

TU

FLYVARSLINGSSYSTEMET OCAS

Nå legges hele Ocas-systemet ned i Norge

Det øker risikoen for flyulykker, mener Norsk Flygerforbund.

Av [Øyvind Lie](#)

Publisert: 18. september 2013 kl. 11:30 - Oppdatert: 7. oktober 2013 kl. 10:09

OCAS

Basert på en tredimensjonal radar som måler flyene og helikopternes posisjon og hastighet og sender signaler til lysene som er påmontert kraftspennene om når de må skru seg på.

Kan også varsle gjennom lyd på flyene og helikopternes radio.

Gjør at man slipper kontinuerlig opplysning av luftspennene om natten og signalmerking av kraftmastene.

Ifølge Luftfartstilsynet er det 32 Ocas-anlegg utplassert rundt om i landet.

13. september var det over og ut for radarvarslingssystemet Ocas (se faktaboks) i Norge.

Som Teknisk Ukeblad tidligere har omtalt, har svært mange av de 32 Ocas-anleggene i Norge de siste par årene [vært ute av drift på grunn av tekniske problemer](#).

Trussel mot sikkerheten

Enkelte spenn har stått ute av drift i over et år. [Årsaker til problemene](#) har vært utgåtte batterier, software som ikke har vært oppdatert og mangel på materiell som for eksempel lamper, radarmoduler og styreenheter.

Selskapet Highlight Safety overtok ansvaret for Ocas-systemet i Norge da Vestas kjøpte Ocas i 2011. Highlight Saftety fikk i vår inn BKK Nett for å forsøke å rette opp feilene og få de defekte anleggene i drift igjen.

Kommer neppe tilbake

De kom også et godt stykke på vei. Men torsdag 5. september informerte Highlight Safety sine kunder om at de innstiller driften av Ocas-anleggene. Og det med en frist på kun åtte dager.

«Vi henstiller alle våre kunder til å finne alternative merkingsmåter for sine installasjoner. Highlight Safety AS holder det for øyeblikket som usannsynlig at selskapet vil ha mulighet til å ta opp driften av disse installasjonene igjen», heter det i brevet, som Teknisk Ukeblad har sett.

Årsaken til avslutningen av driften er at det ikke har vært mulig for selskapet å finne en tilfredsstillende driftsløsning.

«Selskapet har hatt tro på at dette skulle være mulig, men var avhengig av at en leverandør sa seg villig til å levere visse radarrelaterte tjenester. Denne mulige leverandøren har nå informert Highlight Safety AS om at de ikke ønsker å levere disse tjenestene i fremtiden», skriver selskapet i brevet.

Frykter ulykker

Nestleder Jo Bjørn Skatvold i Norsk Flygerforbund mener at innstillingen av Ocas-driften øke risikoen for flyulykker.

– Flygerne er nå blitt vant til å bruke Ocas for å oppdage kraftspenn i dårlig sikt og i mørket. Da er det et problem at denne sikkerhetsbarriæren plutselig ikke finnes lenger, sier han til Teknisk Ukeblad.

Alle luftfartshindrene med Ocas-anlegg er nå meldt inn Notam-systemet, som er et informasjonssystem for luftfarten. Men dette er langfra noen fullgod løsning for Skatvold, som mener er for tungvint for flygerne å orientere seg i.

Vestas sa nei

Daglig leder Eskill J. Ahlgren i Highlight Safety ønsker overfor Teknisk Ukeblad ikke å nevne navn på noen av selskapene Highlight Safety har forsøkt å få i stand et samarbeid med.

Teknisk Ukeblad har imidlertid fått tilgang til en epost Highlight Safety fikk fra Vestas 4. september. Vestas satser på Ocas-teknologien for å merke vindmøller.

I eposten skriver Vestas at de ikke ønsket å forlenge serviceperioden eller overta noe ytterligere ansvar for Highlight Safety. Vestas kunngjør samtidig at all service vil bli avsluttet på nettopp fredag 13. september.

– **Leit**

Ahlgren synes det som er skjedd er veldig leit. Han mener fremdeles at produktet Ocas er veldig spennende.

– Jeg tror det kunne hatt en positiv rolle å spille, men man er nødt til å finne en ordentlig driftsløsning, ellers går det naturligvis ikke, sier han.

–*Undervurderte dere de teknologiske utfordringene?*

– **Nei, det mener jeg vi ikke har gjort. Vi har hele tiden vært klar over at det var viktig å få på plass en god teknologisk løsning og et system med tilstrekkelig kompetanse. Det har vært hovedutfordringen hele veien. Vi hadde et relativt godt håp om å komme i mål, men det holdt ikke helt fram, sier Ahlgren.**

–*Vil du fortsette å jobbe for å få dette opp og gå igjen?*

– Jeg kommer til å være realistisk med tanke på hva som er mulig å få til, akkurat nå synes jeg det ser vanskelig ut, men i den grad det kan være mulig å finne en løsning, vil jeg fortsette å vurdere muligheten, sier han.



Slike master i varselsfarger kan det bli mer av nå som flyvarslingsystemet Ocas ikke lenger er i drift. Foto: Signe Harby Brochmann

En ukes frist

Luftfartstilsynet sendte like før helgen brev til alle netteierne som bruker Ocas-systemet der de ber dem redegjøre for hvordan de nå skal få luftspennene sine merket i henhold til forskriftene.

– Enten må de få i stand driftsovervåking av Ocas-anleggene sine, ellers så må de merke på annen måte, sier avdelingsdirektør Wenche Olsen i Luftfartstilsynet til Teknisk Ukeblad.

Kraftselskapene har fått en uke på seg til å svare.

– Vi skriver til nettselskapene at vi ser på det som svært alvorlig at spennene ikke oppfyller kravene i forskriften. Derfor har vi gitt dem kort frist på å melde tilbake om hva de vil gjøre, det er ikke normalt at vi gir dem kun en uke til å svare, sier hun.

– Kom overaskende

Som følge av at varslingsystemet er ute av drift er nå hele 13 av BKK Netts spenn ikke lenger forskriftsmessig merket.

Selskapets administrerende direktør Thor André Berg sier til Teknisk Ukeblad at han synes det er beklagelig at Ocas-anleggene ikke lenger er operative.

BKK har tidligere vært inne på eiersiden i Ocas. Siden i vår har BKK Nett vært underleverandør for Highlight Safety for å gjennomføre oppgradering og vedlikehold på alle Ocas-anleggene i Norge. I tillegg fikk selskapet ansvar for driftsovervåkingen av anleggene,

BKK Nett har ennå ikke tatt stilling til om de vil fortsette driften av sine egne Ocas-anlegg.

– Beslutningen kom overraskende på oss, og vi har ikke tatt endelig stilling til hva vi skal gjøre med våre anlegg, sier Berg.

Åpner for overtagelse

– Er det aktuelt for BKK å ta over for Highlight Safety og fortsette driften av alle Ocas-anleggene i Norge?

– Det kan være et alternativ som vi må vurdere.

– Hvis dere ender med å ikke gå videre med Ocas, hvilke løsninger velger dere da for å få merket spennene i henhold til forskriften?

– Dette er ikke avklart ennå, og vi må diskutere alternativ merking av luftspenn med Luftfartstilsynet, sier Berg.

– Alvorlig

– Når regner dere med å få dette på plass?

– **Vi valgte å benytte Ocas-merking fordi dette er spenn som er utfordrende å merke konvensjonelt, så dette er omfattende arbeid som vil ta tid.**

– *Hvor alvorlig ser dere på at dere har spenn som ikke er merket i henhold til forskriften?*

– Vi ser veldig alvorlig på dette, og ble derfor overrasket over at driften av Ocas-anleggene ble avsluttet med så kort varsel. Vi vil gjøre det vi kan for å få til en tilfredsstillende løsning, sier Berg.

– *Har dere fått betalt for arbeidet dere har gjort for Highlight Safety, eller taper BKK penger på dette?*

– Dette er et forhold mellom oss og Highlight Safety som vi ikke ønsker å kommentere.

– *Har Highlight Safety undervurdert de teknologiske utfordringene som driften av Ocas-anleggene førte med seg?*

– Det ønsker vi ikke å kommentere.

Ser på alternativer

Overraskelsen over at Highlight Safety kaster kortene har neppe vært like stor for Statnett som for BKK. Statnett [avskrev nemlig Ocas-teknologien allerede i vår](#), og har siden da arbeidet med alternative merkemethoder.

Kommunikasjonssjef Martha Hagerup Nilson i Statnett forteller at selskapet jobber med midlertidig merking av spennene hvor Ocas var eneste varsling.

Spennene over Holandsfjorden i Nordland og over Hardangerfjorden er nå forskriftsmessig merket, mens spennet over Rombaksfjorden i Nordland vil være ferdig midlertidig merket i løpet av uken.

– Det gjenstår å merke to spenn som krysser vernede områder, der Ocas har vært eneste merking. Vi er i dialog med lokale og sentrale myndigheter for å finne gode løsninger som både tilfredsstiller luftfartsverkets krav til luftfartshindre og samtidig få aksept hos lokale myndigheter for hvordan vi merker, sier Nilson.

Bruker signalfarger

– *Kan vi nå vente at det blir mer merking av master med signalfarger?*

– De alternativene vi jobber med er fargemerking med tape av mastene, i fargene rød og hvit og alternativt gult hvis vi får godkjenning fra Luftfartstilsynet, sier Nilson.

Merkingen skal på plass så fort som mulig, men det kan ifølge Nilson ta noe tid på grunn av for eksempel krav til endringer i reguleringsplan og utkoblingsmuligheter.

– *Hvor alvorlig ser dere på at spenn ikke er merket i henhold til forskriften?*

– Statnett ser alvorlig på situasjonen, og vi jobber med å bringe forholdet i orden, sier Nilson.