

民用直升机海上平台运行规定 (CCAR-94FS-III)

(1997年9月22日中国民用航空总局令第67号公布 自公布之日起施行)

第一章 总则

第一条 为了规范民用直升机(以下简称直升机)在海上平台的运行,确保飞行安全,依据《中华人民共和国民用航空法》和其它有关规定,参照国际民用航空公约和国际海事组织的有关附件要求,并结合我国民用航空直升机海上平台飞行的实际,制定本规定。

第二条 在中华人民共和国领海区域内从事海上平台飞行作业的直升机营运人和驾驶员,必须遵守本规定。

在内陆水域从事水上平台飞行作业的直升机营运人和驾驶员,参照本规定执行。

第三条 直升机海上平台,是指海上漂浮或固定的建筑物上供直升机降落和起飞的场地,包括海上移动平台、移动钻井平台、移动采油平台、自升式采油平台、柱稳式平台(即半潜式平台和坐底式平台)、水面式平台(即船式平台和驳式平台)等,俗称直升机甲板。

第四条 直升机海上平台的规格、设施、标准和运行条件,必须经中国民用航空总局(以下简称民航总局)或其授权的机构审查批准,未经批准的直升机海上平台不得投入使用。

第二章 直升机海上平台及障碍物限制

第五条 供直升机海上平台降落、起飞的直升机甲板及障碍物扇形区必须符合下列条件:

(一) 直升机甲板只能设在 210° 抵/离扇区内(见图-1);

(二) 直升机甲板 210° 扇区的 180° 范围内,甲板边缘至水面5:1的斜坡以外,不允许有固定障碍物,如图-2所示;

(三) 单旋翼和横列式双旋翼直升机甲板不得小于所用直升机旋翼转动时最大全长(D)为直径的圆形区域;高于直升机甲板平面0.25m以上的设施,只能设在主起降方面一侧以图-3圆周A点为圆心的 150° 扇形区内,对其高度的限制如图-3所示;

(四) 纵列式双旋翼直升机甲板不得小于所用直升机 $0.9D$ 为直径的圆形区域, 150° 扇形区障碍物限制如图-4所示;

(五) 纵列式双旋翼直升机,可以在矩形直升机甲板上平行于长边的方向进行双向降落和起飞,但直升机甲板必须满足下列条件:

1. 长边不小于 $0.9D$;

2. 短边不小于 $0.75D$;

3. 150° 扇形区在矩形直升机甲板长边的一侧。

直升机甲板及 150° 扇形区障碍物限制如图-5所示。

(六) 如果直升机甲板严格限制在昼间使用,并在风速不大于所用直升机"飞行

手册"规定最大风速的0.5倍、气流平稳、云高300m以上、能见度大于5Km,则:

1. 单旋翼直升机可在以所用直升机旋翼直径(RD)为直径的直升机甲板上降落和起飞,对其180°区域障碍物限制如图-6所示;

2. 纵列式双旋翼直升机可在不小于所用直升机0.75D为直径的直升机甲板上降落和起飞,对其180°区域障碍物限制如图-6所示。

第六条 海上船舶直升机甲板的规格及障碍物限制,必须符合图-7或图-8的所示条件,方可用于直升机的降落和起飞。

第三章 灯光及助航设备

第七条 直升机海上平台在夜间使用时,降落区应当设有供直升机夜间降落和起飞的探照灯,其安装位置及角度应当能保证灯光光束照射在降落环中心,并不得妨碍驾驶员的视线和操作。

第八条 直升机甲板周边应当装设波长为570~590纳米的黄色或黄、蓝交替的边界灯,灯的间隔不大于3m。在灯上装有必要的滤光器或灯罩时,发光强度不应少于15.29坎德拉(cd)。灯的安装高度不得低于甲板平面,且不高干甲板平面0.25m。

第九条 在150°扇形区内,从A点到以降落环中心为圆心的0.83D范围内(见图-3),如有高于甲板平面3m~15m高度的障碍物,应当在其适当位置装设发光强度不少于10.2坎德拉(cd)的全方向红灯,或用泛光灯照射;在150°扇形区内,从降落环中心0.83D范围以外(见图-3),如障碍物或障碍物群高出甲板平面15m以上,应当在其障碍物或障碍物群的最高点安装发光强度为25.48~203.8坎德拉(cd)的全方向红灯;如障碍物高出甲板平面45m以上时,必须在其中间层加设障碍物灯,这些加设的中间层障碍物灯必须在顶部灯与平台之间,以相等的间距设置,并且灯间距不得超过45m。

第十条 在150°扇形区内,从降落环中心到1.5倍所用直升机最大全长的范围内(见图-3),如有高于3m以上的障碍物,应当用宽度为0.5m~6m桔红、白色交替或红、白交替或黑、白交替的条纹箍表示。

第十一条 直升机平台必须装设性能可满足飞行任务需要的收发信机(HF和VHF)、无方向性无线电信标发射机(NDB)及气象保证设施(风标、计风仪、场压计、温度计等)。

第四章 标识

第十二条 直升机甲板上必须在规定位置(见图-1)用1.2m×1.2m的白色漆字标出海上平台的识别标志;直升机甲板应当漆成深灰色或深绿色,其周缘用0.3m~0.4m宽度的白色漆勾画;降落环应当设在直升机海上平台的中心位置,漆成宽度为1m,内径等于所用最大直升机0.5D的黄色圆环;降落环中心应当漆有笔划宽度为0.4m,字的尺寸为4m×2.4m的白色"H"字样(见图-1)。

第五章 安全设施

第十三条 直升机甲板表面应当设有防滑网或与防滑网等效的设施。甲板周边应当设有宽度不小于1.5 m的安全网，安全网的外缘不得高出该甲板边缘以上0.15 m。

第十四条 直升机甲板必须设有埋头系留点，其数量、位置和强度必须能满足系牢停在平台上的直升机的要求。

第十五条 在直升机平台附近易取的位置，应当设有标志明显的消防救护设施和应急用品。

第十六条 执行海上平台飞行任务的直升机，必须装备永久性 or 可迅速展开的浮漂救生设施（包括浮筒、救生衣、救生筏等）。

第六章 运行

第十七条 直升机起飞、降落时，除必要的值班人员外，任何人不得在直升机甲板上逗留。直升机甲板上不允许有妨碍直升机降落和起飞的物体。

乘客必须按规定的路线上下直升机。

第十八条 直升机在海上平台起飞、降落的风速限制，按所使用直升机飞行手册的规定执行。

第十九条 驾驶员在行进中的船舶直升机甲板上起飞、降落，必须经过严格训练，并在降落前准确了解船的行进速度及滚动角度；驾驶员在船舶直升机甲板降落前，应当向值班员询问纵向和横向的运动数据，超过该机型手册规定时不得降落。

第二十条 直升机驾驶员可根据海上平台值班员通报的气象条件，参考风向标（袋）及海浪建立起落航线，无把握时应当以不小于经济速度的速度，距障碍物50 m以上的高度通场观察。

对以主平台为中心，半径3 km海域内的平台群，如果严格限制在昼间、并云高200 m以上、能见度大于3 km的条件下使用，可由主平台值班员指挥直升机降落和起飞。

第二十一条 执行海上平台飞行任务的直升机驾驶员，必须认真计算起飞重量、严禁超员、超载、超天气标准飞行。直升机增速前必须经过悬停检查，确信发动机工作正常，并具备无地效起飞的剩余功率，方可增速。

第二十二条 执行海上平台飞行任务的直升机机长，应当具备下列条件：

（一）经海上平台带飞，掌握了海上平台起飞、降落的飞行技术，有100小时以上的海上飞行经历，熟悉海上飞行特点，飞行理论、技术考试合格，取得海上飞行正驾驶的技术授权；

（二）取得航线运输驾驶员执照；

（三）海上昼间或夜间间断飞行90天，必须经飞行检查合格后，方可执行海上平台飞行任务。

第二十三条 外籍直升机驾驶员，应当在民航总局办理执照认可手续并经熟练带飞后，方可在中华人民共和国领海区域内执行海上平台飞行任务。

第二十四条 直升机驾驶员目视海上平台起飞、降落的最低天气标准为：

- (一) 昼间云高 2 0 0 m，能见度 3 k m；
- (二) 夜间云高 3 0 0 m，能见度 5 k m。

第二十五条 直升机驾驶员用平台导航台作仪表进近的最低天气标准为：

- (一) 用气压高度表时，最低下降高度等于并架高度加上 8 0 m；
- (二) 用无线电高度表时，最低下降高度等于并架高度加上 6 0 m；
- (三) 最低云底高等于最低下降高度加上 1 0 m；
- (四) 昼间能见度为 1 k m，夜间能见度为 1. 5 k m。

第二十六条 直升机驾驶员用机载雷达 / 导航台作仪表进近昼间的最低天气标准为：

- (一) 用气压高度表时，最低下降高度等于 9 0 m，云高为 1 0 0 m，能见度为 1 K m；
- (二) 用无线电高度表时，最低下降高度等于 6 0 m，云高为 7 0 m，能见度为 1 k m。

直升机驾驶员用机载雷达 / 导航台作仪表进近夜间的最低天气标准为：

- (一) 用气压高度表时，最低下降高度等于 1 2 0 m，云高为 1 3 0 m，能见度为 1. 5 k m；
- (二) 用无线电高度表时，最低下降高度等于 9 0 m，云高为 1 0 0 m，能见度为 1. 5 k m。

第二十七条 直升机营运人应当根据本规定和其他有关规定制定适合本公司情况的直升机海上平台运行手册。

第七章 罚则

第二十八条 对违反本规定第四条的直升机营运人，由民航总局或民航地区管理局责令其停止违法运行，处以 2 0 万元以下的罚款，并追究其营运人的责任。

第二十九条 对违反本规定第四条、第二十一条的飞行驾驶员，根据造成后果的严重程度，由民航总局或民航地区管理局给其通报批评或吊扣其驾驶执照三至六个月。

第八章 附则

第三十条 本规定自发布之日起施行。在本规定发布之日前已有的不符合本规定要求的平台，应当按照本规定进行调整改进。

(图略)