

## DEEPSEA ATLANTIC

Helideck audit 2023F511

24 - 27. april 2023

Ptl ref. 2023/213/BG, aktivitet 405001012

Lt saksnummer 23/07113

## FOR-2021-03-18-815 Forskrift om helikopterdekk på flytbare innretninger

Item	§	Heading	Text from regulations	Non-conformity	Coments from deck owner	Coments from CAA	Status
1	§7	Helikopterdekk data mv.	<i>En helikopteroperator kan kun benytte et helikopterdekk hvor helikopterdekkoperatøren har dokumentert og vedlikeholdt data om helikopterdekket og andre data av betydning for flysikkerheten. Helikopteroperatører og andre som har behov for det, må ha tilgang til denne dokumentasjonen.</i>  <i>Helikopterdekkoperatøren må ha oversendt helikopterdekkdataene til kunngjøringsstjenesten for luftfarten i den form, og med den kvalitet som kunngjøringsstjenesten bestemmer. Dersom dataene gjøres kjent gjennom et kunngjøringsystem, må helikopterdekkoperatøren overvåke de data om helikopterdekket som publiseres, og sørge for nødvendige endringer slik at helikopterdekkdataene til enhver tid er korrekte.</i>	Flyplassdataark bør inneholde tilstrekkelig informasjon til at helikopteroperatøren får første hands informasjon om utforming, hindersituasjon og ytelser på tekniske installasjoner.  I flyplassdataarket manglet en del informasjon og noe var feil fylt inn.  Alle avvik fra forskriften må framgå av flyplassdataarket.  GA-tegninger og merkeplan var mangelfull og beskrev ikke utforming, hindersituasjon og merking på en korrekt, utfyllende og lett forståelig måte. Tegninger som bør vedlegges: GA-tegninger som viser plan og snitt. Tegning som viser utforming, alle sektorer og hindringer. Samt merkeplan/malingsplan.  Se også Luftfartstilsynets hjemmeside. Der finner man siste revisjon av flyplassdataark.			
2	§21	210° hinderfri inn- og utflygingssektorer	<i>(2) I 210° inn- og utflygingssektor skal det ikke være hinder som rager over helikopterdekkets nivå.</i>	Nedfellbare rekkverk var over dekknivå når nedfelt.			
3	§27	Merking av hinderfri sektor	<i>(1) Helikopterdekkets 210° hinderfrie sektor skal være merket. Merkingen skal bestå av et 10 cm bredt svart felt langs hver av sektorgrensene, sammensatt slik at de utgjør sektorens vinkel der hvor det hinderfrie området begynner (chevron). Vinkelens høyde skal være lik bredden av helikopterdekkets kantmerking. Se figur 8 i vedlegg</i>	Sjevron er ikke malt på perimeterlinjen, men et stykke inn på helidekket. Luftfartstilsynet er usikker på hvorfor. Se også "Oppsummering" i rapporten.			
4	§36	Helikopterdekk belysning	<i>Helikopterdekk som skal benyttes for flyging om natten eller under forhold med redusert sikt må ha:</i>  <i>a. Et flomlysarrangement skjernet slik at helikopterbesetningen ikke blir blendet under innflyging, start og landing. Gjennomsnittlig belysningsstyrke må være minst 10 lux målt 0,1 m over dekknivå. Belysningen av helikopterdekket må ha en jevnhet som ikke er dårligere enn forholdet 8 til 1, beregnet av gjennomsnittlig belysningsstyrke dividert på minimum belysningsstyrke i en sirkel som har diameter 8 m større enn diameteren på referansesirkelens innerkant.</i>	Lysberegning for flomlys på helikopterdekket var ikke tilgjengelig. (Kun fire monterte flomlys synes å være noe lite for å oppfylle forskriftens krav til lysmengde og jevnhet.)			
5	§4	FOR-2014-07-15-980 Forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder (BSL E 2-1)	<i>Forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder BSL E 2-1 § 4 Rapporteringsplikt</i>	Riggens posisjon er ikke registrert i NRL-nasjonalt register for luftfartshinder			
6	§2-4	FOR-2016-07-01-868 Forskrift om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. (BSL A 1-3)	<i>§2 Virkeområde</i> <i>Forskriften gjelder innenfor norsk område, herunder på Svalbard.</i> <i>Forskriften gjelder for bakkepersonell på helikopterdekk på innretninger og fartøy innenfor norsk område.</i> <i>§4 Rapporteringsplikt</i> <i>Forordning EU 2015/1018 (vedlegg IV).</i> <i>Forordning EU 376/2014 (artikkel 4).</i> <i>Forordning EU 216/2008 (vedlegg II).</i>	Forskrift om rapportering av hendelser kunne vært bedre kjent blant helidekk mannskap og de som sørger for rapportering til Luftfartstilsynet. Klargjøring av hva som er rapporteringsverdig i forbindelse med hendelser relatert til helidekk og helikopteroperasjoner og en sjekket det som er rapporteringsverdig når helt fram til Luftfartstilsynet			
<b>Forbedringspunkter, merknader</b>							
7				Ved testing av brannkanoner på helidekk, viste det seg at disse kunne vært bedre innstilt i forhold til vindretning og vindhastighet for å optimere dekningsområdet.  Helidekkmanskaper bør gjøre seg bedre kjent med sløkkeutstyrets muligheter og begrensninger for å kunne optimere innstilling av brannkanonene for landing			