

Lettre à la DTA

Enquête technique de la DSAC OI



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Sainte Marie, le - 5 JUL. 2016

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction du transport aérien
50 rue Henry Farman
75015 Paris

Direction de la sécurité de l'Aviation civile océan Indien

Département surveillance et régulation

Division aéroports et navigation aérienne

Nos réf. : n° 0546/2016

Vos réf. :

Affaire suivie par : Annie ERUDEL

annie.erudel@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 02 62 72 87 65 - Fax : 02 62 72 87 13

Objet : Dossier de demande de création d'hélistation ministérielle de l'Eperon

Monsieur le directeur,

La société Hétilagon a déposé à la DSAC OI un dossier de demande de création d'hélistation ministérielle en date du 9 juin 2016. Ce dossier de demande de création comprend une étude d'impact environnemental ainsi que la liste des pièces constitutives d'un dossier de création d'aérodrome indiquée par l'arrêté du 11 octobre 1960. J'ai l'honneur de vous faire parvenir ces différents éléments ainsi que mon enquête technique conformément à la démarche dont nous avons convenu entre nos services.

Je vous remercie de bien vouloir me tenir informé de l'évolution du traitement de cette demande.

Le chef de la division Aéroports
et Navigation Aérienne

Jonathan GIRE

PJ : 3 dossiers de création d'hélistation – Enquête technique de la DSAC OI – 1CD-Rom
Copie à : DTA/SDA, DTA/SDD

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Sainte Marie, le 17 juin 2016

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile océan Indien

Département Surveillance et Régulation

Enquête technique

Etablie en application des articles D.232-2 et D.232-6 du code de l'Aviation Civile

Hélistation de l'Eperon

Fiche de référence

Hélistation concernée		Hélistation en surface de l'Eperon	
Rédaction / vérification / approbation			
Action	Date	NOM Prénom/ Fonction	Signature
Rédaction	17 juin 2016	ERUDEL Annie Inspectrice de surveillance Division Aéroports et Navigation aérienne	SIGNE
Vérification	30 juin 2016	LAURET Françoise Inspectrice de surveillance Division Aéroports et Navigation aérienne	SIGNE
Approbation	30 juin 2016	GIRE Jonathan Chef de division Aéroports et Navigation Aérienne	SIGNE

Diffusion de l'enquête technique

Destinataire	Copie pour information
DTA/SDD	DTA/SDA, DSAC-OI (D, OPA, RDD)

Sommaire

1	CREATION - AFFECTATION	3
2	CARACTERISTIQUES DE L'HELISTATION	3
2.1	<i>Situation géographique.</i>	3
2.2	<i>Appareil de référence.</i>	3
2.3	<i>Classification de l'hélistation.</i>	4
2.4	<i>Caractéristiques physiques de l'hélistation.</i>	4
2.5	<i>Aides visuelles pour une utilisation de l'hélistation de jour</i>	4
2.6	<i>Balisage lumineux - Aides à l'atterrissage pour une utilisation de l'hélistation de nuit</i> 5	5
2.7	<i>Projet de carte VAC</i>	6
3	DEGAGEMENTS AERONAUTIQUES	8
3.1	<i>Caractéristiques de la trouée d'envol et d'atterrissage</i>	8
3.2	<i>Caractéristiques des surfaces latérales.</i>	8
3.3	<i>Caractéristiques de la phase de recul</i>	8
4	SECURITE DES TIERS - SECURITE INCENDIE	8
4.1	<i>Protection des tiers.</i>	8
4.2	<i>Sécurité incendie.</i>	8
4.3	<i>Issues de secours.</i>	8
4.4	<i>Carburant.</i>	9
5	CONTROLE DE CONFORMITE	9
6	ASPECT CIRCULATION AERIENNE	9
6.1	<i>Aérodromes immédiatement environnants.</i>	9
6.2	<i>Restrictions en vigueur dans l'espace aérien environnant.</i>	9
7	CONCLUSION	10

1 CREATION – AFFECTATION

La société HéliLagon, exploitant d'hélicoptères titulaire d'un Certificat de Transporteur Aérien, a été autorisée à créer une hélistation en surface par arrêté préfectoral du 8 octobre 1987, modifié en 2006. L'arrêté de mise en service de l'hélistation date de 2005, modifiée en 2006.

Les modifications apportées en 2006 à l'arrêté de création visaient à fixer une limite au nombre de mouvements : cette limite est de 31 mouvements journaliers en moyenne pour chaque période de quatre trimestres consécutifs, sans pouvoir excéder une valeur quotidienne de 100 mouvements. Les mouvements relatifs à des missions de service public non programmés sont autorisés en dehors de ces limites. Ces limites ont été fixées de manière à réduire l'impact sonore.

Le 21 décembre 2015, le directeur de la société a remis son dossier de demande de conversion en hélistation ministérielle. Cette conversion est destinée à rendre pérenne cette infrastructure par l'établissement d'un plan de servitudes (PSA) qui sera intégré dans les documents d'urbanisme, notamment dans le plan local d'urbanisme de la commune de Saint-Paul.

Cette hélistation à usage restreint est utilisée en conditions de vol à vue de jour et de nuit (V.F.R), pour le transport public à la demande. L'arrêté préfectoral de mise en service restreint l'utilisation de nuit pour les vols commerciaux de mise en place dans le cadre de missions d'air ambulance. L'hélistation est utilisée à 70% pour des vols touristiques.

La conversion en hélistation ministérielle n'a pas pour objectif principal de changer les restrictions d'usage et les conditions d'exploitation de l'hélistation. Cependant, compte-tenu de l'évolution de la plateforme (résultats de l'étude d'impact environnemental concernant l'impact sonore, mise en place de balisage lumineux), la limitation du nombre de mouvements et les conditions d'utilisation de nuit fixées par arrêté préfectoral pourraient être modifiées.

L'hélistation est habituellement exploitée par les appareils suivants : l'AS-350-B2, AS-350-B3, AS-355-F2, AS-355-N, et à titre occasionnel par l'EC 145.

2 CARACTERISTIQUES DE L'HELISTATION

2.1 Situation géographique.

L'hélistation de l'Eperon se trouve dans la commune de Saint-Paul, dans l'ouest de l'île de La Réunion. Les coordonnées géographiques du centre de la FATO sont : 55°15'35.8'' E 21°02'05.3''S. L'altitude du terrain est de 254m.

2.2 Appareil de référence.

L'appareil pris en référence est l'AS355.

2.3 Classification de l'hélistation.

L'hélistation est utilisable en classe de performance 1, 2 ou 3.

2.4 Caractéristiques physiques de l'hélistation.

a) Aire d'approche finale et de décollage/aire de prise de contact et d'envol.

La FATO et la TLOF sont confondues dans une même aire de géométrie carrée de 20m de côté.

b) Orientation géographique des trouées d'envol et d'atterrissage.

L'hélistation dispose d'une trouée unique orientée selon l'axe 310° par rapport au nord géographique (soit 329° par rapport au nord magnétique).

Selon l'étude opérationnelle fournie, en CP1, la trouée unique est utilisée sous certaines conditions par les appareils bimoteurs (conditions de masse, de température et de vent).

c) Dégagements.

L'hélistation dispose d'une bande dégagée d'environ 280m dans la direction de la trouée, permettant de procéder à des décollages et atterrissages sur terrain dégagé avec temps d'exposition en CP2 et CP3.

d) Pentes.

Les pentes de la FATO et des aires de mouvement et de stationnement sont inférieures ou égales 1%.

e) Aire de sécurité.

L'aire de sécurité de la FATO mesure 26.52m de côté.

f) Postes de stationnement.

Sept postes de stationnement ont été créés et permettent d'accueillir des AS350, AS355, EC130, EC135 et EC145.

L'emplacement des postes de stationnement et de la FATO ne permettent pas de mouvements simultanés sur la plateforme, ce qui fait l'objet d'une consigne particulière.

2.5 Aides visuelles pour une utilisation de l'hélistation de jour

a) Indicateur de direction de vent.

La manche à vent a été placée de façon à respecter les dégagements aéronautiques de l'hélistation tout en échappant aux perturbations de l'air. Elle est visible d'un hélicoptère en vol depuis la direction préférentielle d'approche.

b) Marque distinctive d'hélistation.

Une lettre H de couleur blanche est matérialisée au centre de la TLOF. Le H est orienté de manière à ce que la barre transversale de la lettre « H » soit perpendiculaire à la direction d'approche finale.

c) Marque de prise de contact et d'envol.

Dans le cas présent la FATO est confondue avec la TLOF. Cette marque, réalisée au moyen d'une peinture blanche, permet de délimiter par un trait continu le contour de la TLOF de 20mx 20m. Cette marque de 30 cm de largeur est disposée sur le pourtour de la TLOF.

2.6 Balisage lumineux – Aides à l'atterrissage pour une utilisation de l'hélistation de nuit

a) Balisage lumineux de manche à vent.

La manche à vent est munie d'un dispositif d'éclairage.

b) Balisage lumineux de la TLOF.

Il est composé de 16 feux omnidirectionnels encastrés de couleur verte répartis sur le pourtour de la TLOF.

L'hélistation doit être munie de feux de trouée unique de couleur rouge visibles en cas d'arrivée dans le sens opposé à la trouée. L'exploitant devra installer ce dispositif dès lors que des feux de ce type seront agréés par le STAC. Cette absence de feux n'interdit pas l'utilisation de nuit. L'exploitant fait apparaître dans le Manuel d'exploitation/Zone de poser une mention permettant de réduire le risque qu'un pilote effectue une approche de nuit dans le sens opposé à la trouée unique.

c) Balisage lumineux associé aux obstacles gênants.

La manche à air et le hangar sont des obstacles gênants en cas de remise de gaz. Ils sont éclairés. Dans le manuel d'exploitation, il est indiqué que la manche à air éclairée doit faire face au pilote lors de la procédure d'atterrissage.

d) Eclairage de la plate-forme.

La plate-forme est éclairée à l'aide de projecteurs placés sur le hangar.

e) Secours de l'alimentation électrique du balisage lumineux.

L'alimentation électrique est secourue. Le temps de commutation est déclaré être au maximum égal à 15 secondes.

2.7 Projet de carte VAC

APPROCHE A VUE
Visual approach

Transport public à la demande
Common carriage on request

EPERON LA REUNION
Hélistation Helistop
AD3 APP 01

20 AVR 16

 	ALT : 834 (30 hPa)	VAR: 19°W (15)
	LAT : 21°02'05"S	
	LONG : 055°15'35"E	

FIS : AUTO Information 123.500

EN SURFACE / ABOVE GROUND
ZONE HOSTILE NON HABITEE / UNINHABITED HOSTILE AREA
SOUS CATEGORIE HB / HB SUBCATEGORY



CONSIGNES PARTICULIERES / SPECIAL INSTRUCTIONS :

Utilisation de nuit / Night use : oui / yes

Utilisation en IFR / IFR use : non / no

HEL de référence / Reference HEL : AS 355 N

Classe de performances / Performances class : 1 - 2 - 3

Hauteur de décision à l'atterrissage en CP1: 200ft pour cause d'obstacle en remise des gaz.

En cas de perte d'un moteur, entamer un virage à droite après stabilisation.

ACTIVITE DIVERSE/MISCELLANEOUS ACTIVITY :

parachutages par hélicoptères / parachute jumps by helicopters



Edition 1



20 AVR 16



1 - Exploitant / Operator: Hélicagon 02 62 55 55 55
FAX: 02 62 22 86 78

2 - AVA: Délégation territoriale / Territorial representative:
DSAC Océan Indien (Voir / See GEN)

3 - AVT: JET-A1

4 - SSLIA: poudre/powder (50kg) ; CO2 (10kg) ; sable/sand

5 - Polices - Douanes / Police - Customs: NIL

6 - Hangars disponibles / Available hangars: O/R

7 - Réparations / Repairs facility: O/R

8 - Type de surface / Surface: Enrobé / Bituminous

9 - Force portante / Strength: 3 t

Edition 1

3 DEGAGEMENTS AERONAUTIQUES

3.1 Caractéristiques de la trouée d'envol et d'atterrissage

L'hélistation dispose d'une trouée unique dégagée d'obstacles. Elle est orientée selon l'axe 310° par rapport au nord géographique. Il s'agit d'une trouée adaptée à l'utilisation en CP1 (cf. caractéristiques précises dans 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). Elle est, entre autres données, dotée d'une pente de 4.5%, d'une longueur de 3378m, avec une divergence de 15% dans sa première section.

L'établissement d'une trouée unique sur une hélistation doit faire l'objet d'une étude opérationnelle approuvée selon l'article 4 de cet arrêté. Une étude opérationnelle a été réalisée, elle n'est pas validée à l'heure actuelle.

3.2 Caractéristiques des surfaces latérales.

Aucun obstacle ne perce les servitudes des surfaces latérales.

3.3 Caractéristiques de la phase de recul

Pour les procédures en CP1, la phase de recul existe et est dégagée d'obstacles.

4 SECURITE DES TIERS – SECURITE INCENDIE

4.1 Protection des tiers.

Sur le site sont définies une zone « réservée » et une « zone publique ». Le passage de la zone publique à la zone réservée est contrôlé par les personnels de la société.

4.2 Sécurité incendie.

L'hélistation est dotée de deux extincteurs de 10kg de CO2 et d'un extincteur de 50kg. Un bac de sable est également disponible.

4.3 Issues de secours.

Deux issues de secours permettent l'évacuation des personnels et des passagers en cas d'urgence.

4.4 Carburant.

L'hélistation est dotée d'un dispositif d'avitaillement. Ce domaine fait l'objet de non-conformités à l'arrêté du 23 juillet 2012 relatif à l'avitaillement en carburant des hélicoptères sur les hélistations. L'exploitant devra se mettre en conformité avant le 7 août 2017.

5 CONTROLE DE CONFORMITE

Le dernier contrôle effectué sur l'hélistation de l'Eperon date du 2 avril 2015. Ce rapport faisait état de 2 écarts et 7 observations, auxquels s'ajoutait un écart datant de l'audit de 2010. En date du 17 juin 2016, il reste 2 écarts et 6 observations, un écart et une observation ayant été corrigés depuis. Les deux écarts restants ne sont pas solvables par action unique de l'exploitant : en effet, le premier porte sur l'absence de feux de trouée unique agréés ; or il n'existe pas à l'heure actuelle de feux de ce type agréés par le STAC.

Le deuxième écart, l'étude opérationnelle non validée de la trouée unique, requiert une action de la direction de la sécurité de l'aviation civile. Il n'est pas possible, compte-tenu de cette absence de validation, de certifier que l'exploitation de l'hélistation se fait dans les conditions de sécurité optimales. Néanmoins, aucune difficulté liée à cette trouée unique ne nous a été rapportée par l'exploitant. Les conclusions liées à la validation de l'étude opérationnelle devront être prises en compte.

Les observations portent toutes sur l'avitaillement en carburant des hélicoptères sur les hélistations, domaine faisant l'objet d'un arrêté du 23 juillet 2012, entrant en application le 7 août 2017.

La carte VAC est en cours de publication.

6 ASPECT CIRCULATION AERIENNE

6.1 Aérodrômes immédiatement environnants.

L'hélistation de l'Eperon est située à environ 4km de l'hélistation de l'Ermitage, à plus de 30km de l'aéroport Roland Garros, et à plus de 40km de l'aéroport de Pierrefonds.

6.2 Restrictions en vigueur dans l'espace aérien environnant.

Il n'y a pas de restrictions en vigueur dans l'espace aérien environnant. Cependant les activités de loisirs existent dans l'environnement proche de l'hélistation :

- Activité de parachutage sur le site de l'Eperon, pour lequel un protocole d'accord existe entre l'exploitant et la société de parachutage et qui fait l'objet d'une information aéronautique (signalisation sur la carte VAC) ;

- activité ULM et activité aéromodélisme, à Saint-Paul base ULM de Cambaie, 7.7km ;
- base ULM de Airstport Réunion, à La Saline, 7.9km
- activité d'aéromodélisme, à La Plaine Saint-Paul, 7.9km ;
- activité d'aéromodélisme (dossier de demande en cours de traitement), à Saint-Gilles-Les-Hauts, 3.6km ;
- activité parapente, à Saint-Leu, à environ 10km.

Aucune incompatibilité n'est relevée à ce jour avec ces activités aéronautiques voisines.

7 CONCLUSION

Dans ces conditions, au plan de la sécurité aérienne, la DSAC OI émet un avis favorable à la conversion de l'hélistation préfectorale de l'Eperon en hélistation ministérielle à usage restreint.