

Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
08.juni 2010

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 08.juni 2010.

Møtet ble holdt på Sola Strand Hotel.

1. Velkomst og presentasjonsrunde.

Leder Geir Hamre ønsket velkommen til møtet.

Hendrik Hans Heidema fra Bristow Norway møtte for første gang i forumet.

Gjennomgang av dagens agenda: Ingen kommentarer – agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra forrige møte (02.03.2010).

Ingen kommentarer - referat godkjent.

3. Web-side og ny logo.

Vi er godt i gang med utforming av ny web-side for SF. Dette vil bli en felles hjemmeside med Fysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF). Siden vil bli publisert i løpet av sommeren. I den forbindelse er det laget nye logoer for begge forumene som ble presentert på møtet.

4. Hendelser i Nordsjøen siden siste møte:

CHC har hatt to alvorlige hendelser siden siste møte:

Railen løsnet på kapteinssete på vei til fastlandet. Styrmann måtte foreta landingen. Alle seter er kontrollert etter hendelsen.

En rapportert hendelse der festearm på gearboks på S92 brakk. Det har vært flere hendelser med gearboksen på S92. Sikorsky er informert.

Avinor fikk i en periode mange rapporter knyttet til området rundt Tampen, men intern undersøkelse avslørte ingen trender utover det DNV tidligere har avdekket.

5. Flare Booms og Flare Stacks – råd til operatørene om håndtering.

Nils Rune Kolnes ønsket råd fra forumet om hvordan innflyvning til bevegelige installasjoner med aktive "flare booms" og "flare stacks" skal håndteres. I selskapenes OM står det at man ikke skal komme innenfor en diameter på 150 m under 2000 ft., men det er ikke beskrevet noen prosedyrer for hvilke hensyn som må tas i forhold til stråling og temperatur som kan ha innvirkning på performance. Det må vurderes om man skal kreve endrede visuelle prosedyrer for å fly på installasjoner med "flare stacks", for eksempel i form av økt sikt og skyhøyde.

SF skriver til Flyplassavdelingen i LT og ber om at det tas inn i BSL D 5-1 krav om at "flare stacks" plasseres lengst borte fra helikopterdekket ved nybygging.

I Jeppesen er et område over Oseberg merket som "safety-zone" opp til 3300 ft ut til en avstand av 1600 meter. Dette skyldes tenning av "flare" som skjer automatisk og uanmeldt ved hjelp av granat skutt mot metallplate. Man frykter at slike "skudd" skal treffe luftfartøy som opererer i nærheten av installasjonen. Det er mange uklarheter rundt dette som SF må få en orientering om fra LT.

6. Status ADS-B Ekofisk CTA.

Stein L. Clason fra Avinor gav en orientering om ADS-B-prosjektet.

Prosjektet om bruk av ADS-B i område uten radardekning ble formelt satt i gang i vinter. Prosjektet baseres på Eurocontrols mal for et slikt prosjekt, og Avinor er opptatt som deltager i Eurocontrols store ADS-B-prosjekt. Prosjektet har utarbeidet et operativt grunnlagsdokument basert på ECs mal for ADS-B NRA (Non Radar Area).

En av utfordringene i prosjektet er hvis man mister alle GPS-signaler, da mister man grunnlaget for både overvåkingen av luftfartøyene og grunnlaget for luftfartøyenes egen navigering. For å ha "fallback"-prosedyrer basert på prosedyrekontroll er man avhengig av klassiske navigasjonshjelpemidler for å fastslå luftfartøyers posisjon. Avinor ønsker derfor å få installert DME på Tor og Ula (sammen med eksisterende NDB). Ny standard for Mode S ES (ADS-B) transponder er vedtatt internasjonalt, der nye luftfartøyer må ha dette installert innen 2015, med krav om retrofit innen 2017. Gjennomføringen av prosjektet innen april 2013 er avhengig av at helikoptre som skal operere i Ekofisk CTA forserer denne installeringen.

7. Status og valg av fremtid for M-ADS.

Vi har ennå ingen avklaring om fremtiden til M-ADS. Eikaas og Heli-One er fremdeles i dialog med Thrane & Thrane om ny Satcom-løsning til systemet. Det store spørsmålet er kostnadene rundt modifisering av systemet, og hvem som skal bære disse. Fortsatt drift av M-ADS er ønskelig av alle parter, og hvis det er mulig, må noen ta ansvaret for at kostnadsfordeling og administrering av settene settes i system.

Hvis man ved utbygging av ADS-B på sokkelen kan få akseptabel sikkerhet uten M-ADS, må SF være en pådriver for at denne utbyggingen prioriteres av Avinor.

8. BSL D 5-1 revisjon

Vi må få tilbakemeldinger vedrørende eksisterende BSL D 5-1. Ny revisjon skal starte så snart dette er klarert i LT's forskriftsforum.

MET-forskriften bør tas med i samme revidering.

9. Askesituasjonen, håndtering og erfaringer høstet. (orienteringer fra LT, Avinor og operatørene.)

Vulkanutbruddet på Island fikk dramatiske følger for europeisk luftfart. Norge var en av de nasjonene som ble hardest rammet på grunn av vår avhengighet av lufttransport for ivaretagelse av kritiske samfunnsfunksjoner, herunder offshore. Initialt ble luftrommet regulert med tre soner: Sone 1 – flyforbud, sone 2 – krav om spesiell godkjenning, sone 3 – fritt område. Dette er nå endret til sort, grå, rød og hvit sone. Det er flyforbud i sort sone, restriksjoner i grå og rød, og fritt spillerom i hvit sone.

Det er bare askekart som er utgitt av Eurocontrol som er gyldige for etablering av soner.

Avinor opplevde alt fra ingen flyvninger de første dagene, til en flerdobling av normal trafikkmengde over Atlanteren da luftrommet ble åpnet igjen. Uka etter 17.mai, var en av de travleste ATC har hatt offshore.

ATC fikk en del unødvendig belastning fordi flygere valgte å ta av fra plattformer til tross for anmodning fra ATC om å vente på grunn av stor trafikkmengde. Dette var ikke ulovlig fordi det er ukontrollert luftrom, men det påførte ATC merarbeid.

Operatørene brukte i begynnelsen mye tid på å finne ut hvilke kart som gjaldt, og hvilken metodikk som skulle anvendes for å komme ut av situasjonen.

CHC har funnet aske på rotorblad. Bristow var tidlig ute med å teste i rødt område, men har ikke funnet noe på sine helikoptre. Selskapet har laget systemer for å takle liknende situasjoner i fremtiden. Blueway fløy kun fire timer i sone 2, og har derfor lite å bygge erfaring på.

Operatørene må få aske-prosedylene inn i manualene, og søke om permanent godkjenning.

10. HSS-3 presentasjon og diskusjon.

HSS-3 ble frigitt i mars i år. Erik Jersin fra SINTEF var bedt om å gi en presentasjon av studien for SF. Vedlagt følger hans presentasjon.

11. Bruk av tilrådninger i HSS-3 i fremtidig SF arbeid. Diskusjon.

I årsrapporten for SF for 2009 skrev leder at vi ville bruke anbefalingene fra HSS-3 i vårt videre arbeid i forumet. Dette vil ledelsen skrive brev om til Samferdselsdepartementet og gjøre de oppmerksom på.

Det var enighet i forumet om at samtlige 42 tilrådninger må følges opp. Hvordan disse skal systematiseres for videre arbeid vil ledelsen finne en løsning på.

12. Eventuelt

Dialogen mellom forsvaret, Avinor, operatørene og oljeselskapene fungerer dårlig ved øvelser. Dette kom igjen frem under en skyteøvelse 7.juni vest av Bergen, der forsvaret ikke koordinerte opprettelse av skytefelt med Avinor. SF skriver brev til Forsvaret og minner de om NOU 2001:21, tilrådning nr 7. Hvem kan forfatte teksten?

Forumet trenger å revitaliseres, og dette er en oppgave ledelsen må ta tak i. Vi må bli mer aktive, og flinkere til å slutføre saker slik at vi kan vise til konkrete resultat. Det ble uttrykt bekymring for dårlig deltakelse på møtene fra enkelte organisasjoner. Alle medlemmene må ha vararepresentanter, og enten hoved- eller varamedlem må stille.

IFALPA har merket deler av norsk sokkel med "Black Star" (særlig farlig område). Dette gjelder ukontrollert luftrom. SF vil skrive til LT og be om planer for hvordan merkingen skal fjernes.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Christian Berge (Norsk Flygerlederforening), Stein Clason (Avinor), Roy Furre (SAFE), Geir Hamre (LT), Hendrik Hans Heidema (Bristow Norway AS), Sigurd R Jacobsen (Ptil), Erik Jersin (SINTEF), Nils Rune Kolnes (CHC Norway AS), Kristian Lund (Norsk Flygerforbund), Finn Mikkelsen (Blueway Offshore Norge), Per Skalleberg (Bristow Norway AS), Alf Terje Skjæveland (NHF), Tormod Veiby (Bristow Norway AS), Marianne Kirkesæther (LT)

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet