjerene den dagen EC225 eventuelt begynner å fly igjen. Operatørene, fagforeningene, SF og LT må ha et felles utspill på dette, og stå samlet bak en tilrådning. Det kan være en ide å kalle inn alle involverte til en samling på Sola i forkant av oppstart hvor også pressen blir invitert. Åpenhet, ikke overbevisning må være målet.

Konklusjon: SF utelukker ikke for å fly med dagens gearbox, men vi må ha en del parametere på plass før det blir aktuelt. Norske og Britiske myndigheter må koordinere en eventuell opphevelse av «Safety Directive».

5. M-ADS og ADS-B status (Stein Clason)

M-ADS: Stein L. Clason informerte på møtet i SF i mars om nedleggelse av Classic Aero på Eik GS, som i utgangspunktet ville medført nedleggelse av hele M-ADS systemet. Avinor fikk etablert et prosjekt i mars, som i samarbeid med Inmarsat og SITA (nettverk) jobber for å opprettholde M-ADS-tjenesten over ny bakkestasjon i Nederland, Burum GS.

Med hjelp av Kongsberg Defence System fikk man testet at det var mulig å få M-ADS-signaler gjennom nytt nettverk. Et helikopter fra CHC HS ble spesielt satt opp for å teste signalene. Denne testen var vellykket. Classic Aero-tjenesten flyttes fra Eik GS til Burum GS 11.juni, så først da vet man om hele prosjektet lykkes.

ADS-B: Ekofisk som har vært primærområdet for ADS-B-prosjektet er nå ferdig utbygd, og alle ADS-B sensorene er satt opp både offshore og på land. Testflyving som ble foretatt i Ekofisk ADS-område for å få verifisert dekningsområde for ADS-B, var svært vellykket. Lavdekningen under 1000 FT er bedre enn forventet. ADS-B er lagt inn i Stavanger ATCC sitt fremviserutstyr. Når de første helikoptrene med ADS-B transponder begynner å fly, vil Avinor være klar til å levere ADS-B-basert tjeneste for Flight Information og Alarmtjeneste i Ekofisk ADS-område. Systemet krever DO-260B transponder, men denne er ennå ikke tilgjengelig. Nye helikoptre har DO-260A transpondere installert. Det viser seg at denne transponderen gir akseptable signaler. Hvis operatørene får godkjenning fra LT om installasjon av DO-260A transponder i de maskinene som ikke har dette utstyret, kan disse installeres som en midlertidig løsning inntil DO-260B blir tilgjengelig.

Balder ADS-område ble etablert 30.mai ved sammenslåing av tidligere Sleipner og Heimdal ADS-områder. ADS-B prosjektet er klart for full utbygging i dette området. ABB skal prosjektere installasjonene på vegne av Statoil. De trenger 7 måneder på planlegging og prosjektering. Dette er uforholdsmessig lang tid, og kan føre til at etableringen av Balder CTA blir utsatt til 2015 på grunn av andre prosjekter i Avinor. SF vil skrive brev til Statoil om dette.

Avinor vil se på videre ADS-B utbygging langs norskekysten. Statfjord CTA kan være neste aktuelle område siden dette allerede er kontrollert luftrom. Videre vil man se på Norne-området, samt ut fra Hammerfest i forhold til etablering av nye permanente installasjoner.

Vedlagt følger presentasjonene til Stein L. Clason.

6. Tilsynsaktivitet

Det nye EASA regelverket åpner for at det kan gå to år mellom hvert hovedtilsyn LT gjennomfører hos operatørene, mot hvert år slik det er i dag. Faktisk kan man forlenge intervallene helt opp til 48 måneder hvis man ikke finner signifikante avvik. Operativ Helikopter i LT vil i første omgang opprettholde årlige tilsyn, men vil i større grad ta for seg enkeltområder som man vil gå dypere inn i. I regelverket er det også krav om route-check. Dette har ikke vært praktisert av Operativ Helikopter, og noe LT har fått avvik på fra EASA. Dette vil nå bli innført, og LT vil ta opp med selskapene hvordan dette skal gjennomføres.

7. SSP / SMS

Begrepet "State Safety Programme" (SSP) slik ICAO bruker det, gjelder flysikkerhet i sivil luftfart – «unngå tap eller skade i form av mennesker eller materiell». Safety handler om å unngå slike tap som

kan oppstå selv om alle involverte gjør sitt beste, mens security handler om å unngå tap som resultat av bevisste, ondsinnede handlinger. Et akseptabelt flysikkerhetsnivå oppnås gjennom å forebygge risiko innenfor både safety og security. Samferdselsdepartementet har gitt Luftfartstilsynet oppgaven med å utvikle og implementere SSP.

Ledelsen i Luftfartstilsynet har vedtatt prosjektdirektivet for et overordnet SSP-dokument. Prosjektdirektivet tilsier at et helhetlig utkast til overordnet SSP-dokument vil være klart i løpet av oktober. På sikt, etter hvert som flysikkerhetsprogrammet blir mer «modent», vil det være behov for tettere samarbeid med andre myndigheter. LT vil få en del nye prosedyrer. For selskapene vil det kun være en ekstra kvalitetskontroll.

8. PC2e vs. exposure time – status

I følge JAR OPS 3.517(a), kan helikopter operasjoner til og fra offshore helidekk foregå iht Performance Class 2 (PC2) med "Exposure time". "Exposure time" er i JAR OPS 3.480(a)(9) definert som: *the actual period during which the performance of the helicopter with the critical power unit inoperative in still air does not guarantee a safe forced landing or the safe continuation of the flight.*

I "Exposure Time" perioden forekommer 2 trusler mot sikkerheten, nemlig faren for å treffe dekk kanten og faren for å måtte lande på sjøen ved motorbortfall.

I henhold til Amendement 5 til JAR OPS 3 ble konseptet Performance Class 2 Enhanced (PC2e) etablert. Målet med PC2e er å sikre "fly-away performance" selv ved motorbortfall i en kritisk fase av avgang eller landing fra helidekk. Da Norge fremdeles opererer etter Amendement 3 skal Performance Class 1 (PC1) være gjeldende. For at offshore operasjonene skal kunne gjennomføres, har Luftfartstilsynet gitt generell dispensasjon fra JAR OPS 3.517(a), angående krav til PC1, og godkjenner at offshore operasjoner fortsetter iht. PC2 med "Exposure time".

Det ble sendt et brev til operatørene om at kravet til PC2e skulle gjelde til innføring av nytt regelverk. Amendement 5 vil ikke bli innført i Norge, siden nytt regelverk (EASA OPS) blir innført fra oktober 2014. LT vil redegjøre nærmere for overgangsprosessen i eget brev til operatørene, og gi en orientering på neste møte.

9. Eventuelt

Det skal være et møte vedrørende «Triggered Lightning» 11. september på Gatwick. Verktøyet som i dag brukes for å varsle lyn-aktivitet i Nordsjøen er veldig ustabil. Forutsetningene endres hele tiden for om man kan fly eller ikke, og dette mener operatørene ikke er tilfredsstillende.

Norge må være mer aktiv i forhold til den forskningen som gjøres, slik at vi får bedre informasjon og tilgang til resultater. SF har tross alt lagt en del penger i forskningen.

Parat har søkt om medlemskap i SF, men fått avslag på samme grunnlag som «Lederne» og «Det Norske og Wintershall» i sin tid fikk. SF har allerede gjennomgått en reduksjon i antallet medlemmer for at det skal bli mer håndterlig, og ønsker ikke å øke antallet igjen.

Neste møte i SF blir på Sola Strand Hotel 10. september 2013.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Sverre Austrheim (Norsk Olje og Gass), Vidar Berentsen (Forsvaret), Roy E Furre (SAFE), Geir Hamre (LT), Sigmund Lockert (CHC HS), Christian Berge (NFF), Stein Clason (Avinor), Knut Bjørsvik (NHS), Jon Skogen (NHS), Sigurd Jacobsen (Ptil), Jim Urianstad (Bristow), Tommy Olsen (NHF), Marianne Kirkesæther (LT).

Kopi: Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet, Direktør Operativ Avdeling