

Surveillance des hélistations

Préparation et déroulement d'un contrôle



SOMMAIRE

Préparation

1. La revue documentaire
2. Liste de vérification: outil automatisé
3. Fiches réflexes
4. Matériel de mesures
5. Contacter l'exploitant



SOMMAIRE

Déroulement

6. La réunion d'ouverture

7. L'auditeur

8. Visite sur site

9. La rédaction du rapport et des constats

10. Traitement des constats

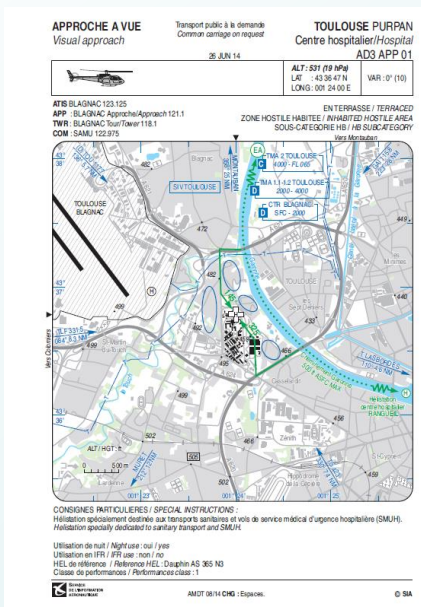
11. Actions et suivi



1. La revue documentaire

Pour préparer un contrôle d'hélistation, il faut se documenter sur le site que vous contrôlez. Les documents dont vous aurez besoin sont :

Cartes ou fiche publiées à l'information aéronautique (www.sia.fr)



ALENCON CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande HB					Centre hospitalier intercommunal d'Alençon Mamers TEL : 02 33 32 30 30 FAX : 02 33 32 31 14	
48°25'27"N	000°04'57"E	435 ft	FATO 20.6x20.6	TLOF 11.4x11.4	NIL	balisage : OUI.
en surface Zone hostile habitée		TLOF Bitume (4.5t)		nuit		HOR : NIL SSLIA : Oui (Extincteur 50kg poudre sur roues) Hélicoptère de référence : AS 365 N Dauphin Classe de performance : 1 Trouée courbe au Nord-Ouest. Pour LDG et TKOF, PPR PN 15 mn sur FREQ SAMU 61. Utilisation de l'hélistation par un seul hélicoptère à la fois. Voir carte atlas VAC hélisations



1. La revue documentaire

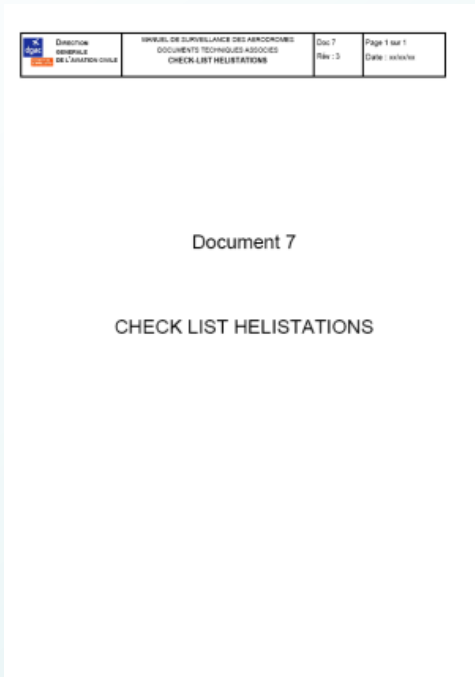
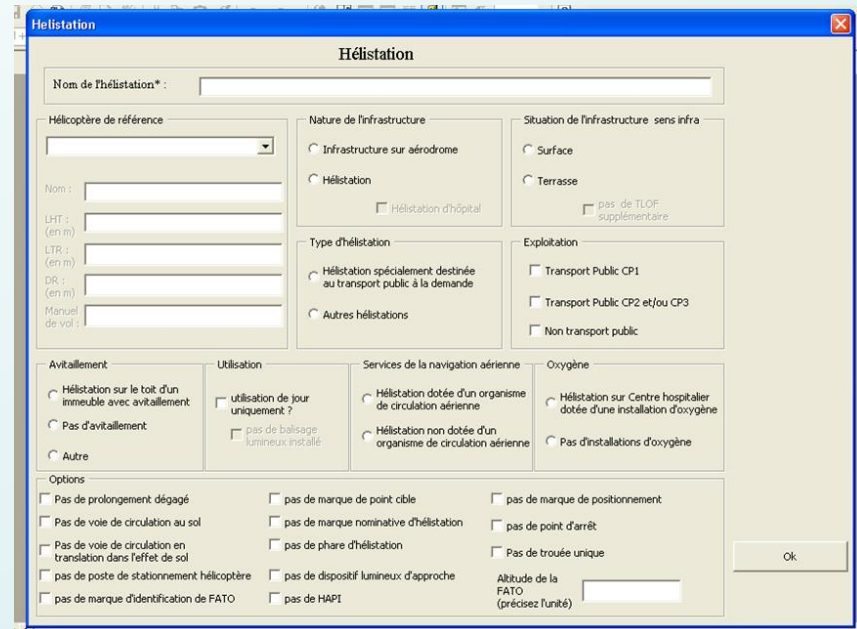
Pour préparer un contrôle d'hélistation, il faut se documenter sur le site que vous contrôlez. Les documents dont vous aurez besoin sont :

Photo aérienne du site : Google Earth/Géo portail / Flash Earth



1. La revue documentaire

Pour préparer un contrôle d'hélistation, il faut se documenter sur le site que vous contrôlez. Les documents dont vous aurez besoin sont :
La liste de contrôle (manuel de surveillance des aérodromes)

The screenshot shows a software window titled 'Helistation' with a sub-header 'Hélistation'. It contains a form for data entry with the following sections:

- Nom de l'hélistation* :** A text input field.
- Hélicoptère de référence :** A dropdown menu.
- Nature de l'infrastructure :** Radio buttons for 'Infrastructure sur aérodrome', 'Hélistation', and 'Hélistation d'hôpital'.
- Situation de l'infrastructure - sens infra :** Radio buttons for 'Surface', 'Terrasse', and 'pas de TLOF supplémentaire'.
- Type d'hélistation :** Radio buttons for 'Hélistation spécialement destinée au transport public à la demande' and 'Autres hélistations'.
- Exploitation :** Checkboxes for 'Transport Public CP1', 'Transport Public CP2 et/ou CP3', and 'Non transport public'.
- Avitaillement :** Radio buttons for 'Hélistation sur le toit d'un immeuble avec avitaillement', 'Pas d'avitaillement', and 'Autre'.
- Utilisation :** Checkboxes for 'utilisation de jour uniquement ?' and 'pas de balisage lumineux installé'.
- Services de la navigation aérienne :** Radio buttons for 'Hélistation dotée d'un organisme de circulation aérienne' and 'Hélistation non dotée d'un organisme de circulation aérienne'.
- Oxygène :** Radio buttons for 'Hélistation sur Centre hospitalier dotée d'une installation d'oxygène' and 'Pas d'installations d'oxygène'.
- Options :** A grid of checkboxes for various features like 'Pas de prolongement dégagé', 'pas de marque de point cible', 'pas de marque de positionnement', etc.
- Altitude de la FATO (précisez l'unité) :** A text input field.

An 'Ok' button is located at the bottom right of the form.

1. La revue documentaire

Pour préparer un contrôle d'hélistation, il faut se documenter sur le site que vous contrôlez. Les documents dont vous aurez besoin sont :

- **Arrêtés de création et de mise en service ou arrêté d'ouverture**

ARRETE

ARTICLE 1 - M. Jérôme DELHOME, représentant la Société SAF Hélicoptères, sise 17 rue des Lanettes à 65100 GER, est autorisé à créer, sur le territoire de la commune de GER, une hélistation à usage restreint, destinée au travail aérien et au transport public à la demande, selon les modalités définies dans l'annexe jointe au présent arrêté, sous les conditions suivantes :

- > d'installer un poste d'avitaillement sur le site qui fera l'objet d'un avis spécifique lorsque les travaux seront réalisés ;
- > l'activité aéronautique doit être suffisamment modérée pour qu'il n'en résulte pas de gêne ;
- > le survol des fermes et habitations environnantes est interdit ;
- > la piste doit être dégagée de tout obstacle et stabilisée pour permettre à un aéronef de s'y poser ;
- > dans le cadre de la sécurité des vols, les utilisateurs de l'hélistation doivent adopter la plus grande prudence en cas de pénétration des secteurs « Voltac ».

ARRETE

Article 1 : L'hélistation, sise 17 rue des Lanettes à 65100 GER, est mise en service partiellement pendant une durée de deux ans, soit jusqu'au 6 décembre 2013 ; cette autorisation pourra être reconduite sur demande expresse du représentant de la société SAF Hélicoptères.

Article 2 : La mise en service partielle est autorisée sous les conditions suivantes :

- > Les conditions d'usage et d'exploitation de l'hélistation doivent être conformes à celles spécifiées par l'arrêté de création n° 2011-333-08 du 29 novembre 2011 ;
- > Les conditions générales et particulières d'utilisation, jointes en annexe, doivent être respectées.



1. La revue documentaire

Pour préparer un contrôle d'hélistation, il faut se documenter sur le site que vous contrôlez. Les documents dont vous aurez besoin sont :

- **Compte rendu des visites préalables à la création et à la mise en service**



1. La revue documentaire

Pour préparer un contrôle d'hélistation, il faut se documenter sur le site que vous contrôlez. Les documents dont vous aurez besoin sont :

- **Compte rendu des visites préalables à la création et à la mise en service**

2. Rappels concernant les caractéristiques de l'hélistation

2.1. Dispositions générales

Une hélistation est un aérodrôme spécialement aménagé pour les hélicoptères. Elle fait l'objet d'un agrément préfectoral (ou ministériel) et doit répondre aux critères techniques de l'I.T.A.C. 13.

Elle doit être protégée dans ses axes de décollage et d'approche à l'atterrissage par des dégagements permettant la manœuvre des hélicoptères en toute sécurité.

Ces dégagements sont fonction de la classe de performances des hélicoptères appelés à fréquenter régulièrement la plate-forme et des conditions d'exploitation.

2.2. Caractéristiques géométriques

Dans notre cas, l'hélistation sera utilisée en procédure dite « ponctuelle ». Cette procédure correspond aux manœuvres d'urgence susceptibles d'être effectuées avec un hélicoptère subissant une panne moteur au décollage ou à l'atterrissage :

- soit la vitesse de l'hélicoptère autorise un atterrissage d'urgence sur l'hélistation,
- soit la vitesse est telle que l'hélicoptère doit poursuivre son décollage, ou remettre les gaz, avec un moteur en moins. Dans ce cas, la zone située face à l'appareil doit, par conséquent, être dégagée de tout obstacle.

Bien entendu, cette procédure d'urgence ne peut être réalisée qu'avec des hélicoptères multimoteurs, exploités **en classe de performances I**.



L'hélistation du centre hospitalier sera exploitée à vue, de jour et de nuit.

Les appareils ayant servi de référence pour le dimensionnement des caractéristiques géométriques de l'hélistation et de ses dégagements figurent dans le tableau ci-contre.

Les dimensions de l'aire d'approche finale et de décollage, dénommée FATO, sont 23 m x 23 m. L'aire de sécurité correspondante a pour dimensions 29 m x 29 m. Cette aire de sécurité constitue le périmètre d'appui à partir duquel sont établis les dégagements aéronautiques de l'hélistation. Ces caractéristiques sont largement dimensionnées pour les hélicoptères retenus comme référence.

De par ses dimensions, l'hélistation appartient à la **classe HB**, correspondant aux hélistations de petites dimensions.

A noter, enfin, que la plate-forme est dotée d'un balisage diurne et nocturne, ainsi que d'une manche à vent, conformes aux prescriptions de l'ITAC. Le bâtiment de l'hôpital est lui-même équipé d'un balisage lumineux (cheminées...).

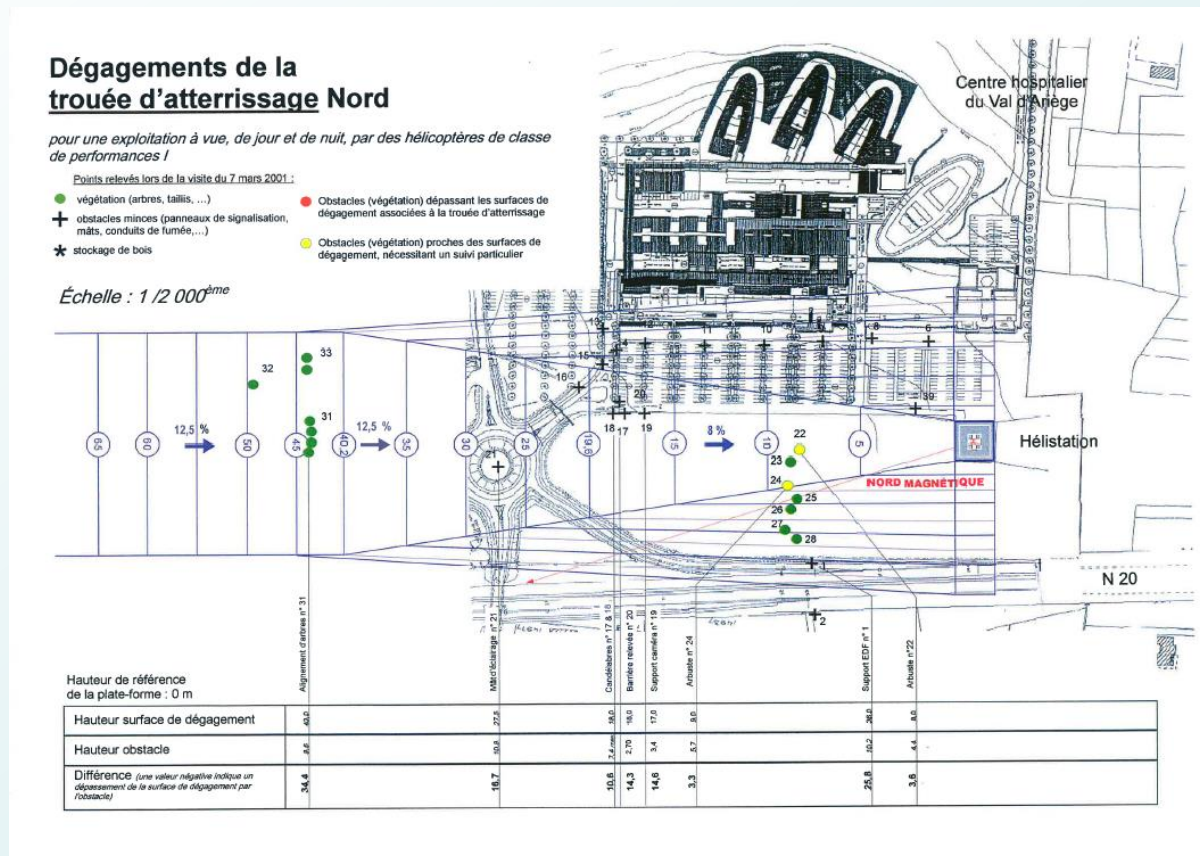
HELICOPTERE	Longueur Hors Tout (L.H.T.)	Diamètre du Rotor (D.R.)	Dimension maximale du Train d'Atterrissage (L.T.A.)
 BK 117	13,00 m	11,00 m	3,25 m (patins)
 EC 135	12,13 m	10,20 m	3,00 m (patins)



1. La revue documentaire

Pour préparer un contrôle d'hélistation, il faut se documenter sur le site que vous contrôlez. Les documents dont vous aurez besoin sont :

- Compte rendu des visites préalables à la création et à la mise en service



1. La revue documentaire

Pour préparer un contrôle d'hélisation, il faut se documenter sur le site que vous contrôlez. Les documents dont vous aurez besoin sont :

- **Dérogations ou mesures conservatoires éventuellement mise en place**

ARTICLE 1 – L'hélisation, sise 17 rue des Lanettes à 65100 GER, dont la mise en service permanente a été autorisée par arrêté préfectoral 2014013-0006 du 13 janvier 2014, bénéficie d'une dérogation temporaire aux dispositions du paragraphe 2.2 de l'annexe de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2012 susvisé afin de pouvoir procéder à l'avitaillement en carburant des hélicoptères sur le poste situé dans l'aire adjacente à l'aire de sécurité de l'hélisation.

Cette dérogation est accordée pour une durée de trois ans, soit jusqu'au **25 août 2017**. Elle pourra être reconduite sur demande expresse du représentant de la société SAF Hélicoptères.

ARTICLE 2 – Cette dérogation temporaire est accordée sous réserve d'application stricte des conditions générales et particulières d'utilisation suivantes :

- usage restreint aux pilotes justifiant de critères d'expérience suffisant (au moins 2000 heures de vol) et/ou d'une familiarisation suffisante de l'hélisation ;
- surveillance par l'exploitant de l'absence d'obstacles dans les zones de recueil autour de la FATO en cas de problème techniques ;
- maintenance et surveillance garantissant l'état de navigabilité des hélicoptères du Groupe Part145-FR 104 ;
- application des mesures compensatoires définies par l'exploitant de l'hélisation pour minimiser les risques d'explosions du poste d'avitaillement ;
 - la partie aérienne du poste de distribution ne contient que 14 litres non sous pression ;
 - le faible débit de distribution (3m³/heure) ;
 - les procédures d'avitaillement spécifiques sur l'hélisation (à savoir la vérification en fin d'utilisation du poste d'aucune pression au niveau du pistolet) ;
 - l'automatisation du poste de distribution garantissant la coupure de la pompe en fin de distribution de kérosène ;
 - l'installation d'avaloirs d'évacuation d'hydrocarbures garantissant l'évacuation immédiate du kérosène en cas de fuite sur l'hélisation ;
 - la maintenance régulière du système de distribution par l'installateur ;
- la présence à chaque atterrissage d'un agent formé au maniement des extincteurs ;
- la présence au minimum d'un extincteur sur roue de 50 kg de poudre BC, disposé de façon à être immédiatement disponible, en position et utilisable par l'agent en cas de choc de l'hélicoptère avec le distributeur de carburant.



1. La revue documentaire

- Procédures mises en place par l'exploitant**

Centre Hospitalier d'Auch 13000 Auch Siège à Auch (Lot)	PROCEDURE D'INSPECTION DE L'HELIGATION	Date de Diffusion : Juin 2011	
		Révision prévue le : Juin 2012	Version 0
Page : 1/4			

1 – OBJET :

Cette procédure a pour objet de définir les inspections visuelles préventives de l'aire de mouvement de l'hélistation, afin d'assurer la sécurité des aéronefs et des personnels navigant.

L'objet de ces inspections est de vérifier l'état apparent, sans expertise approfondie, et d'en assurer ou faire assurer les mesures correctives.

2 – DOMAINE D'APPLICATION :

Cette procédure s'applique à aux personnels du service Sécurité Incendie et aux personnels du service Electrique du Centre Hospitalier d'AUCH

Elle concerne les équipements suivant :

- l'aire de mouvement de l'hélistation (surface, éclairage et balisage, moyen de secours, barrière infrarouge d'intrusion) ;
- la manche à air et son système d'éclairage ;
- le balisage aéronautique du bâtiment du CH AUCH
- caméra de surveillance

3 – DEFINITIONS, TERMINOLOGIE ET ABBREVIATIONS :

4 – DOCUMENTS DE REFERENCE :

Arrêté du 06 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aéroport.
Rapport de contrôle hélistation du 15/12/2010 de la DGAC Sud « département Surveillance et Régulation »

5 – DOCUMENTS ASSOCIES :

Registre de permanence du Service Sécurité Incendie ;
Fiche d'inspection de l'hélistation ;
Classeur d'archivage des inspections de l'hélistation.
Procédure relative aux transports entre l'hélistation et le Tripode du CH AUCH du 05 septembre 2006 Réf. 28A01.

6 – DESCRIPTIFS :

QUI ?

Le personnel du service Sécurité Incendie et le service Electrique

QUOI ?

Les inspections de l'aire de mouvement consistent notamment à :

- Collecter des informations sur l'état global de l'aire et des équipements liés à la sécurité des aéronefs et de leurs occupants ;
- Informer le représentant local de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne, s'il existe, des constats de l'inspection de l'aire de mouvement ;
- Effectuer, en tant que de besoin, des actions immédiates.

Le dépannage des équipements liés à l'hélistation.

Centre Hospitalier d'Auch en Gascogne - 13000 Auch - BP 80762 - 33008 AUCH Cedex - T 05 62 61 32 33 - www.ch-auch.fr

Centre Hospitalier d'Auch 13000 Auch Siège à Auch (Lot)	PROCEDURE D'INSPECTION DE L'HELIGATION	Date de Diffusion : Juin 2011	
		Révision prévue le : Juin 2012	Version 0
Page : 2/4			

OU ?

Sur l'aire de pose de l'hélistation ;
Sur le toit du bâtiment réanimation : manche à air ;
Sur le toit du Centre Hospitalier d'AUCH et la plateforme Oxygène : balisage aéronautique ;
Au Poste Central de Sécurité : caméra de surveillance de l'hélistation.

QUAND ?

Journalièrement à 08h 00 depuis le PC Sécurité ;
Hebdomadairement tous les lundis à 10h 00 ;
Ponctuellement lors de la venue d'un hélicoptère ;

COMMENT ?

Journalièrement à 08h 00 depuis le PC Sécurité :
Mise en fonctionnement du balisage et de l'éclairage de l'aire de pose ;
Mise en fonctionnement de l'éclairage de la manche à air ;
Vérification du bon fonctionnement de la caméra de l'hélistation ;
Vérification du bon fonctionnement des éclairages avec la caméra de surveillance.

Hebdomadairement tous les lundis à 10h 00 :
PC Sécurité ; Mise en fonctionnement du balisage et de l'éclairage de l'aire de pose depuis le PC Sécurité ;
Sécurité ; Mise en fonctionnement de la barrière infrarouge de l'aire de pose depuis le PC Sécurité ;
L'ensemble des équipements d'éclairage sont en fonctionnement ;
Vérification du bon fonctionnement de la barrière infrarouge ;
Vérification de l'absence de débris ou objets sur l'aire de mouvement ;
Vérification de l'absence de détérioration visible de la surface de la chaussée

Ponctuellement lors de la venue d'un hélicoptère :
Application de la procédure Réf. 28A01

Levée d'observations :

- Toutes observations sera consignés sur la fiche d'inspection ;
- Une demande d'intervention est établie et transmise immédiatement au service Electrique pour les problèmes les concernant ;
- Une demande d'intervention est établie et transmise immédiatement au responsable des services techniques pour les problèmes liés à la détérioration de la surface de l'aire ;
- dans le cas d'indisponibilité totale de l'aire de mouvement, le service Sécurité Incendie informe immédiatement le SAMU 32 pour interdire ou annuler toute activité sur l'aire de mouvement ;

POURQUOI ?

Afin d'assurer la sécurité de l'aire de mouvement et des aéronefs utilisateurs.

Centre Hospitalier d'Auch en Gascogne - 13000 Auch - BP 80762 - 33008 AUCH Cedex - T 05 62 61 32 33 - www.ch-auch.fr

2. La liste de vérification

Utilisation d'un outil de check-list : ce qu'il faut rentrer comme données :

Héliportation

Nom de l'héliportation* :

Hélicoptère de référence :

Nature de l'infrastructure

- Infrastructure sur aérodrome
- Hélicoptation
 - Hélicoptation d'hôpital

Situation de l'infrastructure sans infra

- Surface
- Terrasse
 - pas de TLOF supplémentaire

Type d'héliportation

- Hélicoptation spécialement destinée au transport public à la demande
- Autres hélicoptations

Exploitation

- Transport Public CP1
- Transport Public CP2 et/ou CP3
- Non transport public

Avitaillement

- Hélicoptation sur le toit d'un immeuble avec avitaillement
- Pas d'avitaillement
- Autre

Utilisation

- utilisation de jour uniquement ?
 - pas de balisage lumineux installé

Services de la navigation aérienne

- Hélicoptation dotée d'un organisme de circulation aérienne
- Hélicoptation non dotée d'un organisme de circulation aérienne

Oxygène

- Hélicoptation sur Centre hospitalier dotée d'une installation d'oxygène
- Pas d'installations d'oxygène

Options

- Pas de prolongement dégagé
- Pas de voie de circulation au sol
- Pas de voie de circulation en translation dans l'effet de sol
- Pas de poste de stationnement hélicoptère
- Pas de marque d'identification de FATO
- pas de marque de point cible
- pas de marque nominative d'héliportation
- pas de phare d'héliportation
- pas de dispositif lumineux d'approche
- pas de HAPI
- pas de marque de positionnement
- pas de point d'arrêt
- Pas de trouée unique
- Altitude de la FATO (précisez l'unité) :

Ok



3. La fiche réflexe

A partir de la liste de vérification, il est possible de se constituer des check-list réduites, sous forme de fiches réflexes, qui seront utilisées sur le terrain. Notamment si l'action de surveillance ne porte que sur quelques domaines.



4. Matériel de mesure



5. Contacter l'exploitant

En début d'année un courrier adressé à l'exploitant l'informe que son hélistation va faire l'objet d'une inspection au cours de l'année (période par trimestre)

SAF Hélicoptères
Aérodrome d'Albertville BP20060
73202 Albertville Cédex

Monsieur,

Dans le cadre du plan de surveillance continue des hélistations, j'ai l'honneur de vous informer que l'hélistation de GER fera l'objet d'un contrôle technique durant le second trimestre 2015, conformément aux dispositions de l'arrêté du 29 septembre 2009, relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal.

Madame Botton responsable de ce contrôle prendra contact avec vos services afin de définir la date de celui-ci et ses modalités pratiques. Elle sera assistée de Monsieur Beaumont.

Me tenant à votre disposition pour toute information supplémentaire, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



5. Contacter l'exploitant

1 mois avant la période estimée pour la visite, prise de contact avec l'exploitant d'aérodrome, de préférence par téléphone, puis par écrit ou par mail, pour convenir d'une date possible pour la réalisation des contrôles



6. La réunion d'ouverture



□ CONCLUSION

- ▶ **Remercier** à nouveau pour l'accueil (se prononcer éventuellement sur une **invitation**)
- ▶ Récupérer la liste des **participants**
- ▶ Laisser du temps pour les **questions**

□ INTRODUCTION

- ▶ Choisir sa **place** : centrale, face aux interlocuteurs
- ▶ Faire les **présentations** (auditeurs/audités)
- ▶ **Remercier** pour l'accueil
- ▶ Evoquer la « démarche constructive » dans l'intérêt de la sécurité
- ▶ **Distribuer le plan d'audit** et la fiche de présence
- ▶ Valider la **durée de la réunion** par le directeur

□ DEVELOPPEMENT

- ▶ rappeler les **objectifs et principes de l'audit** : fournir un **rapport factuel** sur la sécurité de la plate forme (demande d'éléments de preuve)
- ▶ rappeler les clauses de **confidentialité (manuel, rapport, etc.)** / déontologie auditeur
- ▶ rappeler les conditions de participation du RSGS
- ▶ rappeler le **périmètre de l'audit** : sécurité aéroportuaire / thèmes d'audit du manuel d'aérodrome
- ▶ présenter les **niveaux d'évaluation** :
 - **Ecart/**
 - **Observation**
- ▶ **livrable** : une liste des constats d'audit, non classés, sera fournie à la fin de l'audit sur site
- ▶ **confirmer le plan d'audit**, et l'ajuster si nécessaire :
 - entretiens : confirmer qu'ils se font dans le bureau des personnes interrogées ;
 - visites : disponibilité d'un accompagnateur pour les zones réglementées.
- ▶ confirmer le **rendez-vous pour la réunion de clôture**
- ▶ **finaliser** les détails concernant les **aspects logistiques**.

7. L'auditeur

- Il convient que les auditeurs possèdent des qualités personnelles pour leur permettre d'agir en accord avec les principes de l'audit.
- Ces qualités doivent être conformes à celles décrites dans le document AFNOR ISO 19011 qui recommande qu'un auditeur « soit :
- **a) intègre, c'est à dire juste, attaché à la vérité, sincère, honnête et discret ;**
- **b) ouvert d'esprit, c'est à dire soucieux de prendre en considération des idées ou des points de vue différents ;**
- **c) diplomate et poli, c'est à dire faisant preuve de tact et d'habileté dans les relations avec les autres ;**
- **d) observateur, c'est à dire activement attentif aux activités et à leur environnement ;**
- **e) perspicace, c'est à dire appréhendant instinctivement et capable de comprendre les situations ;**
- **f) polyvalent, c'est-à-dire capable de s'adapter à différentes situations ;**
- **g) tenace, c'est à dire persévérant, concentré sur l'atteinte des objectifs ;**
- **h) capable de décision, c'est à dire capable de tirer en temps voulu des conclusions fondées sur un raisonnement et une analyse logiques ;**
- **i) autonome, c'est à dire capable d'agir et de travailler de son propre chef tout en établissant des relations efficaces avec les autres. »**



7. L'auditeur

- Garder à l'esprit :

Le but d'un contrôle est d'améliorer la sécurité pour le bien de tous. Un auditeur n'est pas là pour faire de la répression mais pour travailler en harmonie et en parfaite concertation avec les différents protagonistes aéronautiques.



8. Visite sur site

- Prendre le matériel nécessaire, les protections, Gilet, la radio, appareil photos, instruments de mesures
- Avoir toutes les autorisations d'accès
- Se faire accompagner par les agents de l'exploitant (ou avoir connaissance de toute les règles de sécurité).
- Respecter les consignes de sécurité données par l'exploitant
- Suivre les fiches réflexes et réaliser les contrôles.



8. Visite sur site

Exemple d'éléments contrôlés sur site:

- Obstacles:

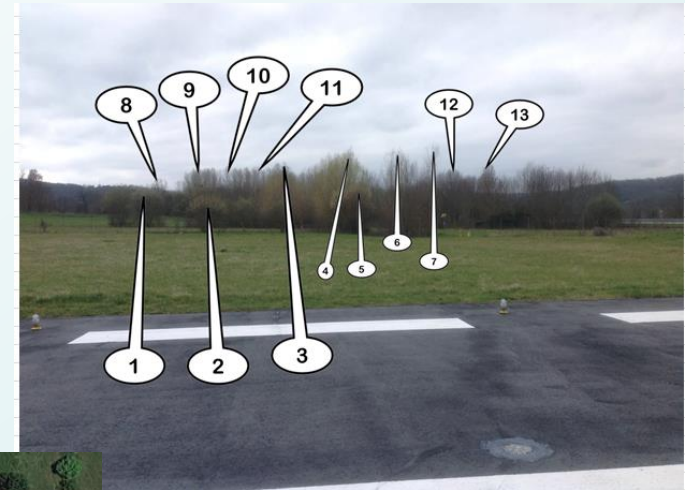
Données de Contrôle		Obstacles										
		mesures effectuées				Calculs				Perce la trouée d'atterrissage	Perce la surface latérale associée à la trouée	
N	Nature	Azimat (grades)	Elevation (%)	Distance (m)	Cote NGF Obstacle	Azimat Obstacle	Latitude ...	Longitude ...				
Aérodrome :		CHIVA HELISTATION										
Date :		19/03/2014		Trouées Coté seuil :		2						
Orientation magnétique de la trouée	198°	1	Arbuste boule fleurie gauche	384,8415	6,06	102	357,7	184,36	N 43.01279072	E 1.370310679	Non	
identification du seuil de Contrôle	02	2	Boule fleurie	390,25	6,02	68	355,6	183,23	N 43.01290263	E 1.370236722	Non	
Position (L,C,R) si besoin		3	Arbres multicolores	397,3535	10,5	162	368,5	195,62	N 43.01261488	E 1.3701518478		0,9
Seuil décalé ? (en m)		4	Arbre arrière boule fleurie	4,0585	12,83	77	361,4	201,65	N 43.01288823	E 1.3702191766		4,0
Longueur bande décollage	0m	5	Boule fleurie avant précédent	4,5135	7,44	69	356,6	202,06	N 43.01291298	E 1.370230222		0,2
prolongement dégagé? (en m)	0m	6	Arbre gauche gazoduc	8,042	12,6	62	353,3	205,24	N 43.01293843	E 1.370227927		3,7
NGF Prolongement dégagé		7	Arbre droite précédent	12,415	13,38	59	353,4	209,17	N 43.01295321	E 1.3702176331		4,3
Chiffre de code OACI		8	Brindilles au dessus arbre noir	385,289	7,76	397	382,3	184,76	N 43.01183912	E 1.3701991006		Non
Latitude	43 01 31,20" N	9	Début gauche rangée peupliers	388,632	9,48	360	385,6	187,77	N 43.01196517	E 1.3701294880	Non	
Longitude	01 37 03,45" E	10	Milieu rangée peupliers	331,8	9,83	383	389,2	190,62	N 43.01190125	E 1.3700324061	Non	
NGF Seuil Att	350,00m	11	Droite rangée peupliers	394,823	9,81	368	387,6	193,34	N 43.01196072	E 1.365968953	Non	
Longueur de bande	15,0	12	Arbre droite gazoduc	13,981	9,3	138	364,3	210,58	N 43.01273538	E 1.3700340561	Non	
Largeur de trouée Att	30m	13	Arbre droite précédent	17,8695	10,05	126	364,2	214,08	N 43.01278213	E 1.370032300		Non
Pente trouée Att	12,00%	14	Arbre arrière n°13	17,8695	10,05	184	370,0	214,08	N 43.01262661	E 1.365888358		Non
Divergence Att	15%	15	citerne blanche S hôpital	315,768	5,04	84	355,7	122,19	N 43.01297511	E 1.3706598183		Non
Pente latérale	100,0%	16										
Largeur de trouée Dec		17										
Pente de trouée Dec		18										
Divergence Dec		19										
Hauteur de l'œil Théo :	1,51m	20										
		21										
		22										



8. Visite sur site

Exemple d'éléments contrôlés sur site:

- Obstacles:



8. Visite sur site

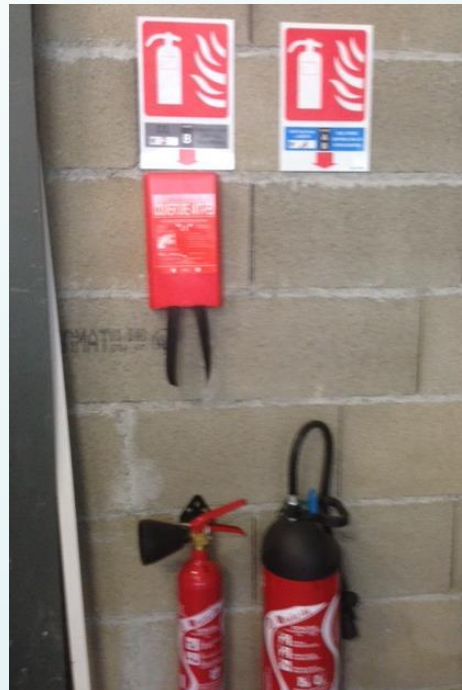


**Exemple d'éléments contrôlés
sur site: aides visuelles et état
infrastructure**



8. Visite sur site

- Exemple d'éléments contrôlés sur site: sécurité incendie:



8. Viste sur site

- Exemple d'éléments contrôlés sur site : exploitation, suivi des inspections aire de mouvement

<u>DATES</u>	<u>NOMS</u>	<u>OBSERVATIONS</u>
24.02.2014	JPF	1 lampe au sol HS
25.02.2014	JPF	1 lampe au sol s'allume et s'éteint
26.02.2014	JPF	Idem
27.02.2014	JPF	Idem
28.02.2014	JPF	1 lampe au sol HS
1 ^{er} 03.2014	JPF	idem
2.03.2014	MP/JPF	Idem
3.03.14	OF	1 Pompe de sol. HS.
03.03.14	BC	Essai GE en charge RAS
04.03.14	BP	1. Pompe sol HS
05/3/2014	ME	
06/03/14	MP/BC	Remplacement lampes au sol.



8. Visite sur site

➤ Réunion de clôture :

- Faire circuler une feuille de présence.
 - Présenter les constats et donner des explications si nécessaire.
expliquer qu'il n'est pas possible pour vous de classer pour le moment les constats. Expliquer les différents type de constats qui pourront être notifiés à l'exploitant (écart majeur, écart significatif, écart, observation)
 - Rappeler qu'un rapport leur sera envoyé par la DSAC-IR sous un mois, auquel ils devront répondre dans un délai maximal de 2 mois par une proposition de plan d'actions correctives (PAC) avec échéancier.
-
- En cas de nécessité, si la sécurité est en jeu, la DSAC-IR peut prendre des mesures conservatoires immédiates.
 - La DSAC-IR informe alors l'exploitant de l'aérodrome, ainsi que le prestataire de services de la navigation aérienne s'il est concerné, de la mise en place de ces mesures et leur motivation. Les mesures sont portées à la connaissance des pilotes par la voie de l'information aéronautique



9. Rédaction du rapport et des constats

Modèle de rapport



9. Rédaction du rapport et des constats

- Remarques sur les points forts :
 - Ce ne sont pas de simples points de conformité par rapport au référentiel, mais bien des forces réelles de l'exploitant;
 - Mise en valeur de ses forces;



9. Rédaction du rapport et des constats

- Constats: deux niveaux d'évaluation (note DSAC-ANA du 10.01.2012)
- Écart (Majeur, significatif, mineur) ou observation



9. Rédaction du rapport et des constats

- L'écart Majeur :
 - C'est une non-conformité :
 - à la réglementation en vigueur
 - aux conditions de délivrance du certificat
 - aux procédures et manuels de l'opérateur
 - **A un impact sérieux et immédiat sur la sécurité**
 - Il nécessite la mise en œuvre de mesures correctives ou conservatoires immédiates



9. Rédaction du rapport et des constats

- L'écart Significatif :
 - C'est une non-conformité :
 - à la réglementation en vigueur
 - aux conditions de délivrance du certificat
 - aux procédures et manuels de l'opérateur
 - **qui pourrait avoir un impact fort sur la sécurité**
 - Il peut nécessiter la mise en œuvre de mesures correctives ou conservatoires voire la limitation de l'exploitation dans les meilleurs délais



9. Rédaction du rapport et des constats

- L'écart (mineur) :
 - C'est une non-conformité :
 - à la réglementation en vigueur
 - aux conditions de délivrance du certificat
 - aux procédures et manuels de l'opérateur



9. Rédaction du rapport et des constats

- L'observation :
 - Est le constat permettant à l'autorité de notifier une opportunité d'amélioration à un opérateur
 - Inclut par exemple :
 - *Non-conformité à une exigence qui n'est pas encore applicable*
 - *Les non-conformités vis-à-vis d'un référentiel interne de l'opérateur lorsque celui-ci est plus exigeant que le référentiel réglementaire, et sans impact sur la sécurité*
 - *Les non-conformités vis-à-vis de normes techniques applicables lorsque celles-ci ont un impact **négligeable** sur la sécurité et que ce classement permet de mettre en valeur les écarts plus significatifs sur la sécurité...*



9. Rédaction du rapport et des constats

En résumé:

Constats	Non-conformité réglementation	Non-conformité au référentiel interne	Impact sécurité
Ecart majeur	oui	oui	Immédiat et grave
Ecart significatif			Potentiellement grave
Ecart mineur			Potentiel
Observation	Non (sauf cas spécifique)		Nul ou quasi-nul



9. Rédaction du rapport et des constats

Exemple de constat:

Sujet	Balilage diurne
Ecart n°2	
Opérateur concerné	
Exploitant de l'hélistation	
Référentiel	
Arrêté de mise en service de l'hélistation : art4	
<p>...L'entretien de l'hélistation, des moyens de lutte contre l'incendie, des aides visuelles (balilage diurne et nocturne), du balilage des obstacles et de la signalisation requise pour la conformité de l'hélistation ainsi que la mise en œuvre de l'ensemble de ces moyens sont de la responsabilité du Centre Hospitalier, qui devra veiller au bon fonctionnement de ces équipements ainsi qu'au bon état général de l'hélistation...</p>	
Arrêté TAC hélistation :	
<p>Annexe 4 relatives aux aides visuelles des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul rotor principal.</p>	
Constat	
<p>L'ensemble du balilage diurne (marquage au sol) de l'hélistation est dégradé et ne fait pas l'objet d'un suivi.</p>	
	



9. Rédaction du rapport et des constats

Tableau récapitulatif et conclusion

**Tableau récapitulatif
des constats relevés au cours du contrôle**

Ecart	Libellé de l'écart
n°1	Obstacles dans les trouées de décollage et d'atterrissage.
n°2	Balisage diurne
n°3	Information aéronautique et Protocole
n°4	Inspection de l'aire de mouvement

Conclusion

L'hélistation du CHIC de Castres-Mazamet mise en service en 2011 est conforme dans son ensemble à la réglementation.
Toutefois certains points sont à améliorer pour ce qui concerne la partie exploitation de la plateforme comme la surveillance des obstacles (arbres autour de l'hélistation) et la mise en place d'une procédure d'inspection de l'hélistation. Cette dernière devrait notamment permettre de mieux suivre la dégradation du marquage diurne.



10. Le traitement des constats

- Des mesures restrictives peuvent être prises à titre conservatoire lors ou à l'issue d'un contrôle par l'autorité de surveillance..
- Elle s'assure dans un tel cas que les conditions particulières sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.



11. Actions et suivi

1. Une fois le rapport de contrôle finalisé et signé, le service en charge de la surveillance envoie, à l'exploitant de l'hélistation par lettre dans un délai maximal de 1 mois après la réunion de clôture les résultats du contrôle .
2. Dans la lettre de transmission du rapport, il est demandé à l'exploitant de l'hélistation de fournir dans un délai de deux mois : Un plan d'actions correctives avec échéancier (PAC)
3. Lorsque le PAC est reçu par la DSAC-IR, celle-ci évalue son acceptabilité et répond aux propositions des prestataires dans un délai d'1 mois.



**Merci pour votre
attention**

