

REVISJON

AV

HELIKOPTERDEKK

PÅ

ELDFISK 2/7B

RAPPORT NR. 2014F511

Revisjonen ble gjennomført 16. september 2014

Deltakere fra eier av innretningen der helikopterdekket var plassert:

- Se egen deltagerliste i rapport fra Ptil

Deltakere fra Luftfartstilsynet:

- Per Wilhelmsen, flyplassinspektør
- Olav Monsen, flyoperativ inspektør helikopter

1. INNLEDNING

1.1 Petroleumstilsynet har bedt om Luftfartstilsynets bistand til å verifisere om helikopterdekket på ELDFISK 2/7B er i samsvar med regelverkets krav. På denne bakgrunn har Luftfartstilsynet gjennomført revisjon av helikopterdekket på ELDFISK 2/7B.

1.2 Revisjonen av helikopterdekket ble gjennomført på ELDFISK 2/7B på innretningens lokasjon på Eldfisk feltet.

1.3 Henvisning til forskrifter:

FOR-2007-10-26-118: Forskrift om kontinentalsøkkelflyging – ervervsmessig luftfart til og fra helikopterdekk på innretninger og fartøy til havs (BSL D 5-1)

FOR 2003-04-14 nr 514: Forskrift om rapportering og registrering av luftfartshindre (BSL E 2-1).

FOR 2006-12-08 nr 1393: Forskrift om varslings- og rapporteringsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. (BSL A 1-3)

1.4 Revisjonen ble gjennomført med spesiell vekt på følgende:

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

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**.

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

2. BESKRIVELSE

2.1 EIERFORHOLD OG LUFTFARTSFORETAK

2.1.1 ELDFISK 2/7B er eid og operert av COPSAS AS.

2.1.2 På revisjonstidspunktet var det Bristow Norway as som fløy på helikopterdekket

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

Plassering:	Nordsiden (340 grader)
Konstruksjon:	Ståldekk på fag verk.
Høyde over havet:	48.72 fot
Aktuell D-verdi:	23 (1,0xD)
Merket D-verdi:	23
Diameter:	25.25
Merket belastning	10,0t
Total høyde på innretningen:	ca.: 308 fot

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

2.3.1 Generelt

Sjøfartsdirektoratet har i sammenheng med helikopterrevisjoner gitt Luftfartstilsynet anledning til å følge opp om det er etablert prosedyrer for rapportering av innretninger som utgjør faste eller midlertidige luftfartshindre på norsk kontinentalsokkel eller i norsk territorialfarvann til Nasjonalt Register over Luftfartshindre (NRL), jf. Bestemmelser for sivil luftfart (BSL E 2-1).

2.3.2 Rapportering av faste og midlertidig hinder over 60 m

Det ble verifisert at ELDFISK 2/7B hadde en høyde på over 60 meter, som medfører at innretningen vil utgjøre et hinder, jf. BSL E 2-1 § 3.

Rutiner for rapportering til Nasjonalt register over luftfartshindre (NRL) skal være etablert hvis innretningen er å betrakte som et hinder, jf. BSL E 2-1 § 4 og Luftfartstilsynets brev av 26.03.2004 vedrørende rapportering og registrering av faste og flyttbare installasjoner.

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 2006-12-08 nr. 1393: Forskrift om varsling- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker mv., og om lagring, utveksling og utlevering av rapporterte opplysninger” (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://luftfartstilsynet.no/selvbetjening/rapportere/>

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

3 OPPSUMMERING

Denne revisjonen hadde hovedfokus på utforming, hindersituasjonen og tekniske anlegg. Det ble også tid til å ta en kort gjennomgang med stikkprøver av operasjons- og beredskapsmanual og drifts- og vedlikehold system.

Helikopterdekket var utformet som et 1,0xD dekk. Det ble avdekket en del GAP/avvik/merknader som kan bidra til forbedringer. GA-tegninger og merkeplan var noe mangelfull. Det ble registrert en rekke hinder som i 210 grader sektor var høyere enn dekknivå. Tilsvarende ble det registrert en del hinder i 180 grader 5:1 fallgradient sektor. Mange av disse hindrene vil enkelt kunne fjernes, eventuelt modifiseres til ikke å være et hinder. Samtidig var der en del hinder som ikke hadde noen funksjon, annet en at de var et hinder.

Luftfartstilsynet fikk et generelt godt inntrykk av operasjon av helikopterdekket, trening av helidekk mannskap, prosedyrer, drift og vedlikehold.

Luftfartstilsynet, 16.09.2014

Per Wilhelmsen
flyplassinspektør

4 AVVIK OG MERKNADER

Vedlagt følger tabell med avvik og merknader.

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

Eldfisk 2/7B

Rapport nr. 2014F511

16.09.2014 pw rev a

Saksnummer:

Item	§	Heading	Text from regulations	Non-conformity	Comments from deck owner	Comments from CAA	Status
1	§6	<i>Dokumentasjon</i>	Helikopterdekk som omfattes av denne forskrift, skal tilfredsstillende den standard som er fastsatt av den myndighet som har tilsynet med innretningen eller fartøyet. Eier/bruker av innretningen eller fartøyet skal i alminnelighet fremlegge følgende dokumentasjon: c) Tegninger som viser helikopterdekket med omgivelser, plassering av hinderfrie plan, samt plassering av hindringer med angivelse av høyder. d) Tegninger som angir helikopterdekkets detaljer.	GA-tegninger og merkeplan var mangelfull og beskrev ikke utforming, hindersituasjon og merking på en korrekt, utfyllende og lett forståelig måte.			
2	§12	<i>Hinderfri ut- og innflygingssektor</i>	(1) Helikopterdekket skal ha en 210° hinderfri ut- og innflygingssektor. Sektoren skal utgå fra helikopterdekkets nivå, i dets horisontalplan, unntatt over en 180° vinkel regnet gjennom sentrum av dekket vinkelrett på 210°-vinkelens midtlinje. Denne delen av den hinderfrie ut- og innflygingssektor skal utgå i et plan med fallgradient 5:1 fra sikkerhetsnettets eller gangbroens ytterkant og ned til havets nivå.	Det ble registrert en rekke hinder i 210 grader sektor, slik som helibu, levegger, rekkverk ESD-skap, piskantenner, "rakett snuteantenne", antennebrakett uten antenne, braketter på ramme for perimeternett, brakket for slangegude for demontert drivstoffanlegg, etc. 180 grader sektor ble registrert plattform på øst og vestsiden, radiolinjeantennene øst, livbåstasjoner etc.			
3	§16	<i>Friksjon</i>	(7) Kravet om taunett på ikke-bevegelige helikopterdekk kan fravikes dersom dekket er slik utformet og det er etablert et system som sikrer at helikopteret ikke kan skli, og at friksjonskoeffisienten er minst 0,65. Kravet om taunett kan ikke fravikes dersom det er snø eller is på helikopterdekket.	Det var ikke etablert prosedyre for jevnlig sjekk av friksjon.			
4	§17	<i>Maling</i>	Maling som benyttes på eller i tilknytning til helikopterdekket skal være av brannhemmende type.	Det kunne ikke dokumenteres at malingen som var benyttet var brannhemmende.			

Eldfisk 2/7B

Rapport nr. 2014F511

16.09.2014 pw rev a

Saksnummer:

Item	§	Heading	Text from regulations	Non-conformity	Comments from deck owner	Comments from CAA	Status
5	§18	<i>Sikkerhetsnett</i>	(1) Helikopterdekket skal være omgitt av et sikkerhetsnett av 1,5 meter bredde for å redusere ulykkesrisiko for personer på dekket. Nettet skal være laget av et korrosjons- og brannbestandig materiale. Maskene skal ikke være større enn 10 cm i firkant. Sikkerhetsnettet skal være sterkt nok til å tåle en belastning av minimum 200 kg/m ² . Nettet skal utgå fra lik høyde under helikopterdekket og ha ca. 10° helning oppover slik at dets ytterkant kommer i høyde med helikopterdekkets nivå.	Det var ikke etablert prosedyre for å jevnlig verifisere degradering av perimeternet. (Frictape nett)			
6	§22	<i>Renne</i>	Helikopterdekket skal være tett og omsluttet av en renne som kan oppfange og gi avløp over bord. Rennen skal være laget slik at den tåler brennende drivstoff og ha en dimensjon på minst 200 x 200 mm	Rennen var overbygd og det var ikke mulig å visuelt inspisere rennen og avløp!			
7	§26	<i>Merking av hinderfri sektor</i>	<i>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. Vinkelens høyde skal være lik bredden av helikopterdekkets kantmarkering (se vedlegg 1).</i>	Sjevron var ikke malt på perimeterlinjen.			
8	§27	<i>Merking av helikopterdekkets størrelse</i>	Helikopterdekket skal merkes med D-verdien for det største helikopteret som kan bruke dekket. D-verdien i hele meter skal være påført i kontrastfarge på minst tre steder (90° avstand) på helikopterdekkets ytre markering. Tallene skal ha en høyde på ca. 60 cm (se vedlegg 1).	ICAO foreslår i revidert Annex 14 Heliport vol II at bokstavhøyden skal være 90 cm. Luftfartstilsynet er i ferd med å revider BSL-D 5-1 og vil følge ICAO på dette punktet.			
9	§40	<i>Brannslukningsutstyr</i>	<i>Brannslukningsutstyr skal finnes tilgjengelig i samsvar med henholdsvis Petroleumstilsynets og Sjøfartsdirektoratets forskrifter og være i funksjonsdyktig stand.</i>	Monitorer var ikke ocillerrende og ikke utstyrt for fjernstyring. (Manuelt betjente monitorer)			

Eldfisk 2/7B

Rapport nr. 2014F511

16.09.2014 pw rev a

Saksnummer:

Item	§	Heading	Text from regulations	Non-conformity	Comments from deck owner	Comments from CAA	Status
10	§40	Brannslukningsutstyr	Brannslukningsutstyr skal finnes tilgjengelig i samsvar med henholdsvis Petroleumstilsynets og Sjøfartsdirektoratets forskrifter og være i funksjonsdyktig stand.	Monitor slukkeannlegget var modifisert til ny type skum. Resultat fra lab test av korrekt innblanding av skum forelå ikke.			
11	§40	Brannslukningsutstyr	Brannslukningsutstyr skal finnes tilgjengelig i samsvar med henholdsvis Petroleumstilsynets og Sjøfartsdirektoratets forskrifter og være i funksjonsdyktig stand.	Kalkulasjon på tilgjengelig slukkemidler sammenlignet med f.eks kravet til NORSOK. Dual Agent (3 stk anlegg) har felles skumtank med monitorer.			
12	§46	Bemannning	(5) Det påhviler HLO å forestå den daglige ledelse av arbeidet på helikopterdekket under helikopteranløp, samt å holde plattformsjefen underrettet ved faste intervaller om status vedrørende helikopterdekk, utstyr og tjenester. Han plikter spesielt å påse at: a)nødvendige tiltak er truffet for å hindre at uvedkommende befinner seg på helikopterdekket før avgang og landing b)dekket er ryddet for løse gjenstander, snø og is, brennbare substanser, etc. c)nødvendig personell er på plass og i beredskap d)kranoperasjoner i helikopterdekkområdet er opphørt e)alt utstyr og instrumenter er på plass og funksjonsdyktig.	Det kunne ikke framlegges sjekklister for klargjøring av helikopterdekket.			
Merknader:							
13				Det var ikke utarbeidet flyplass info ark. Flyplassdataark bør innholde tilstrekkelig informasjon til at helikopteroperatøren får første hands informasjon om utforming, hindersituasjon og ytelser på tekniske installasjoner. Eksempel på "Flyplass data informasjon kan fås hos Luftfartstilsynet eller helikopteroperatørene.			