

Stuknummer OVV: 08001208	
Dossiercode:	
Registratie- datum: - 2 JUL 2008	
In behandeling bij:	
Naam:	Afdeling:



Inspectie Verkeer en Waterstaat
Divisie Luchtvaart

Postbus 575
2130 AN Hoofddorp

Betreft : Reactie CHC HN op rapport OVV
Uw kenmerk : Rapport OVV "Onbedoeld hoogteverlies tijdens de nadering"
Ref. : QA08263

CHC
Helicopters
Netherlands B.V.

Den Helder, 30 juni 2008

Luchthavenweg 18
1786 PP Den Helder
The Netherlands
T +31 (0)223 677555
F +31 (0)223 677501
www.chc.ca

Geachte

Eind augustus 2007 heeft de Onderzoeksraad Voor Veiligheid zijn rapport "Onbedoeld hoogteverlies tijdens de nadering" gepubliceerd. Het betrof een voorval met een Sikorsky S61, registratie PH-NZG, en geschiedde op 30 november 2004.

In dit rapport worden de volgende aanbevelingen aan CHC gedaan:
De wijze van bedrijfsvoering kritisch onderzoeken en zodanig te herzien dat de operaties zo veilig als redelijkerwijs mogelijk is worden uitgevoerd. Hierbij dienen in ieder geval de volgende onderwerpen worden bekeken;

1. *De training van de helikoptervliegers*
2. *Het volgen van procedures zoals vermeld in het operations manual*
3. *Het crew resource management*
4. *De indeling van de bemanningsleden*
5. *De opvolging van bevindingen naar aanleiding van audits, inspecties en van signalen van binnen het bedrijf.*

In deze brief willen wij u onze officiële reactie presenteren betreffende deze aanbevelingen. De aanbeveling 1 en 3 is samengevoegd.

1. & 3. Training van helikopter vliegers inclusief CRM

Sinds eind 2005 is de werving van piloten afgestemd op de beschikbare trainingscapaciteit. Daarnaast is het controle programma wat de checks en training bij houdt van alle piloten aangepast en verbeterd. De geldigheid van alle training en checks wordt dit jaar geïntegreerd in een nieuw bedrijfssysteem waardoor de geldigheid continu en zelfs dagelijks bewaakt wordt.



Naar aanleiding van dit voorval is de training van alle piloten inhoudelijk aangepast. De gevolgen van het mogelijk gelijktijdig voorkomen van “pilot incapacitation” op een kritisch moment van de vlucht is gevisualiseerd tijdens de simulator training van alle piloten in 2005 en 2006. Tevens zijn de mogelijkheden om dit te voorkomen gebrieft en is er ook getraind hoe de gevaarlijke situatie doorbroken / voorkomen kan worden.

Vanaf 2007 zijn beide bovenstaande elementen structureel opgenomen in de initiële opleiding van alle nieuwe piloten en bij de training tot gezagvoerder van alle nieuwe gezagvoerders.

Betreffende de CRM heeft CHC HN de volgende acties ondernomen de afgelopen periode:

- CHC HN heeft thans alle CRM training bij één bedrijf ondergebracht. Dit bedrijf heeft de training aangepast aan de omstandigheden binnen CHC HN.
- Alle instructeurs en line trainers zijn extra opgeleid om ook in staat te zijn de “niet technische” aspecten van het vliegen te doceren door het volgen van de:
 - BISC = Basic Instructor Skill Course
 - FDESC = Flight Deck Evaluation Course
- Alle line trainers zijn door het bovenstaande opgeleid tot het niveau van CRM-Instructor conform JAR-FCL 2
- Alle instructeurs zijn door het bovenstaande opgeleid tot het niveau van CRM-Instructor conform JAR-FCL 2 en inmiddels in het bezit van een CRM-I license uitgegeven door de UK - CAA
- Alle instructeurs hebben als extra OJD (On the job development) gevolgd. Hierbij werden vooral hun instructie capaciteiten op CRM gebied tijdens simulator sessies verder ontwikkeld.

2. Het volgen van procedures cf. de manuals

Op dit moment heeft CHC HN slechts 1 soort operatie, nl. offshore. CHC HN is van mening dat het destijds hebben van 2 soorten operaties, nl. offshore en sea-pilot transfer, met verschillende procedures een mogelijke opening heeft gegeven tot het niet consequent volgen van manuals.

Daarnaast is bij de vernieuwde opleiding van de instructeurs en line trainers extra aandacht besteed aan het opsporen van “gewenst gedrag” tijdens trainingsvluchten. In de praktijk blijkt dat er vliegers bestaan die tijdens alle trainingen volledig voldoen aan de eisen door gewenst gedrag te vertonen, terwijl deze op de dagelijkse operatie niet altijd alle procedures opvolgen. Door deze extra training zijn de instructeurs veel beter in staat dit gedrag op te sporen en te adresseren.



Daarnaast wordt er intern duidelijk verwacht van alle leden van het management team en alle vliegers met een nevenfunctie om voorbeeld gedrag te vertonen (lead by example). Hier wordt ook bij de selectie en werving van nevenfunctionarissen extra aandacht aan besteed.

4. Indeling van bemanningsleden

Mogelijk heeft vermoeidheid een rol gespeeld bij het voorval. Daarnaast wordt ook het vliegen op 2 types als mogelijk van invloed genoemd. Sinds het voorval zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Vliegers worden niet meer ingedeeld op diensten van 12 uur. De normale diensten zijn nu 9 uur 15 minuten waarin de vlieger in principe 8 uur dient te worden.
- De “recency” eisen voor alle piloten zijn uitgebreid met de volgende nieuwe eisen:
 - Elke gezagvoerder dient elke 28 dagen op elk type dat hij vliegt tenminste 1 start, circuit en landing gemaakt te hebben
 - Elke piloot dient elke 60 dagen op elk type tenminste 3 starts, circuits en landingen gemaakt te hebben.
 - Elke piloot dient in de winterperiode elke 90 dagen tenminste 3 starts, circuits en landingen gemaakt te hebben vanaf een offshore platform in het donker.

5. Opvolgen van bevindingen

Binnen CHC worden op dit moment alle bevindingen van interne audits, audits van de IVW en audits van de olie en gasmaatschappijen overgenomen in SQID (Safety & Quality Integrated Database). Hier wordt tevens een deadline aangehouden. Tijdens de MT meeting en de Occurrence Review Boards wordt de voortgang besproken.

CHC HN zich zelf als KPI opgelegd om binnen 3 maanden een bevinding te sluiten. Uitstel is alleen mogelijk na instemming van de Accountable Manager en de Safety and Quality Manager. Er wordt op dit moment extra aandacht besteed om de achterstand op de betreffende gebieden op te lossen.

Tot slot

Daar wij als organisatie graag willen leren van de bevindingen naar aanleiding van het incident, betreurt het ons, dat het finale rapport bijna 3 jaar op zich heeft laten wachten.



Wij vertrouwen erop, u met deze informatie voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

CHC Helicopters Netherlands BV

CC:
Voorzitter OVV
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Minister BZK
Postbus 20011
2500 EA Den Haag