

TILSYN
AV
HELIKOPTERDEKK
PÅ
HEIDRUN TLP
RAPPORT NR. 2021F505

Tilsynet ble gjennomført 21. til 23. juni 2021

Deltakere fra eier av innretningen der helikopterdekket var plassert:

- Se egen deltakerliste i rapport fra Ptil

Deltakere fra Luftfartstilsynet:

- Per Helge Wilhelmsen, senior flyplassinspektør

1. INNLEDNING

1.1 Petroleumstilsynet har anmodet Luftfartstilsynets om bistand til å verifisere om helikopterdekket på HEIDRUN TLP er i samsvar med regelverkets krav. På denne bakgrunn har Luftfartstilsynet den 21. til 23. juni 2021 gjennomført tilsyn av helikopterdekket på HEIDRUN TLP.

1.2 Tilsynet av helikopterdekket ble gjennomført mens innretningen drev med produksjon og boring på **Heidrun feltet**.

1.3 Henvisning til forskrifter:
FOR 2019-05-14 nr.604 - Forskrift om luftfart med helikopter - bruk av offshore helikopterdekk - BSL D 5-1.

Luftfartstilsynet forvalter og utvikler i tillegg følgende regelverk for norsk sivil luftfart som omhandler helikopterdekk:

- FOR-2014-07-15-980 Forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder. (BSL E 2-1).
- FOR-2016-07-01-868 Forskrift om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. (BSL A 1-3)

1.4 Tilsynet ble gjennomført med spesiell vekt på følgende:

- Plassering og størrelse
- Hinderfrihet
- Friksjon, adkomster, sikkerhetsnett mm
- Merking
- Belysning
- Operativ utrustning
- Beredskapstiltak mot brann
- Vedlikehold og operasjon.
- Rapportering til Statens kartverk

1.5 Ved gjennomføringen deltok personer angitt på forsiden. Luftfartstilsynets revisor har gjort observasjoner og kan dessuten ha stilt spørsmål til ikke navngitte personer.

Observasjoner av forhold som ikke er i henhold til gjeldende forskrift, klassifiseres som **avvik**.

Andre observasjoner som Luftfartstilsynet mener det av hensyn til flysikkerheten er nødvendig at innretningens ledelse tar standpunkt til, er angitt som **merknader**. Herunder observasjoner som ikke er hjemlet i Petroleumstilsynets «Forskrift om utforming og utrustning av innretninger med mer i petroleumsvirksomheten», (innretningsforskriften) § 70 - Helikopterdekk.

Avvikene og merknadene er listet opp under punkt 4 i rapporten.

2. BESKRIVELSE

2.1 EIERFORHOLD OG LUFTFARTSFORETAK

2.1.1 HEIDRUN TLP var eiet av produksjonslisens 124 og operert av Equinor.

2.1.2 På tilsynstidspunktet var det CHC Helikopter Service som opererte på på helikopterdekket. SAR-helikopter fra CHC var også stasjonert her.

2.2 PLASSERING, UTFØRELSE, STØRRELSE OG BELASTNING (Kapittel II)

Plassering:	Nord vestre hjørne på plattformen
Konstruksjon:	«Safedekk» på fagverk
Høyde over havet:	221 fot (helidekkhøyde)
Aktuell D-verdi:	23
Merket D-verdi:	23x
Diameter:	23
Merket belastning	22,0 t
H'en og sjevron er dreid 7 grader med klokken	

2.3 INNRAPPORTERING AV LUFTFARTSHINDER TIL NASJONALT REGISTER OVER LUFTFARTSHINDRE (NRL)

2.3.1 Rapportering av faste og midlertidig hinder.
Rutiner for rapportering til Nasjonalt register over luftfartshindre (NRL), jf. BSL E 2-1 § 4, skal være etablert hvis innretningen er å betrakte som et hinder.

HEIDRUN TLP hadde en høyde på over 30 meter, som medfører at innretningen vil utgjøre et hinder, jf. BSL E 2-1 § 2. HEIDRUN TLP skal derfor være registrert i NRL. En sjekk i registret til NRL viste at HEIDRUN TLP var registrert.

Se også luftfartstilsynets web-sidersider:

<http://luftfartstilsynet.no/regelverk/>

2.4 VARSLING OG RAPPORTERING AV LUFTFARTSHENDELSER OG LUFTFARTSULYKKER

2.4.1 Rapportering av luftfartsulykker
I henhold til **FOR 2016-07-01 nr. 868: Forskrift om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. (BSL A 1-3)** skal alle relevante hendelser rapporteres til Luftfartstilsynet senest 72 timer etter at hendelsen fant sted.

Fra vedlagte linker kan man laste ned forskriften, og få mer informasjon om hvilke hendelser som skal rapporteres og samtidig se brukerveiledning for elektronisk rapportering:

<http://caa.no/regelverk/>

<http://www.caa.no/reporting/>

3 OPPSUMMERING

Helikopterdekket på HEIDRUN TLP var skalert ned til D-verdi lik 23 og sjevron og H'en var dreid 7 grader med klokka. Opprinnelig hadde dekket en diameter på ca. 27 meter og ingen kunne fortelle hvorfor dekket var nedskalert.

Det ble gjort en del funn relatert til utforming, diverse utstyr, dokumentasjon og styringssystem.

Turbulensanalyse kunne ikke framlegges. Det var diverse mangler på GA-tegninger. Her kan bla nevnes målsetting og at 150 grader sektor sannsynligvis ikke er riktig inntegnet. Videre har «Flyplass data arket» forbedringspotensiale og foran nevnte GA-tegninger er også en del av «Flyplasdata arket».

For slukking av brann på helidekket var det tilgjengelig tre vannkanoner, tre Dual Agent skap og diverse handslukkere. Dekket var utstyrt med kun en hydrant for brannslanger. Det var ikke slukkemidler tilgjengelig for slukking av motorbrann, hverken CO2 eller pulver. Videre var begge pumpekapene for drivstoff ikke utstyrt med sprinkler.

Pga. av at dekket var nedskalert, stemte ikke fortøyningsfestene i helikopterdekket med referansesirkelen, så her må man se nærmere på hvordan evt fortøyning kan/må utføres.

Rom med brannbekledning for helidekk mannskap skal være i umiddelbar nærhet av helidekket. Her måtte man ned trappa fra helibua, gjennom en sluse, videre gjennom heliloungen, ned en korridor og inn i et rom innredet som kontor. Innerst i dette kontoret var brannbekledningen plassert. Her var det meget trangt for at to personer skulle kunne foreta påkledning samtidig.

Tilsynet var til stede under et par landinger og avganger og inntrykket var at dette var et veldrevet helidekk. Helidekk mannskapet framsto som meget dedikert, rutinert og fokusert fra de møtets i helibua, under selve helikopteroperasjonen og fram til og med en debreif etter at helikoptert var dratt.

4 AVVIK OG MERKNADER

Vedlagt følger tabell med avvik og merknader.

Merknader (forbedringstiltak) identifiseres med at de ikke har henvisning til noen § i forskrifter.

Luftfartstilsynet, 23.06.2021

Per Helge Wilhelmsen
senior flyplassinspektør