



Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkesæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
22.11.2011

Møtereferat

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel 22.november 2011

1. Velkomst og presentasjonsrunde. Gjennomgang av agenda.

Leder ønsket velkommen til møtet. Agenda gjennomgått og godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra møtet 30. august 2011.

Referat godkjent uten kommentarer.

3. Åpne NOU tilrådninger. Modernisering av tekst og tiltak.

Proessen vedrørende lukking av tilrådninger, har i følge SD ikke vært gjennomført i henhold til prosedyre. Leder har i sin årsrapport kommet med forslag til lukking av enkelte tilrådninger, men disse har ikke blitt saksbehandlet i LT, og er derfor ikke formelt godkjent av SD.

De tilrådningene som fremdeles står åpne, må gjennomgås for å se om vi kan lukke flere. Noen av disse ble diskutert på møtet, og det er enighet om at flere kan lukkes på bakgrunn av at tilrådingen er oppnådd. Enkelte tilrådninger er vanskelige å lukke da det skjer en kontinuerlig utvikling.

Teksten på flere av de åpne tilrådningene må skrives om, da de er "utgått på dato". Ledelsen vil på nyåret fordele disse til medlemmer i forumet for forslag til omskrivning av tekst. Etter at dette er gjort, vil den nye teksten for tilrådningene bli oversendt SD for godkjenning.

4. HSS-3 tilrådninger, kort status, fremdrift.

De fleste HSS-3 tilrådningene er nå lukket, og de som gjenstår er under behandling. Sekretær følger opp disse med de ansvarlige.

Det ble bestemt at KPI'ene tas opp som eget agendapunkt på neste møte.

5. Ulykker og hendelser siden siste møte. Illustrering.

Ledelsen hadde håpet å kunne presentere hvilke muligheter som ligger i bruk av rapporteringssystemet som verktøy for å se trender. Dessverre er ikke dette verktøyet klart ennå. Analyseavdelingen i LT er i ferd med å legge om rapporteringssystemet, og dette arbeidet er blitt forsinket. Forhåpentligvis kan vi på neste møte i SF presentere trender innen offshore helikopterflyvninger.

6. Nærpassering på Ekofisk (Stein Clason)

Avinor har foretatt en intern undersøkelse av hendelsen. Man har ikke klart å finne ut hvorfor M-ADS ikke logget på som det skulle. Gammelt track lå inne. Ingen trend er avdekket vedrørende prosedyrer eller systemet. Konklusjonen fra Avinor er at det ikke er nødvendig å iverksettes tiltak. SF ønsker tilgang til rapporten, og Avinors representant i forumet vil undersøke muligheten for dette.

I dette tilfelle var det TCAS som varslet pilotene om nærpaseringen. OLF har krav om TCAS i kontraktene, og krav om at dette skal være i drift på alle flyvninger. TCAS skal ikke erstatte tjenesten Avinor leverer.

7. Kjemikalier motorvask. (CHC)

Informasjon fra Tor-Andreas Horne vedrørende rapport etter en hendelse der flygere og passasjerer ble utsatt for gass som stammer fra kjemikalier etter motorvask. Hendelsen skjedde i Kristiansund, der man har hatt rutiner for å foreta motorvask om morgenen. Man tror at rester av kjemikalier kan ha blitt liggende i bøy på rør, og ikke fordampet før oppstart. Selskapet har nå anbefalt prosedyre om vask om kvelden eller i helgen slik at kjemikalierester får tørket ut.

8. Turbinekstempertur over helidekk (Erik Hamremoen/Olav Sæter)

Erik Hamremoen holdt en presentasjon, ved hjelp av sin prosjektleder Dr. Sæter, om risiko rundt turbingass over helidekk. Statoil har som følge av en helikopterhendelse på Kvitebjørn for noen år siden jobbet med å kartlegge selskapets turbintemperatur utfordringer. På bakgrunn av dette har man nå foretatt en risikovurdering basert på plassering av turbingassutløpene på Statoils innretninger. Konklusjonen er at Oseberg C, Heimdal og Troll B vil bli prioritert hva gjelder behov for en CFD analyse relatert til denne problemstillingen. Dette fordi utløpene her ligger forholdsvis nær helidekkene, og har en høyde som er lavere enn det som NORSOK beskriver og/eller hva beste praksis (CAP437) beskriver i dag. Andre innretninger vil følge suksessivt i prioritert rekkefølge. Hensikten er følgelig å få avdekket hvordan turbingassen kan påvirke helikopteroperasjonene under de relevante vindretninger og styrker. Dette arbeidet vil bli ferdigstilt for disse tre innretningene i løpet av året, for så å bli presentert for helikopterselskapene. Det er så opp til helikopterselskapene å vurdere om det er behov for restriksjoner som følge av de fremlagte CFD analyseresultatene.

Forumet støttet initiativet og tilnærmingen, og ønsket at metodikken også skulle gjøres tilgjengelig for alle operatører på norsk sokkel. Herunder se på om det kunne være hensiktsmessig/mulig med pålegg gjennom luftfartsregelverket. (for eksempel i forbindelse med oppdatering av BSL D 5-1). Luftfartstilsynet vil avklare dette internt. Erik Hamremoen vil tilrettelegge for en spesifisering som del av prosjektet.

9. EC 225 in flight shut down og shut down på helideck. (Tor Andreas Horne).

CHC Helikopterservice har hatt to tilfeller av motorstopp på EC225. Tor Andreas Horne informerte forumet om disse hendelsene. Vedlagt følger hans presentasjon.

10. Veiing av passasjerer. (Erik Hamremoen)

Veiing av alle passasjerer for å sikre en riktig totalvekt i forbindelse med offshore flygninger, er vanlig praksis internasjonalt. LFE har diskutert dette og er prinsipielt enige om at det vil være riktig å innføre dette som krav for alle på norsk sokkel. LFE har bedt Erik Hamremoen ta dette opp i SF for en sikkerhetsmessig vurdering.

Hvis vi skal gå fra standardvekter til reell vekt, må dette tas opp med de respektive foreningene. Operatørene må også ta et standpunkt til om dette vil ha en sikkerhetsmessig gevinst.

11. Flytting av Grane/Heimdal flygninger til Sola.

En av konklusjonene i sluttrapporten til M-ADS arbeidsgruppe, var flytting av Grane/Heimdal flyvningene fra Bergen til Sola. Dette for å unngå kryssende trafikk som man ikke kan se på radar. Det har tidligere vært ønsket at LT skulle skrive brev til Statoil og pålegge flytting, men det har ikke LT mulighet til. De kan bare komme med en anbefaling. Det samme kan SF gjøre med bakgrunn i rapporten. Avinor vil derimot ha mandat til å skrive brev til Statoil og anmode om flytting av sikkerhetsmessige hensyn. (Kryssende trafikk, frigjøring av M-ADS sett).

Stein Clason gav en orientering om prosjektmøte i Avinor 15. november vedrørende status ADS-B. Vedlagt følger presentasjon.

12. Performance Class 2 i forskjellige varianter, orientering.

JAR-OPS 3, amendment 5 beskriver PC2e. Andre versjoner er introdusert av LT (PC2n) og Eurocopter (PC2d og PC2DLE). Alle har små variasjoner, men alle resulterer i redusert exposure tid sammenlignet med dagens "PC2 with exposure" prosedyre. Endelig prosedyrevalg gjenstår selv om operatørene har fått pålegg om å bruke PC2e fra LT.

Nordsjølandene er blitt enige om å danne en ekspertgruppe som skal gi EASA råd i saken. Denne gruppen vil møtes over nyttår og bli enige om felles forslag til EASA.

13. Eventuelt.

I forbindelse med S-92 ulykken i Canada har den canadiske havarikommisjonen komme med 29 tilrådninger i sin rapport. Disse vil bli sendt ut til medlemmene i SF. C-NLOPB og Transport Canada inviteres til neste møte i SF for å gi en orientering om ulykken og oppfølging av denne. Mulig utvidet møte der også andre enn forumets medlemmer vil få anledning til å delta.

I 2012 vil vi fortsette lukking av åpne tilrådninger i HSS-3 og NOU'ene. Medlemmene vil bli pålagt oppgaver mellom møtene.

Møtedatoer 2012: 14/3, 6/6, 12/9, 21/11

Norsk Helikopteransattes Forbund (NHF) er bekymret for at det ikke utdannes nok teknikere de neste årene. Det er for få lærlinger som tas inn i organisasjonene. Vi må vurdere om dette er en sak for SF.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede:

Sverre Austrheim, Tor Andreas Horne, Kristian Lund, Christian Berge, Roy Furre, Alf Skjæveland, Hendrik Heidema, Bryn Kalberg, Hans Fredrik von Krogh, Stein Clason, Erik Hamremo, Geir Hamre, Marianne Kirkesæther.

Kopi:

Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet