



Samarbeidsforum for helikopter- sikkerhet på norsk kontinentalsokkel

c/o Luftfartstilsynet
Postboks 243,
NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Bodø Lufthavn, Bodø

Telefon: 75 58 50 00
Telefaks: 75 58 50 05
mki@helikoptersikkerhet.no
www.helikoptersikkerhet.no

Medlemmer av Samarbeidsforum for
helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Referent:
Marianne
Kirkeseæther

Møteleder:
Geir Hamre

Møtedato
30.08.2011

Møtereferat 30.08.2011

Heldagsmøte i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

1. Velkomst og presentasjonsrunde.

Leder Geir Hamre ønsket velkommen, og gjennomgikk agenda for dagens møte. Agenda godkjent.

2. Gjennomgang av referat fra forrige møte (7. juni 2011).

Avinor ønsket en endring i tekst i pkt 5. Referat godkjent etter endring.

3. HSS-3 tilrådninger, omgjøring til SF-dokument, fremdrift.

Skjemaet har sirkulert blant medlemmene som stod som ansvarlig på de enkelte tilrådningene, og er oppdatert med dagens status. CHC vil legge inn sine oppdateringer i ettetid. På møtet ble tilrådningene gjennomgått, og følgende ble kommentert:

T11. CHC oppdaterer skjema med det som er dagens situasjon vedrørende innflyvningsprosedyrer til installasjonene. CHC har fått avslag på forslag til sertifisering av prosedyren. Nytt forslag vil bli utarbeidet, men noen ny intern frist er ikke vedtatt.

T11 Punkt b. "Head up" prosjekt.

Offshore approacher fungerer pr i dag med eksisterende utstyr, og "head up display" (HUD) prioriteres derfor ikke av operatørene. Gode prosedyrer og dagens automatikk i helikoptrene gir pilotene den informasjonen de trenger, og fokus på trening er bedre enn HUD.

På grunn av lysforholdene i nordområdene vil selskapene prioritere bruk av NVG. Bruk av NVG utredes nå for SAR maskinene. Fremtidig erfaring med NVG vil avgjøre om man vil vurdere HUD eller alternativer nærmere.

T14. Kompetansesenter for helikopter i Stavanger er ikke avklart ennå. Vi avventer til vi har noe mer konkret å forholde oss til. S-92 simulatoren er ikke avhengig av hvor kompetansesenteret blir lagt, men kan bli en del av det. SF har laget utkast til brev til SD vedrørende nasjonalt kompetansesenter.

T35 b. Gearbox modifikasjon. CHC og Bristow har startet modifisering av gearboks S-92 i henhold til anbefalingene fra Sikorsky.

Diskusjonen kom inn på S-92 ulykken i Canada i 2009. Den endelige havarirapporten er nå tilgjengelig. Ledelsen vil sjekke ut om det er mulig å få noen fra Transport Canada til å komme og informere om havarirapportens funn. Vi vil da vurdere å invitere andre personer også utenfor SF til å delta.

T26. M-ADS. Trafikkavviklingen så langt i år har gått forbausende godt, men man er nå inne i en periode der flere M-ADS sett blir tatt ut på grunn av feil som ikke kan repareres. I tillegg til generelle

dispensasjoner for flyvning uten M-ADS, gis det også dispensasjoner på flyvninger ut fra Sola, der M-ADS er krav.

Flytting av flyvninger til Grane og Heimdal fra Bergen til Sola må nå gjennomføres for å unngå kryssende trafikk uten M-ADS. Ledelsen vil be LT skrive brev til Statoil om dette.

I forbindelse med dette punktet gav Stein Clason en orientering om dagens status på ADS-B utbyggingen:

M-ADS problematikken gjør at man ønsker å forsure prosessen. Nytt utstyr er i ferd med å installeres både på land og ute på riggende (sensorer og radioutstyr). Dette arbeidet skal være ferdig i det planlagte Ekofisk og Balder CTA i løpet av våren 2012. Da er Avinor klar til testing av utstyret.

Det kritiske er ny standard for Mode-S Extended Squitter (ED102A/DO260B-standard) transponder på helikoptrene. 3. generasjon Mode S ES-transponder er sertifisert for Fixed wing, men er foreløpig ikke sertifisert for helikoptre da systemene tilknyttet transponder ikke kan dubleres tilsvarende i fixed wing (wiring, power, GPS-antennar m.m) pga av plass og vekt. EASA vil vente med å sertifisere systemet til Norge (LT) har godtatt timekravet for MTBF (standard krav er satt til 5000 timer, helikoptre når ca. 4000 i teoretiske beregninger). Avinor trenger hjelp fra LT for å få fortgang i dette. Leder gjør utspill overfor LT. ADS-B utbygging i nordområdene er avhengig av fremtidig infrastruktur (f.eks faste installasjoner), som foreløpig er ukjent.

Vedrørende flyværtjeneste så vil SF skrive brev til LT og be om status i forhold til krav til METAR på Valhall og Ula.

T6. Punkt 9.1 BlueWay har foreslått en form for merking av nye/uerfarne passasjerer, f. eks med armbånd. Finn Mikkelsen gir en orientering om dette på neste møte.

RNNP 2010 punkt 4. Turbineksos på helidekk. Dette må opp på dagsorden. Ledelsen vil be Erik Hamremoen gi en orientering på neste møte.

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

Dette punktet ble av tidsmessige årsaker ikke behandlet på dette møtet.

5. Presentasjon av SF på Solakonferansen. Innspill til innhold.

Leder SF skal holde et 20 minutters innlegg på Solakonferansen: "Helikoptersikkerhet. Samarbeidsforum og Sikkerhetsstudie 3". På møtet ba han om innspill fra forumet i forhold til innhold i presentasjonen.

6. Ulykker og hendelser (Analyseavdelingen i LT):

Fredrik Bye fra analyseavd i LT var invitert for å informere om hva som er mulig å få ut av statistikk. (Se presentasjon)

Ledelsen vil i samarbeid med analyseavdelingen utarbeide et forslag til hvordan hendelser, alvorlige hendelser og ulykker skal illustreres. Dette vil bli presentert på neste møte.

På helikoptersikkerhet.no, må KPI'ene og RNNP for helikopter legges ut.

7. Forsvaret orienterer om maritime helikoptre, kapasitet og utstyr.

Vidar Berentsen presenterte operativt konsept for Forsvarets maritime helikopter. Se vedlagte presentasjon.

SF må være pådriver for at forsvarets helikoptre skal ha samme utstyr som de sivile når de opererer i samme område. LT har startet arbeidet med regelverk for "State Aircraft". Luftforsvaret er invitert til å delta i dette arbeidet.

8. Eventuelt.

Neste møte i SF er satt til 22. november på Sola Strand Hotel.

Da vil blant annet følgende saker komme på agendaen:

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Committee for Helicopter Safety on the Norwegian Continental Shelf

- LFE (OLF) gruppen har diskutert veiing av alle passasjerer for å sikre en riktig totalvekt i forbindelse med flygninger på norsk sokkel. Det ble i LFE besluttet at dette først bør diskuteres i SF for med det å bli sikkerhetsmessig vurdert. Erik Hamremoen innleder til diskusjon slik at vi kan fremme en omforent uttalelse/beslutning.
- SAFE brakte opp en hendelse fra 24. november i 2010, der piloter og passasjerer ble utsatt for gass som antakelig skyldtes rester av kjemikalier etter en motorvask. CHC som hadde hendelsen har hatt en intern granskning som SF vil bli orientert om.
- CHC har hatt en hendelse der en motor stoppet i lufta. Også dette vil de gi en nærmere orientering om.
- SF ba om status på Avinor's rapport om nærpassering på Ekofisk 12.august 2010, og Stein Clason vil gi en orientering.

Marianne Kirkesæther
Sekretær

Til stede: Alf Skjæveland, Bryn Kalberg, Christian Berge, Hendrik H. Heidema, Kjetil Karlsen, Roy Furre, Stein Clason, Sverre Austrheim, Tor Andreas Horne, Vidar Berentsen, Geir Hamre, Marianne Kirkesæther

Kopi:
Luftfartsdirektøren, Samferdselsdepartementet