



Hovedredningsentralen

Vår saksbehandler:
SJA

Vår dato:
25.06.23

Vår referanse:

Til:
Justis- og beredskapsdepartementet

Kopi:

Fremtidig redningshelikopter i Florø

Bakgrunn

Hovedredningsentralen (HRS) har gjennom de siste årene erfart innfasingen av nye redningshelikoptre (AW-101) og er hovedsakelig godt fornøyd med erstatningen for den aldrende S-61 (Sea King). AW-101 er en vellykket erstatning og et meget godt redningshelikopter på de fleste typer redningsoppdrag.

Imidlertid ser HRS at innfasingen av samme helikoptertype på alle basene vil innebære en risiko ved oppdukkende systemfeil på AW-101, og som vil påkrevne at hele flåten blir satt på bakken over tid. Det siste eksempelet er sprekkdannelsen som ble oppdaget på fem av skrogene som er i operativ bruk. Denne gangen medførte ikke dette langvarig «grounding» av helikoptertypen, men risikoen for at dette kan forekomme ble igjen aktualisert. Etter sprekkdannelsen er det fra Luftforsvaret som operatør pålagt en reduksjon i marsjhastighet på alle de nye redningshelikoptrene av type AW-101.

Andre faktorer som spiller inn i vurdering opp mot å ha mer enn en helikoptertype tilgjengelig, er at de forskjellige helikoptertypene har noen forskjeller i egnethet sett i forhold til oppdragsløsning. F.eks. har HRS erfart at AW-101 i flere tilfeller har hatt problemer med oppdragsløsning i høye fjellområder kombinert med høye temperaturer. Her har HRS utregninger, med forbehold om noe unøyaktighet, som tilsier at AW-101 ikke kan heise en eneste person på Galdhøpiggen ved lufttemperatur på over 0 grader Celsius. På Galdhøpiggen og tilsvarende lokasjoner er det i hovedsak om sommeren og ved temperaturer over 0 grader at behovet for redning i slikt terreng er til stede. Til sammenligning kan en Super Puma, av typen som er satt på beredskap i Florø, heise inntil åtte personer under samme temperaturforhold. På grunn av beliggenheten i Florø, er denne helikopterressursen den mest aktuelle redningsressursen ved oppdrag i Jotunheimen som er et område bestående av de aller høyeste fjellmassivene i Norge.

Videre har HRS også observert at det er positivt å ha mer enn ett operatørselskap i redningshelikoptertjenesten. Dette utløser en sunn form for «konkurranse» mellom de to operatørselskapene. HRS opplever at de driver hverandre frem i kompetanse, iver og utvikling på en måte som kommer redningstjenesten til gode over tid. Både mannskapet fra sivil operatør og mannskapet fra Luftforsvaret virker tilsvarende god motivasjon for å levere gode tjenester til redningstjenesten.

Drøfting

De nye redningshelikoptrene, AW-101, anses av HRS som en meget god og kapabel ressurs, godt tilpasset formålet. Likevel er ressursen i likhet med andre luftfartøyet underlagt et strengt sikkerhetsregime og eventuelle tekniske problemer eller skader av varierende, men alvorlig art, kan resultere i at produsent eller luftfartsmyndigheter beordrer gjeldende helikoptertype satt på bakken for utredning og eventuelt utbedring. En slik «grounding» kan

Postadresse
Postboks 13
4097 Sola

Besøksadresse
Flyplassveien 190
4050 Sola

Telefon
(+47)51646000
E-post:
post@jrcc-stavanger.no

Telefax
(+47)51652334 (ops)
(+47)51646008 (adm)
Foretaksnr:
971513756

være av kort eller lengre varighet. Et eksempel er Turøyulykken som resulterte i «grounding» av alle helikopter av tilsvarende type og modell over en lengre tidsperiode. En tilsvarende lang tidsperiode på bakken for redningshelikoptertjenesten ville være svært utfordrende og potensielt en risiko for tap av menneskeliv. En diversitet i type luftfartøy i redningshelikoptertjenesten ville være formålstjenlig med hensyn til å mitigere en slik risiko. F. eks. ville en «grounding» av flåten med AW-101 per i dag medføre at man i hadde hatt tilgjengelighet på to redningshelikoptre på fastlandet, samt to på Svalbard. Dersom også disse basene hadde vært besatt med AW-101 ville det ikke vært offentlige redningshelikoptre tilgjengelig. Dersom man ikke har redningshelikoptre tilgjengelig er alternativene bruk av SAR-helikoptre på beredskap for petroleumsindustrien. Disse kan dog kun benyttes til maritim redning og ikke redning over landterritorium. Årsaken til dette er manglende trening på oppdrag over land/terreng. Over landområdene er det da kun luftambulansens helikoptre som ville vært gjenstående alternativ til redningshelikoptrene. Luftambulanshelikoptrene er i stor grad en ressurs som allerede er opptatt i sin livreddende primærfunksjon, og vil ikke være tilgjengelig for redningstjeneste i den grad som er nødvendig i et slikt tilfelle. Luftambulansens helikoptre er heller ikke kapasitetsmessig satt opp for å kunne fungere tilfredsstillende som en erstatning for redningshelikoptre. De er ikke bestykket med heis for uthenting av vanskelig tilgjengelige pasienter og har ikke sensorer for effektive søk etter savnede. De har ikke kapasitet til å medbringe flere pasienter i samme helikopter dersom det skulle være et behov og har begrensninger for flyging i mørke og i dårlig vær.

AW-101 er stort og tungt helikopter med en take-off vekt på ca. 16 tonn. Dette er nær en dobling av take-off vekt sammenlignet med de gamle Sea King redningshelikoptrene. Det er mange fordeler med større helikopter i form av kapasiteter som plass om bord, mer utstyr og spesielt rekkevidde og hastighet, men vekten utgjør en begrensning spesielt med tanke på redning i høyt fjellterreng kombinert med «høy» lufttemperatur. Den samme begrensningen er ikke gjeldende for de offentlige redningshelikoptrene som per i dag er satt opp med sivil operatør. HRS er spesielt bekymret for at innfasing av AW-101 i Florø kan vise seg utslagsgivende, i form av redusert kapasitet i området til denne basen, med mye høyt fjellterreng innenfor sitt naturlige operasjonsområde. NAW SARH har satt i gang en prosess opp mot produsent for å få økt kraftuttaket på AW-101. Det er ikke kjent for HRS når denne prosessen vil være ferdigstilt, men det har fra NAW SARH vært snakket om en kraftøkning på ca. 5-8%. Hva dette vil innebære i forhold til økt kapasitet i det nevnte eksempelet på Galdhøpiggen og hvor mange grader opp i lufttemperatur en slik effektøkning kan innebære, har HRS ikke utregninger på før prosessen er ferdigstilt og det foreligger tallmateriale å beregne ut ifra.

En tydelig nedside ved å ikke innfase AW-101 i Florø vil være manglende kapasitet til mobilsporing ved hjelp av Mobile Phone Detection and Location system (MPDLS). Dette utstyret er kun innført i de nye redningshelikoptrene og er utstyr redningshelikoptret i Florø ikke har per i dag. Dette er utstyr som har vist seg nyttig, spesielt ved søk etter savnede personer, og har i noen tilfeller vært livreddende.

Konklusjon

Hovedkonklusjonen fra HRS er at vi, av hensyn til nasjonal redningsberedskap, er bekymret for systemfeil/skader på de nye redningshelikoptrene av type AW-101 som kan innebære at produsent eller luftfartsmyndigheter ser seg nødt til å sette alle de nye redningshelikoptrene på bakken over tid.

Videre er HRS bekymret for at utfordringer med vekt kontra «power ratio», i høyt fjellterreng i sommerhalvåret, kan utgjøre en risiko for begrenset operativitet.

Nedsiden ved manglende kapasitet på utstyr for mobilsporing (MPDLS) hos dagens operatør av redningshelikoptret i Florø bør utbedres gjennom krav til dette, dersom man velger å gå videre med sivil operatør for offentlig redningshelikoptertjeneste i Florø.

HRS ønsker å beholde noe diversitet i flåten av offentlige redningshelikoptre på beredskap vil derfor be Justis- og beredskapsdepartementet om å revurdere avgjørelsen om å fase inn AW-101 på base Florø og dermed avslutte kontrakten med sivil operatør.

Med vennlig hilsen

Jon Halvorsen
Direktør
Hovedredningssentralen

Dokumentet er elektronisk signert