

Fakta og spørsmål og svar etter helikopterulykken 28.2.2024

Til alle som måtte ha spørsmål om helikoptersikkerhet etter helikopterulykken 28.2.2024.

Oppdatert 01.03.2024.

Dette er det vi vet om hendelsesforløpet så langt:

- Den 28. februar kl. 20.15. fikk Equinor melding om en helikopterhendelse.
- Det var et SAR Oseberg-helikopter av typen S-92 som var på øvelse og som ble meldt savnet vest av Sotra utenfor Bergen. Alle om bord i helikopteret var på jobb for Equinor.
- Én person omkom som følge av ulykken. Hun var Equinor-ansatt.
- Equinor samarbeider tett med helikopteroperatøren Bristow Norway og relevante myndigheter i håndteringen og oppfølgingen av hendelsen.
- Årsaken til ulykken er foreløpig ikke kjent. Etter hendelsen besluttet Equinor opphold i sine regulære flyvninger på norsk sokkel av hensyn til de berørte og for å få oversikt over situasjonen.

Fakta om helikoptertrafikken

- Equinor har siden 2016 kun benyttet helikoptertypen Sikorsky S-92 (etter bortfall av EC225) for personelltransport og søk- og redningstjeneste på norsk sokkel.
- Equinor har et omfattende flyprogram og frakter årlig 160.000 offshoreansatte tur/retur norsk sokkel. Dette utgjør mer enn 24.000 flytimer årlig.
- Årlige landinger på Equinor-opererte installasjoner på norsk sokkel er ca. 16.000.
- Equinor har allerede besluttet å innfase 2 stk Leonardo AW139 på Osebergfeltet i Nordsjøen. Dette er et søk- og redningshelikopter. Valget ble tatt i samråd med de lokale fagforeningene.

Spørsmål og svar:

Hva skal jeg som skal reise forholde meg til?

MinDaWinci er et viktig hjelpemiddel for å ha oversikt over egne reiser. Dialog med nærmeste leder er også svært viktig. Equinor vil også ha representanter på heliportene inntil videre. I tillegg vil representanter for helikopterselskapene gi informasjon før avgang.

Hva hvis jeg ikke tør å fly?

Vi har respekt for at helikopterhendelsen kan utløse en redsel/engstelse for å fly helikopter. Ta kontakt med din nærmeste leder dersom du er bekymret. Hvis dette gjør at du ikke kan reise på jobb, ta kontakt med lege for sykemelding og videre hjelp.

Hvorfor innførte Equinor en pause i tilbringerflyvningene etter ulykken?

De store operatørene på norsk sokkel valgte etter den tragiske helikopterulykken onsdag kveld å innføre pause for alle flyvninger til og fra installasjoner på sokkelen. Selskapet har trengt tiden til å ivareta pårørende, gjennomgå situasjonen og foreta nødvendige avklaringer med blant annet helikopteroperatører og myndigheter, slik at en gjenopptakelse av flyvningene kan skje på en sikker og trygg måte. Søk- og redningstjenesten har vært operativ under hele perioden.

Hvordan blir de reisende ivaretatt av Equinor og helikopterselskapene?

- Equinor har representanter på alle heliportene som de reisende kan snakke med. I tillegg stiller helikopterselskapene med personell i «gate» som kan informere de reisende og svare på spørsmål før avgang. Equinor har også mobilisert nordsjøprester på heliport.
- De som reiser hjem, vil få informasjon fra plattformsjef.
- Det vil også bli oppfølging av personell etter hjemreise.

Kan man fly med andre helikoptertyper enn S-92?

Alle Equinors helikoptre i Norge er S-92.

Har Equinor stanset flygning med S-92 i andre land?

Ja. Equinor har stanset flygning med S-92 i Storbritannia og Brasil i tillegg til i Norge.

Hva er forskjellen på denne ulykken og ulykken med H225 utenfor Turøy i 2016?

Etter ulykken i 2016 valgte Equinor ikke å fly med H225. Dette viser at Equinor prioriterer sikkerheten høyt. Ulykkene er forskjellige, og S-92 har mer enn 2,3 millioner flytimer med bare én fatal ulykke før denne.

Hvordan kan Equinor gjenoppta flygningene så raskt?

Basert på dialog med Luftfartstilsynet foreligger det ingen indikasjoner på at helikoptersikkerheten på norsk sokkel er svekket.

Det er vanlig i luftfartsbransjen at man ikke stanser flygninger etter en ulykke med mindre det er en åpenbar grunn som truer den såkalte luftdyktigheten til en helikoptertype. Dette er praksis innenfor offshoreflygning og innen regulær ruteflygning. Dersom man likevel velger å ta en pause, som etter denne ulykken, så blir en gjenopptagelse av flyvning koordinert mellom luftfartsmyndighetene, helikopteroperatørene og operatørselskapene. I denne koordineringen inngår all relevant informasjon i en vurdering av situasjonen. Basert på en slik koordinering har nå alle selskapene besluttet å gjenoppta sine flyvninger. Alle operatørene er koordinert gjennom Offshore Norge og er enige i beslutningen.

Søk- og redningstjenesten har hele tiden vært operativ.

Hvorfor vi stoler på S-92?

Basert på dialog med Luftfartstilsynet foreligger det ingen indikasjoner på at sikkerheten i tilbringertjenesten vår er svekket. Helikoptertypen har mer enn 2,3 millioner flytimer og har tidligere kun én fatal ulykke tilbake i 2009 (Canada). S-92 er robust og velprøvd teknologi i offshore-segmentet, også som SAR-helikopter.

Hva skjer med beredskapen når et SAR-helikopter er borte?

Beredskapen vil bli opprettholdt og vi dekker alle relevante DFU-er (definerte fare- og ulykkesrisikoer). Dette ved hjelp av SAR-helikoptre på Statfjord B og Johan Sverdrup og fartøy med beredskapsklasse ved behov.

Det kan bli aktuelt med operasjonelle tiltak, som å redusere antall passasjerer i helikopteret eller utsette flygninger som følge av at beredskapen er mindre robust enn tidligere.