



N° 02296 /ANACIM/DG

Dakar, le 01 OCT 2020

ANALYSE : Décision portant adoption et publication de l'amendement n°6 du Règlement Aéronautique du Sénégal n° 14 (RAS 14) Volume II, édition 1 : Hélistations

LE DIRECTEUR GENERAL,

- VU la Constitution ;
- VU la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ;
- VU la loi n°2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile ;
- VU le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015 ;
- VU le décret n°2013-560 du 18 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie ;
- VU le décret n°2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
- VU l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
- VU la décision n°03044/ANACIM/DG du 28 décembre 2018 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal ;
- VU la décision n°03405/ANACIM/DG du 31 décembre 2018 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS) ;
- VU la décision n°034406/ANACIM/DG du 31 décembre 2018 portant nomination des membres de groupes d'Experts de l'Aviation civile ;
- VU la décision n° 00246/ANACIM/DG/ du 18 janvier 2019 portant approbation de la cinquième édition des procédures d'élaboration, d'adoption et d'amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal et documents associés ;
- VU le rapport de la CARAS du 19 septembre 2020 ;
- VU l'avis favorable du Directeur général suite au BE n° 000049/ANACIM/DNAA/DNSA du 24 septembre 2020 ;

DECIDE :

Article premier.- En application des dispositions de l'article 3 du décret n°2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal, est approuvé et publié l'amendement n°6 du Règlement Aéronautique du Sénégal n° 14 (RAS 14) Volume II, édition 1 : Hélistations

Ledit amendement peut être consulté sur le site internet de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (www.anacim.sn).

.../...

Article 2.- Le personnel aéronautique et les exploitants de l'aviation civile concernés sont tenus au strict respect des dispositions dudit amendement.

Article 3.- Les dispositions de l'amendement entrent en vigueur à compter de la date de signature de la présente décision. Les dispositions de l'amendement sont applicables à compter du 5 novembre 2020 à l'exception de celles relatives aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie qui seront applicables à partir du 1er janvier 2023.

Article 4.- Le Directeur de la Navigation Aérienne et des Aéroports, le Directeur de la Sécurité des Vols, le Directeur du Transport Aérien, le Directeur de la Sûreté et de la Facilitation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente décision qui sera publiée partout où besoin sera.



Maguèye Marame NDAO



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT MILITAIRE L.S. SENHOR

Tel: 33 865 60 00 - Fax: 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DU SENEGAL N°14
(RAS 14)**

AERODROMES

Volume II

Hélistations

Première édition

Janvier 2016



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT MILITAIRE L.S. SENGHOR

Tel: 33 865 60 00 - Fax: 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

REGLEMENTS AERONAUTIQUES DU SENEGAL

**N°14
(RAS 14)**

AERODROMES

Volume II

Hélistations

Première édition

Janvier 2016

PAGE INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	Par

RECTIFICATIFS			
N°	Date de publication	Inscrit le	Par
		TABLEAU	



HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

Amendement	Origine	Objet	Dates : - adoption - entrée en vigueur - application
1	Rapport Audit USOAP OACI2006	Se conformer par rapport à la cinquième édition de l'annexe 14 volume 2 suite aux recommandations de l'audit 2006 de l'OACI..	- <i>Septembre 2013</i>
2	OACI	Quatrième Edition, Juillet 2013 (amendement 5)	- <i>Janvier 2014</i>
3	OACI Etat Sénégal	- Amendement 6 de l'annexe 14 volume 2 de l'OACI - Adoption du nouveau code de l'aviation civile - Signature du décret fixant le cadre de Supervision de la sécurité de l'Aviation civile au Sénégal,	- <i>Janvier 2016</i> - <i>Mars 2016</i> - <i>Mars 2016</i>
4	OACI	- Amendement n°7 de l'annexe 14 volume II l'OACI	- <i>22 février 2016</i> - <i>11 juillet 2016</i> - <i>10 novembre 2016</i>
5	OACI CARAS	- Amendement n°8 de l'annexe 14 volume II l'OACI : Amendement corrélatif à la restructuration de l'Annexe 15 et à l'introduction des PANS-AIM (Doc 10066), concernant des renvois, les spécifications de qualité des données aéronautiques et des spécifications basées sur la performance pour la détection des erreurs de données.	- <i>3 septembre 2018</i> - <i>6 septembre 2018</i> - <i>8 novembre 2018</i>
6	Troisième réunion du Groupe d'experts de la conception et de l'exploitation technique des aérodromes (ADOP/3)	- Amendement n°9 de l'annexe 14 volume II l'OACI : Définitions de D théorique, valeur D, surface portante dynamique, allongée, poste de stationnement d'hélicoptère, voie de circulation d'hélicoptère, itinéraire de circulation d'hélicoptère, point de référence d'hélistation, aire de protection, cercle de positionnement de la prise de contact, et marque de positionnement pour la prise de contact ; caractéristiques physiques ; aides visuelles ; sauvetage et lutte contre l'incendie.	- <i>9 mars 2020</i> - <i>20 juillet 2020</i> - <i>5 novembre 2020</i>



LISTE DES RÉFÉRENCES

Annexe 14 volume II : Hélistations, quatrième édition, juillet 2013

Manuel de conception des aérodromes de l'OACI (Doc 9157)

- ✓ 1^{re} Partie — Pistes
- ✓ 2^e Partie — Voies de circulation, aires de trafic et plates-formes d'attente de circulation
- ✓ 3^e Partie — Chaussées
- ✓ 4^e Partie — Aides visuelles
- ✓ 5^e Partie — Installations électriques
- ✓ 6^e Partie — Frangibilité

Manuel de l'adacport de l'OACI (Doc 9150)

Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261)

Manuel de planification d'aéroport de l'OACI (Doc 9184)

- ✓ 1^{ère} Partie — Planification générale
- ✓ 2^e Partie — Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement
- ✓ 3^e Partie — Lignes directrices pour l'élaboration des contrats de consultant et des contrats de construction

Manuel des services d'aéroport de l'OACI (Doc 9137)

- ✓ 1^{ère} Partie — Sauvetage et lutte contre l'incendie
- ✓ 2^e Partie — État de la surface des chaussées
- ✓ 3^e Partie — Prévention et atténuation du risque faunique
- ✓ 5^e Partie — Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés
- ✓ 6^e Partie — Réglementation des obstacles
- ✓ 7^e Partie — Planification des mesures d'urgence aux aéroports
- ✓ 8^e Partie — Exploitation
- ✓ 9^e Partie — Maintenance

Manuel du système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS) de l'OACI (Doc 9332)

Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) de l'OACI (Doc 9476)



TABLE DES MATIÈRES

ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES	1
CHAPITRE 1^{ER}. GÉNÉRALITÉS	1
1.1 DEFINITIONS	1
1.2 APPLICATION	3
1.3 SYSTEMES DE REFERENCE COMMUNS	4
1.3.1 SYSTEME DE REFERENCE HORIZONTAL	4
1.3.2 SYSTEME DE REFERENCE VERTICAL	4
1.3.3 SYSTEME DE REFERENCE TEMPOREL	4
CHAPITRE 2. RENSEIGNEMENTS SUR LES HÉLISTATIONS	1
2.1 DONNEES AERONAUTIQUES	1
2.2 POINT DE REFERENCE D'HELISTATION	1
2.3 ALTITUDE D'UNE HELISTATION	1
2.4 DIMENSIONS DES HELISTATIONS ET RENSEIGNEMENTS CONNEXES	1
2.5 DISTANCES DECLAREES	2
2.6 COORDINATION ENTRE LES AUTORITES DES SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE ET LES AUTORITES DE L'HELISTATION	3
2.7 SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE	4
CHAPITRE 3. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES	1
3.1 HELISTATIONS TERRESTRES	1
— AIRE D'APPROCHE FINALE ET DE DECOLLAGE (FATO)	1
— AIRE DE SECURITE	3
— PROLONGEMENT DEGAGE POUR HELICOPTERES.....	4
— AIRE DE PRISE DE CONTACT ET D'ENVOL	5
— VOIES ET ITINERAIRES DE CIRCULATION POUR HELICOPTERES	7
— VOIES DE CIRCULATION POUR HELICOPTERES	7
— ITINERAIRES DE CIRCULATION POUR HELICOPTERES	8
— ITINERAIRES DE CIRCULATION AU SOL POUR HELICOPTERES.....	9
— ITINERAIRES DE CIRCULATION EN VOL RASANT	9
— POSTES DE STATIONNEMENT D'HELICOPTERE	10
— AIRES DE PROTECTION	11
— EMBLEMMENT D'UNE AIRE D'APPROCHE FINALE ET DE DECOLLAGE PAR RAPPORT A UNE PISTE OU A UNE VOIE DE CIRCULATION.....	14
3.2 HELIPLATES-FORMES	15
— AIRE D'APPROCHE FINALE ET DE DECOLLAGE ET AIRE DE PRISE DE CONTACT ET D'ENVOL	15
3.3 HELISTATIONS SUR NAVIRE	17
— AIRE D'APPROCHE FINALE ET DE DECOLLAGE ET AIRE DE PRISE DE CONTACT ET D'ENVOL	17



CHAPITRE 4. LIMITATION ET SUPPRESSION DES OBSTACLES.....	1
4.1 SURFACES ET SECTEURS DE LIMITATION D'OBSTACLES	1
— SURFACE D'APPROCHE	1
— SURFACE DE TRANSITION.....	7
— SURFACE DE MONTEE AU DECOLLAGE	7
— SURFACE OU SECTEUR DEGAGES D'OBSTACLES — HELIPLATES-FORMES	9
— SURFACE OU SECTEUR A HAUTEUR D'OBSTACLES REGLEMENTEE — HELIPLATES-FORMES.....	9
4.2 SPECIFICATIONS EN MATIERE DE LIMITATION D'OBSTACLES	9
— HELISTATIONS EN SURFACE	10
— HELISTATIONS EN TERRASSE	14
— HELIPLATES-FORMES	14
— HELISTATIONS SUR NAVIRE	15
— HELISTATIONS SITUEES SUR LE COTE D'UN NAVIRE	16
— AIRES D'HELITREUILLAGE	18
CHAPITRE 5. AIDES VISUELLES.....	1
5.1 INDICATEURS	1
5.1.1 INDICATEURS DE DIRECTION DU VENT.....	1
5.2 MARQUES ET BALISES.....	2
5.2.1 MARQUE D'AIRE D'HELITREUILLAGE.....	2
5.2.2 MARQUE DISTINCTIVE D'HELISTATION.....	3
5.2.3 MARQUE DE MASSE MAXIMALE ADMISSIBLE	5
5.2.4 MARQUE DE VALEUR D	7
5.2.5 MARQUES OU BALISES DE PERIMETRE DE FATO D'HELISTATIONS EN SURFACE	9
5.2.6 MARQUES D'IDENTIFICATION D'AIRE D'APPROCHE FINALE ET DE DECOLLAGE POUR LES FATO DE TYPE PISTE	10
5.2.7 MARQUE DE POINT CIBLE.....	11
5.2.8 MARQUE DE PERIMETRE D'AIRE DE PRISE DE CONTACT ET D'ENVOL.....	11
5.2.9 MARQUE DE PRISE DE CONTACT OU DE POSITIONNEMENT	12
5.2.10 MARQUE NOMINATIVE D'HELISTATION	14
5.2.11 MARQUE (CHEVRON) DE SECTEUR DEGAGE D'OBSTACLES POUR HELIPLATE-FORME.....	15
5.2.12 MARQUES A LA SURFACE DES HELIPLATES-FORMES ET DES HELISTATIONS SUR NAVIRE	15
5.2.13 MARQUES ET BALISES DE VOIE DE CIRCULATION AU SOL POUR HELICOPTERES.....	16
5.2.14 MARQUES ET BALISES D'ITINERAIRE DE CIRCULATION EN VOL RASANT.....	17
5.2.15 MARQUES DE POSTE DE STATIONNEMENT D'HELICOPTERE	18
5.2.16 MARQUES DE GUIDAGE D'ALIGNEMENT DE TRAJECTOIRE DE VOL	20
5.3 AIDES LUMINEUSES.....	20
5.3.1 GENERALITES.....	20
5.3.2 PHARE D'HELISTATION.....	21
5.3.3 DISPOSITIF LUMINEUX D'APPROCHE.....	24
5.3.4 DISPOSITIF LUMINEUX DE GUIDAGE D'ALIGNEMENT DE TRAJECTOIRE DE VOL.....	25
5.3.5 DISPOSITIF DE GUIDAGE VISUEL D'ALIGNEMENT	25



5.3.6 INDICATEUR VISUEL DE PENTE D'APPROCHE.....	26
5.3.7 DISPOSITIFS LUMINEUX D'AIRE D'APPROCHE FINALE ET DE DECOLLAGE POUR HELISTATIONS TERRESTRES EN SURFACE.....	26
5.3.8 FEUX DE POINT CIBLE	27
5.3.9 DISPOSITIF LUMINEUX D'AIRE DE PRISE DE CONTACT ET D'ENVOL	27
5.3.10 PROJECTEURS DE POSTE DE STATIONNEMENT D'HELICOPTERE	30
5.3.11 ÉCLAIRAGE PAR PROJECTEURS DE L'AIRE D'HELITREUILLAGE	31
5.3.12 FEUX DE VOIE DE CIRCULATION	31
5.3.13 AIDES VISUELLES POUR SIGNALER LES OBSTACLES SITUÉS A L'EXTERIEUR ET AU-DESSOUS DES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES	31
5.3.14 ÉCLAIRAGE DES OBSTACLES PAR PROJECTEURS	32
CHAPITRE 6. INTERVENTIONS D'URGENCE SUR LES HELISTATIONS	1
6.1 PLAN D'URGENCE D'HELISTATION	1
— GENERALITES	1
6.2 SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE	2
— GENERALITES — NOTES LIMINAIRES	2
6.2.1 APPLICATION	3
6.2.2 NIVEAU DE PROTECTION ASSURÉ	3
6.2.3 AGENTS EXTINCTEURS	4
6.2.4 DELAI D'INTERVENTION	7
6.2.5 SPECIFICATIONS RELATIVES AU SAUVETAGE	7
6.2.6 MOYENS DE COMMUNICATION ET D'ALERTE	7
6.2.7 PERSONNEL	7
6.2.8 MOYENS D'EVACUATION	8
APPENDICE 1. SPECIFICATIONS RELATIVES AUX HELISTATIONS AUX INSTRUMENTS AVEC APPROCHES CLASSIQUES ET/OU DE PRECISION ET DEPARTS AUX INSTRUMENTS	1
1. GENERALITES	1
2. DONNEES D'HELISTATION	1
2.1 ALTITUDE D'UNE HELISTATION	1
2.2 DIMENSIONS DES HELISTATIONS ET RENSEIGNEMENTS CONNEXES	1
3. CARACTERISTIQUES PHYSIQUES.....	1
3.1 HELISTATIONS EN SURFACE ET EN TERRASSE	1
4. OBSTACLES.....	2
4.1 SURFACES ET SECTEURS DE LIMITATION D'OBSTACLES	2
5. AIDES VISUELLES	9
5.1 AIDES LUMINEUSES.....	9



ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

ANC	Commission de navigation aérienne (<i>Air navigation commission</i>)
APAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié (<i>Abbreviated precision approach path indicator</i>)
ASPSL	Éclairage par panneaux de lumière ponctuelle (<i>Arrays of segmented point source lighting</i>)
cd	Candela
cm	Centimètre
DIFFS	Système de lutte contre l'incendie intégré à la plate-forme (<i>Deck integrated firefighting system</i>)
FAS	Applicateur fixe (<i>Fixed application system</i>)
FATO	Aire d'approche finale et de décollage (<i>Final approach and take-off area</i>)
FFAS	Applicateur fixe de mousse (<i>Fixed foam application system</i>)
FMS	Lance monitor fixe (<i>Fixed monitor system</i>)
ft	Pied (<i>foot/feet</i>)
GNSS	Système mondial de navigation par satellite (<i>Global navigation satellite system</i>)
HAPI	Indicateur de trajectoire d'approche pour hélicoptère (<i>Helicopter approach path indicator</i>)
Hz	Hertz
kg	Kilogramme
km/h	Kilomètre par heure
kt	Nœud (<i>Knot</i>)
L	Litre
Lb	Livre
LDAH	Distance utilisable à l'atterrissage (<i>Landing distance available helicopter</i>)
L/min	Litre par minute
LOA	Aire à hauteur d'obstacles réglementée (<i>Limited obstacle area</i>)
LOS	Secteur à hauteur d'obstacles réglementée (<i>Limited obstacle sector</i>)
LP	Panneaux luminescents (<i>Luminescent panel</i>)
m	Mètre
MAPt	Point d'approche interrompue (<i>Missed approach point</i>)
MTOM	Masse maximale au décollage (<i>Maximum take-off mass</i>)
MVH	Manuel de vol de l'hélicoptère
NVIS	Système de vision nocturne (<i>Night Vision Imaging System (NVIS)</i>)
OFS	Secteur dégagé d'obstacles (<i>Obstacle-free sector</i>)
OLS	Surface de limitation d'obstacles (<i>Obstacle limitation surface</i>)
PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision (<i>Precision approach path indicator</i>)
PFAS	Applicateur portable de mousse (<i>Portable foam application system</i>)
PinS	Point dans l'espace (<i>Point – in – space</i>)
R/T	Radiotéléphonie ou radiocommunications
RFFS	Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (<i>Rescue and firefighting service</i>)
RTOD	Distance de décollage interrompu (<i>Rejected take-off distance</i>)
RTODAH	Distance utilisable pour le décollage interrompu (<i>Rejected take-off distance available</i>)
S	Seconde
t Tonne	(1 000 kg)
TLOF	Aire de prise de contact et d'envol (<i>Touchdown and lift-off area</i>)
TODAH	Distance utilisable au décollage (<i>Take-off distance available</i>)



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

RAS 14 VOLUME II HELISTATIONS

Abv et Symbs

Edition:

Date:

Page 2 de-2

1

Janvier 2016

UCW Largeur du train d'atterrissage (*Undercarriage width*)

VSS Surface de segment à vue (*Visual segment surface*)

Symboles

° Degré

= Égal

% Pourcentage

± Plus ou moins



CHAPITRE 1^{er}. GÉNÉRALITÉS

Note liminaire. — Ce présent Volume, comprend des normes (spécifications) prescrivant les caractéristiques physiques et surfaces de limitation d'obstacles que doivent présenter les hélistations, ainsi que certaines installations et certains services techniques fournis en principe sur une hélistation. Ces spécifications n'ont pas pour but de limiter ou de réglementer l'exploitation d'un aéronef.

Dans la conception d'une hélistation, il faut tenir compte de l'hélicoptère théorique critique, qui a les dimensions et la masse maximale au décollage les plus importantes, auquel l'hélistation est destinée.

Le RAS 6, Partie 3, contient des dispositions relatives aux vols d'hélicoptères.

1.1 Définitions

Les définitions des termes employés dans les deux volumes figurent dans le Volume I de l'Annexe 14. Ces définitions ne sont pas reproduites dans le présent volume, sauf les deux suivantes, qui sont insérées pour la facilité :

Hélistation. Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.

Obstacle. Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- a) qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou
- b) qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- c) qui se trouve à l'extérieur d'une telle surface définie et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne.

La liste suivante présente les définitions des termes qui ne sont employés que dans le Volume II.

Allongée. Utilisé pour déterminer une TLOF ou FATO, le terme « allongée » signifie que l'aire en question est deux fois plus longue que large

Aire d'approche finale et de décollage (FATO). Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères de classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

Aire de décollage interrompu. Aire définie sur une hélistation où les hélicoptères exploités en classe de performances 1 peuvent effectuer un décollage interrompu.

Aire de prise de contact et d'envol (TLOF). Aire portante sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol.

Aire de protection. Aire définie entourant un poste de stationnement qui est destinée à réduire le risque de dégâts causés par des hélicoptères s'écartant accidentellement du poste

Aire de sécurité. Sur une hélistation, aire définie entourant l'aire d'approche finale et de décollage, dégagée des obstacles autres que ceux qui sont nécessaires à la navigation aérienne et destinée à réduire les risques de dommages matériels au cas où un hélicoptère s'écarterait accidentellement de l'aire d'approche finale et de décollage.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 14 VOLUME II HELISTATIONS	Chapitre 1 Page 2 de 4 Edition: 1 Date: Janvier 2016
---	--	---

Aire d'hélitreuilage. Aire prévue pour le transfert de personnel et d'approvisionnements d'un hélicoptère à un navire et inversement.

Altitude d'hélistation. Altitude du point le plus élevé de la FATO.

Approche vers un point dans l'espace (PinS). L'approche vers un point dans l'espace est fondée sur le GNSS et la procédure d'approche est conçue pour les hélicoptères seulement. Elle est alignée avec un point de référence dont l'emplacement permet la manœuvre de vol suivante ou l'approche et l'atterrissage par une manœuvre à vue dans des conditions visuelles satisfaisantes permettant de voir et d'éviter les obstacles.

Autorité compétente. Autorité gouvernementale en charge de l'aviation civile, l'autorité ou la personne morale ou l'organe habilité à exercer une telle fonction.

Cercle de positionnement de prise de contact (TDPC). Marque de positionnement de prise de contact (TDPM) en forme de cercle utilisée pour le positionnement omnidirectionnel dans une TLOF.

D. La plus grande dimension hors tout de l'hélicoptère lorsque les rotors tournent, mesurée de la position la plus avant du plan de la trajectoire de l'extrémité des pales du rotor principal jusqu'à la position la plus arrière du plan de la trajectoire du rotor anticouple ou de la structure de l'hélicoptère.

D théorique. D de l'hélicoptère théorique.

Distances déclarées — hélistations.

a) *Distance utilisable au décollage (TODAH).* Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé pour hélicoptères, s'il y en a un, déclarée utilisable et permettant aux hélicoptères de mener à bien le décollage.

b) *Distance utilisable pour le décollage interrompu (RTODAH).* Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage déclarée utilisable et permettant aux hélicoptères de classe de performances 1 de mener à bien un décollage interrompu.

c) *Distance utilisable à l'atterrissage (LDAH).* Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage, augmentée de la longueur de toute aire supplémentaire, déclarée utilisable et permettant aux hélicoptères de mener à bien la manœuvre d'atterrissage à partir d'une hauteur définie.

FATO de type piste. FATO dont la forme présente des caractéristiques semblables à celles d'une piste.

Héliplate-forme. Hélistation située sur une installation en mer, fixe ou flottante, telle qu'une unité d'exploration et/ou de production utilisée pour l'exploitation pétrolière ou gazière.

Hélistation en surface. Hélistation située sur le sol ou sur une structure à la surface de l'eau.

Hélistation en terrasse. Hélistation située sur une construction surélevée.

Hélistation sur navire. Hélistation située sur un navire, qui peut ou non être construite spécialement à cette fin. Une hélistation sur navire construite spécialement à cette fin est conçue spécifiquement pour les hélicoptères. Une hélistation sur navire qui n'est pas construite spécialement à cette fin occupe une aire du navire qui est capable de supporter un hélicoptère mais qui n'a pas été conçue spécifiquement à cette fin.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 14 VOLUME II HELISTATIONS	Chapitre 1 Edition: 1 Date: Janvier 2016	Page 3 de 4
---	--	--	-------------

Itinéraire de circulation pour hélicoptères. Trajectoire définie établie pour la circulation des hélicoptères entre des parties d'une hélistation.

- a) *Itinéraire de circulation en vol rasant.* Itinéraire de circulation marqué prévu pour la circulation en vol rasant.
- b) *Itinéraire de circulation au sol.* Itinéraire de circulation centré sur une voie de circulation.

Marque de positionnement de prise de contact (TDPM). Marque, ou ensemble de marques, situé dans une TLOF et qui donne des repères visuels pour le positionnement des hélicoptères.

Point de référence d'hélistation (HRP). Point déterminant l'emplacement d'une hélistation.

Poste de stationnement d'hélicoptère. Aire définie destinée à accueillir un hélicoptère aux fins : de l'embarquement ou du débarquement de passagers, du chargement ou du déchargement de la poste ou du fret ; de l'avitaillement ou de la reprise de carburant, du stationnement ou de la maintenance ; et, lorsque des déplacements en vol rasant sont envisagés, la TLOF.

Note. — Dans le cas de données de position mesurées, la précision est normalement exprimée sous forme de distance par rapport à une position désignée, à l'intérieur de laquelle il y a une probabilité définie que la position réelle se trouve.

Prolongement dégagé pour hélicoptères. Aire définie sur le sol ou sur l'eau, placée sous le contrôle de l'autorité compétente, choisie et/ou aménagée de manière à constituer une aire convenable au-dessus de laquelle un hélicoptère de classe de performances 1 peut accélérer et atteindre une hauteur donnée.

Segment à vue d'une approche vers un point dans l'espace (PinS). Segment d'une procédure d'approche vers un point dans l'espace pour hélicoptère qui relie le MAPt à l'emplacement d'atterrissage dans une procédure annotée « Continuer à vue ». Le segment à vue relie le point dans l'espace (PinS) à l'emplacement d'atterrissage.

Note. — Les critères de conception d'une procédure d'approche PinS et les exigences détaillées applicables à la conception d'un segment à vue figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs de l'OACI (PANS-OPS, Doc 8168).

Surface portante dynamique. Surface capable de supporter les charges générées par un hélicoptère en mouvement.

Surface portante statique. Surface capable de supporter la masse d'un hélicoptère.

Valeur D. Dimension limitative, en termes de « D », pour une hélistation, une héliplate-forme ou une hélistation sur navire, ou pour une aire définie à l'intérieur d'une hélistation ou héliplate-forme.

Voie de circulation pour hélicoptères. Trajectoire définie sur une hélistation, prévue pour la circulation au sol des hélicoptères, qui peut être combinée à un itinéraire de circulation en vol rasant pour permettre à la fois une circulation au sol et une circulation en vol rasant.

1.2 Application

Note. — Les dimensions indiquées dans le présent Règlement sont établies en fonction d'hélicoptères à un seul rotor principal. Pour les hélicoptères à rotors en tandem, la conception de l'hélistation doit être fondée sur un examen cas par cas des modèles spécifiques pour lequel on applique les prescriptions de base concernant les aires de protection et de sécurité spécifiées dans le présent Règlement. Les spécifications des principaux chapitres du Règlement s'appliquent aux hélistations à



vue, avec ou sans approche vers un point dans l'espace. L'Appendice 2 contient des spécifications supplémentaires pour les hélistations aux instruments avec approche classique et/ou approche de précision et départ aux instruments. Les spécifications du présent Règlement ne s'appliquent pas aux hydrohélistations (décollages et atterrissages sur l'eau).

1.2.1 Certaines spécifications du règlement imposent explicitement à l'autorité compétente l'obligation de faire un choix, de prendre une décision ou d'exercer une fonction. D'autres ne mentionnent pas l'«autorité compétente» mais son intervention est implicite. Dans les deux cas, la responsabilité de la décision ou de l'action requise incombe à l'autorité compétente.

1.2.2 Les spécifications du présent RAS s'applique à toutes les hélistations destinées à être utilisées par des hélicoptères en aviation civile internationale. Elles s'appliquent également aux aires destinées à l'usage exclusif des hélicoptères aux aérodromes prévus principalement pour les avions. Le cas échéant, les dispositions du Volume I du RAS 14 s'applique aux opérations d'hélicoptères menées à ces aérodromes.

1.2.3 Sauf indication contraire, lorsque le présent Volume fait référence à des spécifications concernant une couleur, il s'agit de celles qui figurent à l'Appendice 1 du Volume I du RAS 14.

1.3 Systèmes de référence communs

1.3.1 Système de référence horizontal

Le Système géodésique mondial—1984 (WGS-84) doit être utilisé comme système de référence horizontal (géodésique). Les coordonnées géographiques aéronautiques (latitude et longitude) communiquées doivent être exprimées selon le référentiel géodésique WGS-84.

Note. — Le Manuel du Système géodésique mondial 1984 (WGS-84) de l'OACI (Doc 9674) contient des éléments indicatifs complets sur le WGS-84.

1.3.2 Système de référence vertical

1.3.2.1 Le niveau moyen de la mer (MSL), qui donne la relation entre les hauteurs liées à la gravité (altitudes topographiques) et une surface appelée géoïde, doit être utilisé comme système de référence vertical.

Note 1. — La forme du géoïde est celle qui, mondialement, suit de plus près le niveau moyen de la mer. Par définition, le géoïde représente la surface équipotentielle du champ de gravité terrestre qui coïncide avec le MSL au repos prolongé de façon continue à travers les continents.

Note 2. — Les hauteurs liées à la gravité (altitudes topographiques) s'appellent également altitudes orthométriques, tandis que les distances à un point situé au-dessus de l'ellipsoïde s'appellent hauteurs ellipsoïdales.

1.3.3 Système de référence temporel

1.3.3.1 Le système de référence temporel utilisé doit être le calendrier grégorien et le temps universel coordonné (UTC).

1.3.3.2 L'emploi d'un système de référence temporel différent doit être signalé dans la partie GEN 2.1.2 de la publication d'information aéronautique (AIP).

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 14 VOLUME II HELISTATIONS</p>	<p>Chapitre 2 Page 1 de - 4 Edition: 1 Date: Janvier 2016</p>
--	--	--

CHAPITRE 2. RENSEIGNEMENTS SUR LES HÉLISTATIONS

2.1 Données aéronautiques

2.1.1 Les données aéronautiques concernant les hélistations doivent être déterminées et communiquées conformément à la précision et à la classification d'intégrité requises pour répondre aux besoins de l'utilisateur final des données aéronautiques.

Note. — Les spécifications relatives à la précision et à la classification d'intégrité des données aéronautiques concernant les hélistations figurent dans les PANS-AIM (Doc 10066) de l'OACI, Appendice 1.

2.1.2 Des techniques de détection des erreurs de données numériques doivent être utilisées durant la transmission et/ou le stockage des données aéronautiques et des ensembles de données numériques.

Note. — Les spécifications détaillées sur les techniques de détection des erreurs de données numériques figurent dans les PANS-AIM (Doc 10066) de l'OACI.

2.2 Point de référence d'hélistation

2.2.1 Un point de référence d'hélistation doit être déterminé pour chaque hélistation qui n'est pas située sur le même emplacement qu'un aérodrome.

Note. — Dans le cas d'une hélistation située sur le même emplacement qu'un aérodrome, le point de référence déterminé pour l'aérodrome sert également pour l'hélistation.

2.2.2 Le point de référence d'hélistation doit être situé à proximité du centre géométrique initial ou prévu de l'hélistation et demeure en principe à l'emplacement où il a été déterminé en premier lieu.

2.2.3 La position du point de référence d'hélistation doit être mesurée et communiquée aux services d'information aéronautique en degrés, minutes et secondes.

2.3 Altitude d'une hélistation

2.3.1 L'altitude d'une hélistation et l'ondulation du géoïde au point de mesure de l'altitude de l'hélistation doivent être mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique de un demi-mètre ou de un pied près.

2.3.2 L'altitude de la TLOF ainsi que l'altitude et l'ondulation du géoïde de chaque seuil de la FATO (le cas échéant) doivent être mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique avec une précision de un demi-mètre ou de un pied :

Note. — L'ondulation du géoïde doit être mesurée selon le système de coordonnées approprié.

2.4 Dimensions des hélistations et renseignements connexes

2.4.1 Les renseignements ci-après doivent être mesurés ou décrits, s'il y a lieu, pour chaque installation prévue sur une hélistation :

- a) type d'hélistation — en surface, en terrasse, sur navire ou héliplate-forme ;
- b) TLOF — dimensions arrondies au mètre ou au pied le plus proche, pente, type de surface, force portante en tonnes (1 000 kg);

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 14 VOLUME II HELISTATIONS</p>	<p>Chapitre 2 Page 2 de - 4 Edition: 1 Date: Janvier 2016</p>
--	--	--

- c) FATO — type de FATO, orientation vraie au centième de degré près, numéro d'identification (le cas échéant), longueur, largeur arrondie au mètre ou au pied le plus proche, pente, type de surface ;
- d) aire de sécurité — longueur, largeur et type de surface ;
- e) voie de circulation pour hélicoptères et itinéraire de circulation pour hélicoptères — désignation, largeur, type de surface ;
- f) aire de trafic — type de surface, postes de stationnement d'hélicoptère ;
- g) prolongement dégagé — longueur, profil sol ;
- h) aides visuelles pour les procédures d'approche, marquage et balisage lumineux de la FATO, de la TLOF, des voies de circulation au sol pour hélicoptères, des voies de circulation en translation dans l'effet de sol et des postes de stationnement d'hélicoptère ;

2.4.2 Les coordonnées géographiques du centre géométrique de l'aire de prise de contact et d'envol ainsi que de chaque seuil de l'aire d'approche finale et de décollage (le cas échéant) doivent être mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde.

2.4.3 Les coordonnées géographiques des points axiaux appropriés des voies de circulation pour hélicoptères et des itinéraires de circulation pour hélicoptères doivent être mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde.

2.4.4 Les coordonnées géographiques de chaque poste de stationnement d'hélicoptère doivent être mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde.

2.4.5 Les coordonnées géographiques des obstacles situés dans la zone 2 (la partie située à l'intérieur de la limite de l'hélistation) et dans la zone 3 doivent être mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et dixièmes de seconde. De plus, l'altitude du point le plus élevé, le type, les marques et le balisage lumineux (le cas échéant) des obstacles doivent être communiqués aux services d'information aéronautique.

Note. — L'Appendice 8 des PANS-AIM (Doc 10066) de l'OACI contient les spécifications pour la détermination des données d'obstacles dans les zones 2 et 3.

2.5 Distances déclarées

Lorsqu'elles sont applicables, les distances suivantes, arrondies au mètre ou au pied le plus proche, doivent être déclarées pour les hélistations :

- a) distance utilisable au décollage ;
- b) distance utilisable pour le décollage interrompu ;
- c) distance utilisable à l'atterrissage.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 14 VOLUME II HELISTATIONS</p>	<p>Chapitre 2 Page 3 de - 4 Edition: 1 Date: Janvier 2016</p>
--	--	--

2.6 Coordination entre les autorités des services d'information aéronautique et les autorités de l'hélistation

2.6.1 Pour faire en sorte que les organismes des services d'information aéronautique obtiennent des renseignements leur permettant de fournir des informations avant le vol à jour et de répondre aux besoins d'information en cours de vol, des arrangements doivent être conclus entre les autorités des services d'information aéronautique et les autorités de l'hélistation responsables pour que les services d'hélistation communiquent à l'organisme responsable des services d'information aéronautique, dans un délai minimal:

- a) des renseignements sur les conditions d'hélistation ;
- b) l'état opérationnel des installations, services et aides de navigation associés dans sa zone de responsabilité ;
- c) tout autre renseignement considéré comme important pour l'exploitation.

2.6.2 Avant l'introduction de tout changement affectant le dispositif de navigation aérienne, les services ayant la responsabilité du changement doivent tenir compte des délais qui doivent être nécessaires à l'organisme AIS pour préparer et éditer les éléments à publier en conséquence. Pour garantir que cet organisme reçoive l'information en temps utile, une étroite coordination entre les services concernés est par conséquent nécessaire.

2.6.3 Sont particulièrement importantes les modifications des renseignements aéronautiques qui ont une incidence sur les cartes et/ou les systèmes de navigation informatisés et que, d'après les spécifications du RAS 15, Chapitre 6, il faut communiquer selon le système de régularisation et de contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC). Pour la remise des informations et données brutes aux services d'information aéronautique, les services d'hélistation responsables doivent se conformer au calendrier préétabli et convenu internationalement des dates d'entrée en vigueur AIRAC.

Note. — Les spécifications détaillées sur le système AIRAC figurent dans les PANS-AIM (Doc 10066), Chapitre 6.

2.6.4 Les services d'hélistation qui sont chargés de fournir les informations et données aéronautiques brutes aux services d'information aéronautique doivent tenir compte, dans cette tâche, des spécifications de précision et d'intégrité requises pour répondre aux besoins de l'utilisateur final des données aéronautiques.

Note 1. — Les spécifications relatives à la précision et à la classification d'intégrité des données aéronautiques concernant les hélistations figurent dans les PANS-AIM (Doc 10066) de l'OACI, Appendice 1.

Note 2. — Des spécifications sur l'émission des NOTAM et des SNOWTAM se trouvent dans l'Annexe 15, Chapitre 6, et dans les PANS-AIM (Doc 10066), Appendices 3 et 4, respectivement.

Note 3. — Les renseignements AIRAC sont diffusés par le service d'information aéronautique au moins 42 jours avant la date d'entrée en vigueur AIRAC de façon qu'ils parviennent à leurs destinataires 28 jours au moins avant cette date.

Note 4. — Le calendrier préétabli et convenu internationalement des dates communes d'entrée en vigueur AIRAC à intervalles de 28 jours, dont le 19 novembre 2009, se trouve dans le Manuel des services d'information aéronautique de l'OACI (Doc 8126, Chapitre 2, § 2.6.2), qui contient en outre des indications sur l'emploi du système AIRAC.



2.7 Sauvetage et lutte contre l'incendie

Note. — La section 6.2 contient des renseignements sur les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

2.7.1 Des renseignements doivent être publiés sur le niveau de protection assuré sur une hélisation aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie pour les hélicoptères.

2.7.2 Le niveau de protection normalement assuré sur une hélisation doit être exprimé en fonction de la catégorie du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie, selon la description qui figure à la section 6.2 et conformément aux types et quantités d'agents extincteurs normalement disponibles sur l'hélisation.

2.7.3 Les modifications du niveau de protection normalement assuré sur une hélisation en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie doivent être notifiées aux organismes des services d'information aéronautique compétents et, selon le cas, aux organismes des services de la circulation aérienne (ATS), afin qu'ils soient en mesure de fournir les renseignements nécessaires aux hélicoptères à l'arrivée et au départ. Lorsque le niveau de protection est redevenu normal, les organismes ci-dessus doivent être informés en conséquence.

Note. — Des modifications du niveau de protection par rapport à celui qui est normalement assuré sur l'hélisation peuvent découler, sans que cela soit exhaustif, d'un changement dans les quantités d'agents extincteurs disponible ou dans le matériel utiliser pour l'application de ces agents extincteurs ou dans le personnel chargé de l'utilisation de ce matériel.

2.7.4 Il faut exprimer toute modification en indiquant la nouvelle catégorie du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie disponible à l'hélisation.



CHAPITRE 3. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

3.1 Hélistations terrestres

Note 1. — Les dispositions de la présente section partent de l'hypothèse de conception qu'il ne doit y avoir qu'un seul hélicoptère à la fois sur la FATO.

Note 2. — Les dispositions de la présente section relatives à la conception partent de l'hypothèse que les opérations effectuées sur des FATO situées à proximité l'une de l'autre ne doivent être pas simultanées. Si les opérations doivent être effectuées simultanément, il faut prévoir des distances de séparation appropriées entre les FATO en tenant dûment compte du souffle du rotor et de l'espace aérien et en veillant à ce que les trajectoires de vol de chaque FATO, définies au Chapitre 4, ne se chevauchent pas.

De plus amples orientations sur ce sujet figurent dans le Manuel de l'hélistation (Doc 9261).

Note 3. — Sauf spécification contraire, les dispositions de la présente section sont les mêmes pour les hélistations en surface et les hélistations en terrasse.

Note 4. — Le Manuel de l'hélistation (Doc 9261) contient des orientations sur les dimensions minimales des FATO/TLOF en terrasse qui visent à faciliter les opérations essentielles autour de l'hélicoptère.

Note 5. — Le Manuel de l'hélistation (Doc 9261) contient des orientations sur la façon de procéder à la conception structurelle en tenant compte de la présence sur les hélistations en terrasse de personnel, de neige, de fret, de matériel d'avitaillement et de reprise de carburant, de matériel de lutte contre l'incendie, etc.

Note 6. — Le Manuel de l'hélistation (Doc 9261) contient des orientations sur l'implantation des hélistations et l'emplacement des diverses aires définies, qui tiennent dûment compte des effets du souffle des rotors et d'autres aspects de l'exploitation des hélicoptères sur les tierces parties.

— Aire d'approche finale et de décollage (FATO)

Note. — Le Manuel de l'hélistation (Doc 9261) contient des orientations sur la manière d'implanter et d'orienter la FATO d'une hélistation de façon à réduire au minimum l'incidence des trajectoires d'arrivée et de départ sur les zones approuvées pour un usage résidentiel et autres zones sensibles au bruit situées à proximité des hélistations.

3.1.1 La FATO :

a) doit fournir :

- 1) une aire dégagée d'obstacles, sauf pour les objets essentiels qui, de par leur fonction, y sont situés, dont les dimensions et la forme suffisent pour assurer le confinement de toutes les parties de l'hélicoptère théorique dans la phase finale de l'approche et au début du décollage, conformément aux procédures voulues ;

Note. — Les objets essentiels sont les aides visuelles (par exemple, le balisage lumineux) ou autres (par exemple, les systèmes de lutte contre l'incendie) qui sont nécessaires aux fins de la sécurité. Les exigences relatives à la pénétration de la FATO par des objets essentiels figurent au § 3.1.4.

- 2) lorsqu'elle est solide, une surface résistant aux effets du souffle des rotors ;



- i) lorsqu'elle est coïmplantée avec une TLOF, une surface qui est contiguë et au même niveau que la TLOF, dont la force portante est capable de résister aux charges voulues, et qui assure une évacuation efficace des eaux ; ou
- ii) lorsqu'elle n'est pas coïmplantée avec une TLOF, une surface libre de dangers en cas d'atterrissage forcé ;

Note. — Le mot « résistant » implique que les effets du souffle des rotors ne causent pas de dégradation de la surface ni de projection de débris.

- b) doit être associée à une aire de sécurité.

3.1.2 Les hélistations doivent être dotées d'au moins une aire d'approche finale et de décollage (FATO) qui ne doit pas nécessairement être solide.

Note. — Une aire d'approche finale et de décollage (FATO) peut être située sur une bande de piste ou de voie de circulation, ou à proximité.

3.1.3 Les dimensions minimales de la FATO doivent être les suivantes :

- a) si elle est destinée à être utilisée par des hélicoptères exploités en classe de performances 1 :
 - 1) la longueur de la distance de décollage interrompu (RTOD) pour la procédure de décollage requise prescrite dans le manuel de vol des hélicoptères auxquels la FATO est destinée, ou 1,5 D théorique, selon la plus grande des deux valeurs ;
 - 2) la largeur nécessaire pour la procédure requise prescrite dans le manuel de vol des hélicoptères auxquels la FATO est destinée, ou 1,5 D théorique, selon la plus grande des deux valeurs ;
- b) si elle est destinée à être utilisée par des hélicoptères exploités en classes de performances 2 ou 3, la plus petite des deux valeurs suivantes :
 - 1) une aire à l'intérieur de laquelle on peut tracer un cercle dont le diamètre est égal à 1,5 D théorique ; ou
 - 2) quand il y a une limitation sur la direction de l'approche et de la prise de contact, une aire de largeur suffisante pour répondre aux exigences du § 3.1.21 a) 1) ci-dessus mais non inférieure à 1,5 fois la largeur hors tout de l'hélicoptère de référence.

Note 1. — La RTOD est destinée à assurer le confinement de l'hélicoptère en cas de décollage interrompu. Si certains manuels de vol précisent la RTOD, d'autres donnent comme dimension la « taille minimale démontrée de ... » («... » pouvant être l'hélistation, la piste, l'héliplate-forme, etc.), et il se peut que cette valeur ne comprenne pas le confinement. Si tel est le cas, il est nécessaire d'envisager des dimensions suffisantes pour l'aire de sécurité ainsi que la dimension de 1,5 fois D pour la FATO, si le manuel de vol de l'hélicoptère ne fournit pas les données. On trouvera d'autres orientations dans le Manuel de l'hélistation (Doc 9261).

Note 2. — Il peut être nécessaire de tenir compte de conditions locales, comme l'altitude, la température et les manœuvres permises, pour déterminer la taille d'une aire d'approche finale et de décollage. Le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) contient des éléments indicatifs à ce sujet.



3.1.4 Les objets essentiels situés dans une FATO ne doivent pas faire saillie au-dessus d'un plan situé à une hauteur de 5 cm au-dessus de l'altitude de la FATO.

3.1.5 Lorsque la FATO est solide, la pente :

- a) ne doit dépasser 2 % dans aucune direction, sauf dans les cas visés aux alinéas b) et c) ci-dessous ;
- b) ne doit pas dépasser 3 % globalement, ou ne doit pas présenter une pente locale de plus de 5 %, lorsque la FATO est allongée et destinée à être utilisée par des hélicoptères exploités en classe de performances 1 ;
- c) ne doit pas dépasser 3 % globalement, ou ne doit pas présenter une pente locale de plus de 7 %, lorsque la FATO est allongée et destinée à être utilisée par des hélicoptères exploités en classes de performances 2 ou 3.

3.1.6 La FATO doit être située de manière à réduire au minimum les incidences du milieu ambiant, notamment de la turbulence, qui peuvent nuire aux opérations des hélicoptères.

Note. — Le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) contient des éléments indicatifs sur la détermination des incidences de la turbulence. Dans les cas où l'application de mesures de conception pour atténuer la turbulence est justifiée mais difficile à réaliser, il est peut-être nécessaire d'envisager l'imposition de restrictions opérationnelles dans certaines conditions de vent.

3.1.7 Une FATO doit être entourée d'une aire de sécurité qui ne doit pas nécessairement être solide.

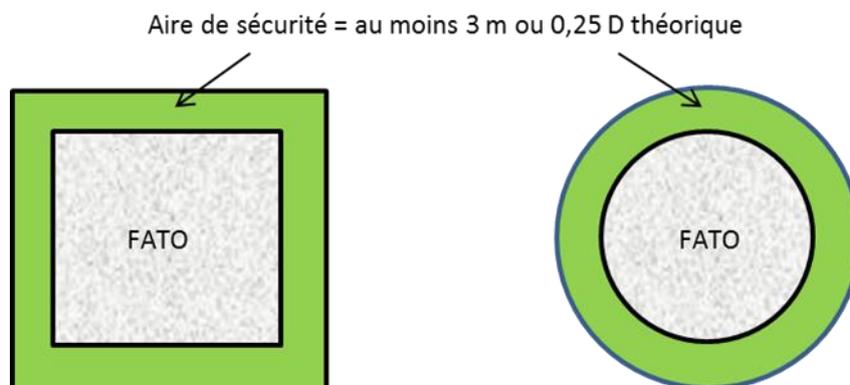


Figure 3-1. FATO et aire de sécurité correspondante

— Aire de sécurité

3.1.8 Une aire de sécurité doit fournir :

- a) une aire dégagée d'obstacles, à l'exception des objets essentiels qui, de par leur fonction, y sont situés, pour compenser les erreurs de manœuvre ;
- b) lorsqu'elle est solide, une surface qui est contiguë à la FATO et au même niveau que celle-ci, qui résiste aux effets du souffle des rotors, et qui assure une évacuation efficace des eaux.

3.1.9 L'aire de sécurité qui entoure une FATO doit s'étendre depuis le pourtour de la FATO sur une distance d'au moins 3 m ou 0,25 D théorique, selon la plus grande des deux valeurs.



3.1.10 Aucun objet mobile ne doit être toléré sur une aire de sécurité pendant les manœuvres d'un hélicoptère.

3.1.11 Les objets essentiels situés dans l'aire de sécurité ne doivent pas faire saillie au-dessus d'un plan commençant au bord de la FATO à une hauteur de 25 cm au-dessus du plan de la FATO et présentant une pente montante de 5 pour cent vers l'extérieur.

3.1.12 La surface de l'aire de sécurité, lorsqu'elle est solide, ne doit pas avoir une pente montante de plus de 4 % vers l'extérieur à partir du bord de la FATO.

— Pente latérale protégée

3.1.13 Il y a au moins une pente latérale protégée établie sur l'hélistation s'élevant vers l'extérieur à un angle de 45° depuis le bord de l'aire de sécurité jusqu'à une distance de 10 m (voir la Figure 3.2).

3.1.14 Il doit y avoir au moins deux pentes latérales protégées sur l'hélistation, s'élevant vers l'extérieur à un angle de 45° depuis le bord de l'aire de sécurité jusqu'à une distance de 10 m.

3.1.15 Aucun obstacle ne doit percer la surface d'une pente latérale protégée.

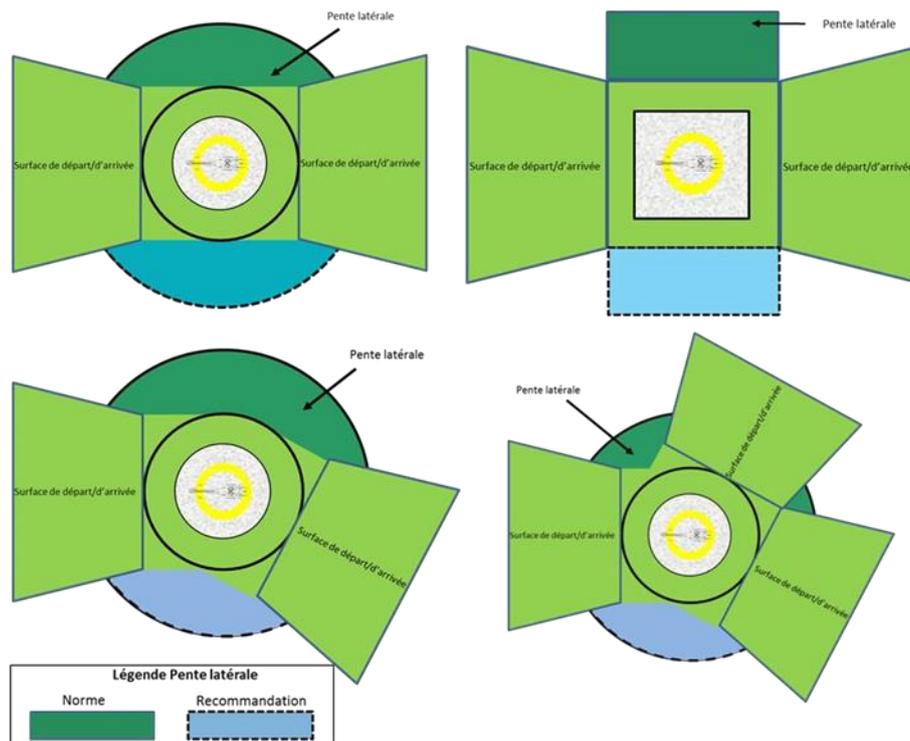


Figure 3-2. Protection simple/complexe de la FATO par aire de sécurité et pente latérale

Note. — Ces diagrammes illustrent plusieurs configurations d'aire de sécurité/pente latérale de la FATO. Pour une disposition arrivée/départ consistant en : deux surfaces qui ne sont pas diamétralement opposées, plus de deux surfaces, ou un secteur dégagé d'obstacles (OFS) étendu attendant directement à la FATO, on peut voir que des dispositions appropriées sont nécessaires pour garantir qu'il n'y ait pas d'obstacle entre la FATO et/ou l'aire de sécurité et les surfaces d'arrivée/départ.

— Prolongement dégagé pour hélicoptères



3.1.23 Une TLOF doit être aménagée s'il est souhaité que le train d'atterrissage de l'hélicoptère se pose à l'intérieur d'une FATO ou d'un poste de stationnement, ou décolle d'une FATO ou d'un poste de stationnement.

3.1.24 Les dimensions minimales d'une TLOF doivent être les suivantes :

- a) à l'intérieur d'une FATO destinée à être utilisée par des hélicoptères exploités en classe de performances 1 : dimensions correspondant à la procédure requise prescrite dans les manuels de vol des hélicoptères auxquels la TLOF est destinée ;
- b) à l'intérieur d'une FATO destinée à être utilisée par des hélicoptères exploités en classes de performances 2 ou 3, ou dans un poste de stationnement :
 - 1) quand il n'y a pas de limitation de la direction de la prise de contact, taille suffisante pour contenir un cercle de diamètre au moins égal à 0,83 D :
 - i) dans une FATO, de l'hélicoptère théorique ; ou
 - ii) dans un poste de stationnement, de l'hélicoptère le plus grand auquel ce poste est destiné ;
 - 2) quand il y a une limitation de la direction de la prise de contact, largeur suffisante pour répondre aux exigences du § 3.1.21 a) 1) ci-dessus mais pas inférieure à deux fois la largeur du train d'atterrissage (UCW) :
 - i) dans une FATO, de l'hélicoptère théorique ; ou
 - ii) dans un poste de stationnement, de l'hélicoptère le plus pénalisant auquel ce poste est destiné.

3.1.25 Pour les hélistations en terrasse, les dimensions minimales d'une TLOF, lorsqu'elle se trouve à l'intérieur d'une FATO, doivent être suffisantes pour contenir un cercle de diamètre au moins égal à 1 D théorique.

3.1.26 Les pentes d'une TLOF :

- a) ne doivent dépasser 2 % dans aucune direction, sauf dans les cas visés aux alinéas b) et c) ci-dessous ;
- b) lorsque la TLOF est allongée et destinée à être utilisée par des hélicoptères exploités en classes de performances 2 ou 3, ne doivent pas dépasser 3 % globalement ou ne doivent pas présenter une pente locale de plus de 5 % ;
- c) lorsque la TLOF est allongée et destinée à être utilisée exclusivement par des hélicoptères exploités en classes de performances 2 ou 3, ne doivent pas dépasser 3 % globalement ou ne doivent pas présenter une pente locale de plus de 7 %.

3.1.27 Lorsqu'une TLOF est située à l'intérieur d'une FATO elle doit être :

- a) centrée sur la FATO ; ou
- b) centrée sur l'axe longitudinal de la FATO, si cette dernière est allongée.

3.1.28 Lorsqu'une TLOF est située à l'intérieur d'un poste de stationnement d'hélicoptère, elle doit être centrée sur ce poste.



- a) une aire dégagée d'obstacles, sauf pour les objets essentiels qui, de par leur fonction, y sont situés, établie pour le mouvement des hélicoptères, et dont la largeur est suffisante pour assurer le confinement du plus grand hélicoptère auquel l'itinéraire est destiné ;
- b) lorsqu'elle est solide, une surface qui résiste aux effets du souffle des rotors ; et qui
 - 1) lorsqu'elle est coïmplantée avec une voie de circulation :
 - i) est contiguë à la voie de circulation et au même niveau qu'elle ;
 - ii) ne présente pas de danger pour les opérations ;
 - iii) assure une évacuation efficace des eaux ;
 - 2) lorsqu'elle n'est pas coïmplantée avec une voie de circulation :
 - i) est libre de dangers si un atterrissage forcé est nécessaire.

3.1.37 Aucun objet mobile ne doit être toléré sur un itinéraire de circulation pendant les manœuvres d'un hélicoptère.

Note. — Le Manuel de l'hélistation (Doc 9261) contient de plus amples orientations à ce sujet.

3.1.38 Lorsqu'il est solide et coïmplanté avec une voie de circulation, l'itinéraire de circulation ne doit pas avoir une pente transversale montante de plus de 4 % vers l'extérieur à partir du bord de la voie de circulation.

— Itinéraires de circulation au sol pour hélicoptères

3.1.39 Un itinéraire de circulation au sol pour hélicoptères doit avoir une largeur minimale de 1,5 fois la largeur hors tout du plus grand hélicoptère auquel il est destiné, et doit être centré sur une voie de circulation.

3.1.40 Les objets essentiels situés dans un itinéraire de circulation au sol pour hélicoptères :

- a) ne doivent être pas situés à moins de 50 cm à l'extérieur du bord de la voie de circulation au sol pour hélicoptères ;
- b) ne doivent pas faire saillie au-dessus d'un plan commençant à 50 cm à l'extérieur du bord de la voie de circulation pour hélicoptères et à hauteur de 25 cm au-dessus du plan de la voie de circulation, et présentant une pente montante de 5 % vers l'extérieur.

— Itinéraires de circulation en vol rasant

Note. — Les itinéraires de circulation en vol rasant sont destinés à permettre le mouvement d'un hélicoptère au-dessus de la surface à une hauteur normalement associée à l'effet de sol et avec une vitesse sol inférieure à 37 km/h (20 kt).

3.1.41 Une voie de circulation en vol rasant doit avoir une largeur minimale égale à deux fois la largeur hors tout du plus gros hélicoptère auquel elle est destinée.

3.1.42 S'il est coïmplanté avec une voie de circulation pour permettre à la fois la circulation au sol et la circulation en vol rasant (voir Figure 3.4) :

- a) l'itinéraire de circulation en vol rasant doit être centré sur la voie de circulation ;



b) les objets essentiels se trouvant dans l'itinéraire de circulation en vol rasant :

- 1) ne doivent pas être situés à une distance de moins de 50 cm de l'extérieur du bord de la voie de circulation pour hélicoptères ;
- 2) ne doivent pas faire saillie au-dessus d'un plan commençant à 50 cm à l'extérieur du bord de la voie de circulation pour hélicoptères et à une hauteur de 25 cm au-dessus du plan de la voie de circulation, et présentant une pente montante de 5 % vers l'extérieur.

3.1.43 Les pentes de la surface d'un itinéraire de circulation en vol rasant, s'il n'est pas coïmplanté avec une voie de circulation ne doivent pas excéder les limites prévues pour l'atterrissage des hélicoptères auxquels l'itinéraire est destiné et la pente transversale ne doit jamais dépasser 10 %, et la pente longitudinale, 7 %.

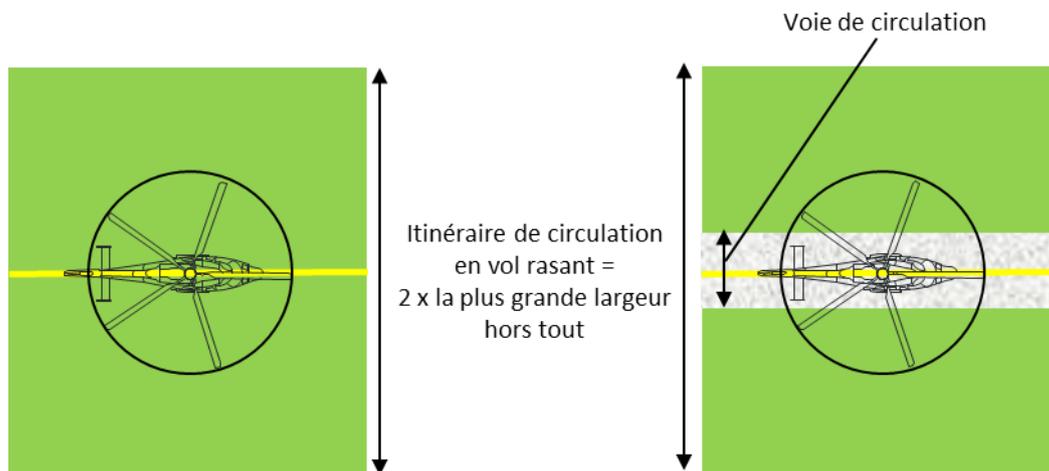


Figure 3-4. Itinéraire de circulation en vol rasant et combinaison avec une voie de circulation

— Postes de stationnement d'hélicoptère

Note. — Les dispositions de la présente section ne spécifient pas l'emplacement des postes de stationnement d'hélicoptère mais laissent beaucoup de souplesse à la conception générale de l'hélistation. Cependant, l'aménagement d'un poste de stationnement d'hélicoptère au-dessous d'une trajectoire de vol n'est pas considéré comme une bonne pratique. Voir le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) pour plus d'indications.

3.1.44 Un poste de stationnement d'hélicoptère :

- a) doit fournir :
 - 1) une aire dégagée d'obstacles dont les dimensions et la forme permettent d'assurer le confinement de toutes les parties du plus grand hélicoptère auquel ce poste est destiné lorsqu'il s'y positionne ;
 - 2) une surface :
 - i) qui résiste aux effets du souffle des rotors ;
 - ii) qui est libre d'irrégularités de nature à nuire à la manœuvre des hélicoptères ;



- iii) dont la force portante est capable de résister aux charges voulues ;
 - iv) qui a un coefficient de frottement suffisant pour éviter que les hélicoptères y dérapent ou que les personnes y glissent ;
 - v) qui assure une évacuation efficace des eaux sans nuire au contrôle ou à la stabilité d'un hélicoptère doté de roues qui effectue des mouvements autonomes ou qui est stationnaire ;
- b) doit être associé à une aire de protection.

3.1.45 Les dimensions minimales d'un poste de stationnement d'hélicoptère doivent être les suivantes :

- a) cercle de diamètre égal à 1,2 D du plus grand hélicoptère auquel le poste est destiné ; ou
- b) lorsqu'il y a une limitation sur les manœuvres et le positionnement, largeur suffisante pour répondre à l'exigence formulée au § 3.1.44 a) 1) ci-dessus, mais non inférieure à 1,2 fois la largeur hors tout du plus gros hélicoptère auquel le poste est destiné.

Note 1. — Pour un poste de stationnement d'hélicoptère qui est destiné à être utilisé uniquement comme voie de passage, on peut utiliser [conformément au § 3.1.44 a) 1)] une largeur inférieure à 1,2 D mais qui assure le confinement et permet malgré tout l'accomplissement de toutes les fonctions requises d'un poste de stationnement.

Note 2. — Pour un poste de stationnement d'hélicoptère destiné à être utilisé pour effectuer des manœuvres de rotation au sol, les dimensions minimales peuvent être influencées par les données de cercle de rotation fournies par le constructeur et dépassent vraisemblablement 1,2 D. Le Manuel de l'hélistation (Doc 9261) contient de plus amples orientations à ce sujet.

3.1.46 La pente moyenne d'un poste de stationnement d'hélicoptère ne doit pas dépasser 2 % dans aucune direction.

3.1.47 Chaque poste de stationnement d'hélicoptère doit être doté de marques de positionnement indiquant clairement où l'hélicoptère doit être positionné et, par leur forme, toutes limitations de manœuvres.

3.1.48 Un poste doit être entouré d'une aire de protection qui ne doit pas nécessairement être solide.

— Aires de protection

3.1.49 Une aire de protection doit fournir :

- a) une aire dégagée d'obstacles, exception faite des objets essentiels qui, de par leur fonction, y sont situés ;
- b) lorsqu'elle est solide, une surface qui est contiguë au poste et est située au même niveau que celui-ci, qui résiste aux effets du souffle des rotors, et qui assure une évacuation efficace des eaux.

3.1.50 Lorsqu'elle est associée à un poste conçu pour la rotation, l'aire de protection doit s'étendre vers l'extérieur sur une distance de 0,4 D à partir de la périphérie du poste (voir la Figure 3.5).

3.1.51 Lorsque l'aire de protection est associée à un poste conçu comme point de passage, la largeur minimale du poste et de l'aire de protection ne doit pas être inférieure à celle de l'itinéraire de circulation associé (voir les Figures 3.6 et 3.7).



3.1.52 Lorsque l'aire de protection est associée à un poste conçu pour une utilisation non simultanée (voir les Figures 3.8 et 3.9) :

- a) il peut y avoir chevauchement de l'aire de protection des postes adjacents mais les dimensions ne doivent pas être inférieures à celle de l'aire de protection requise pour le plus grand des postes adjacents ;
- b) le poste adjacent non actif peut contenir un objet statique mais celui-ci doit être entièrement dans les limites du poste.

Note. — Pour faire en sorte qu'un seul des postes adjacents soit actif à la fois, les instructions données au pilote dans l'AIP indiquent clairement qu'une limitation de l'utilisation des postes est en vigueur.

3.1.53 Aucun objet mobile ne doit être toléré dans une aire de protection pendant les manœuvres des hélicoptères.

3.1.54 Les objets essentiels situés sur l'aire de protection :

- a) s'ils sont à moins de $0,75 D$ du centre du poste de stationnement d'hélicoptère, ne doivent pas faire saillie au-dessus d'un plan situé à une hauteur de 5 cm au-dessus du plan de la zone centrale ;
- b) s'ils sont à $0,75 D$ ou plus du centre du poste de stationnement d'hélicoptère, ne doivent pas faire saillie au-dessus d'un plan commençant à une hauteur de 25 cm au-dessus du plan de la zone centrale et présentant une pente montante de 5 % vers l'extérieur.

3.1.55 Lorsqu'elle est solide, l'aire de protection ne doit pas avoir une pente montante de plus de 4 % vers l'extérieur à partir du bord du poste.

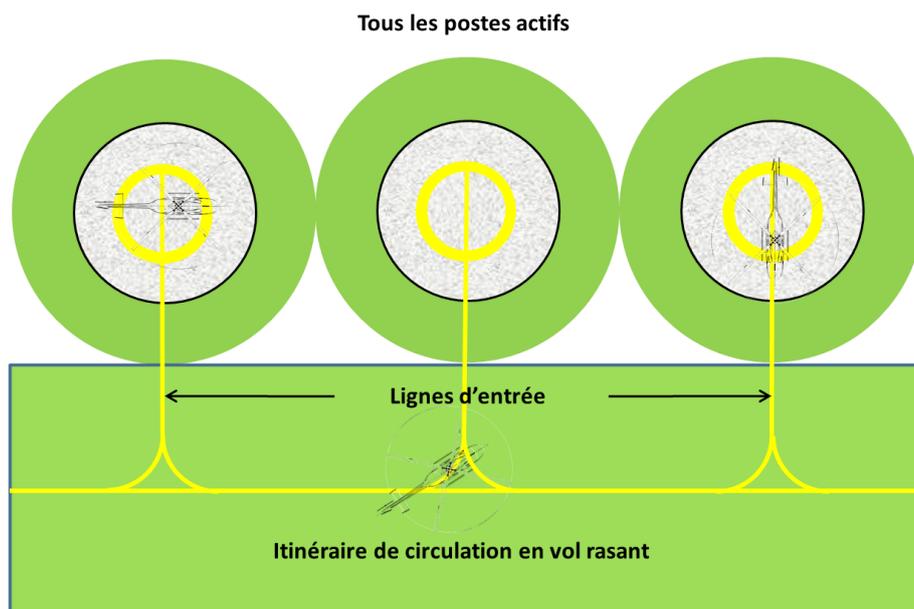


Figure 3-5. Postes de rotation (avec itinéraires de circulation en vol rasant) —Utilisation simultanée

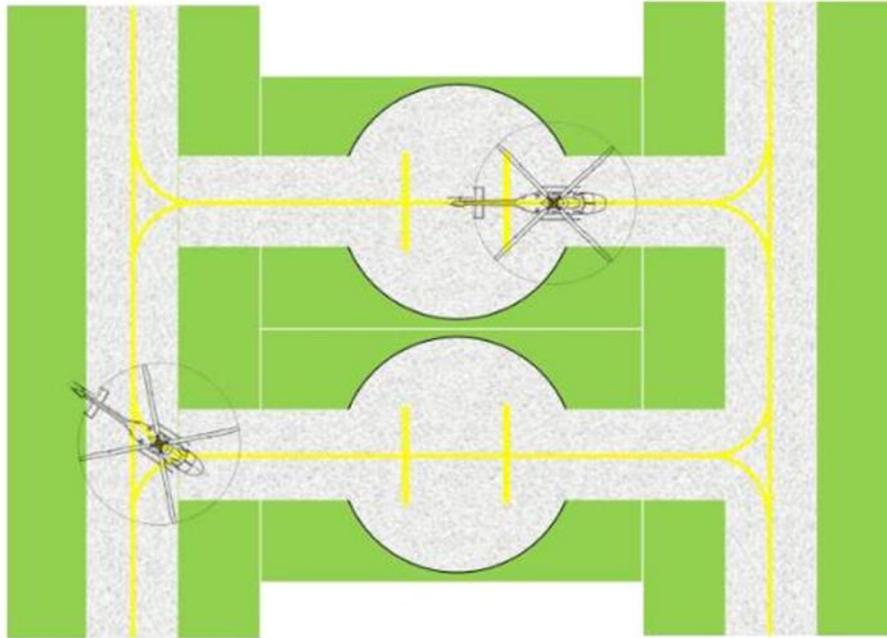


Figure 3-6. Postes utilisés comme voie de passage au sol (avec voie de circulation/itinéraire de circulation au sol) — Utilisation simultanée

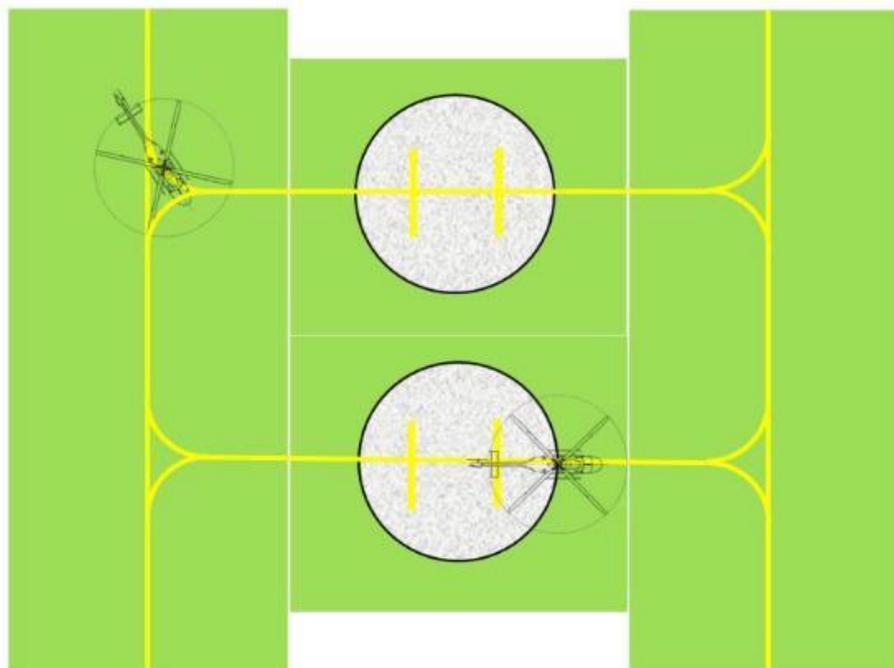


Figure 3-7. Postes utilisés comme voie de passage en vol rasant (avec itinéraire de circulation en vol rasant) — Utilisation simultanée

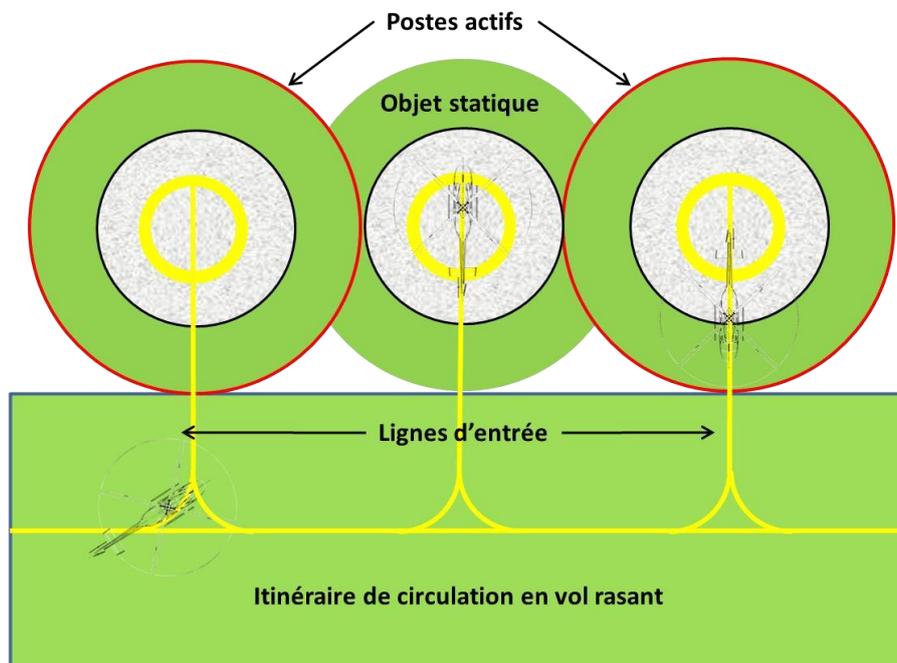


Figure 3-8. Postes de rotation (avec itinéraires de circulation en vol rasant) —Utilisation non simultanée — postes extérieurs actifs

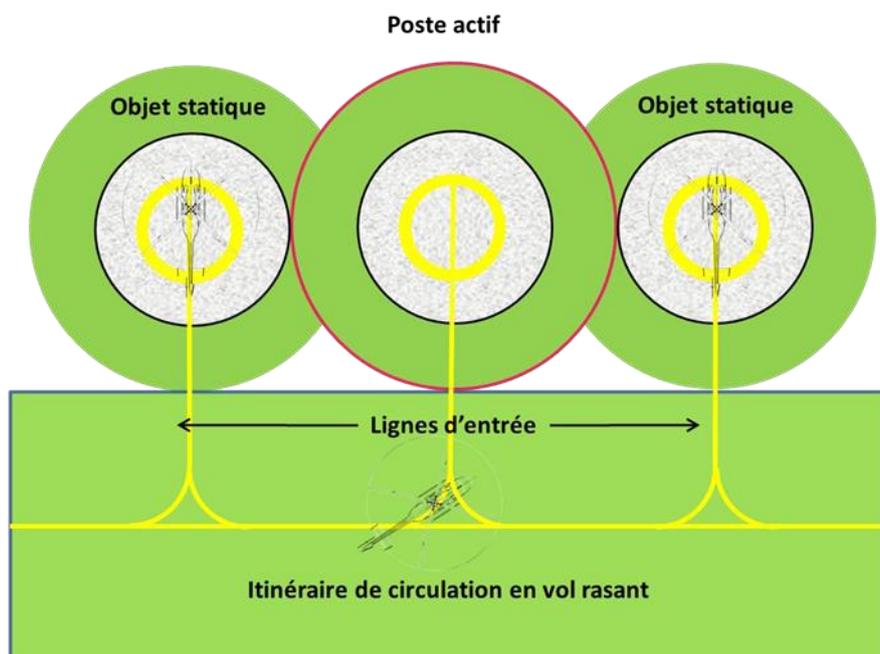


Figure 3-9. Postes de rotation (avec itinéraires de circulation en vol rasant) — Utilisation non simultanée — poste intérieur actif

— Emplacement d'une aire d'approche finale et de décollage par rapport à une piste ou à une voie de circulation

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS 14 VOLUME II HELISTATIONS</p>	<p>Chapitre 3 Page 16 de-20 Edition: 1 Date: Janvier 2016</p>
--	--	--

3.3.3 Une FATO peut avoir une forme quelconque, mais elle doit être de taille suffisante pour contenir une aire à l'intérieur de laquelle peut entrer un cercle dont le diamètre est au moins égal à 1 fois la dimension D de l'hélicoptère le plus grand auquel l'héliplate-forme est destinée.

3.3.4 Une TLOF peut avoir une forme quelconque mais elle doit être de taille suffisante pour contenir :

- a) pour les hélicoptères dont la MTOM est supérieure à 3 175 kg, une aire à l'intérieur de laquelle peut entrer un cercle dont le diamètre est au moins égal à 1 fois la dimension D de l'hélicoptère le plus grand auquel l'héliplate-forme est destinée ;
- b) pour les hélicoptères dont la MTOM est égale ou inférieure à 3 175 kg, une aire à l'intérieur de laquelle peut entrer un cercle dont le diamètre est au moins égal à 0,83 fois la dimension D de l'hélicoptère le plus grand auquel l'héliplate-forme est destinée.

3.3.5 Pour les hélicoptères dont la MTOM est égale ou inférieure à 3 175 kg, la TLOF doit être de taille suffisante pour contenir une aire à l'intérieur de laquelle peut entrer un cercle dont le diamètre est au moins égal à 1 fois la dimension D de l'hélicoptère le plus grand auquel l'héliplate-forme est destinée.

3.3.6 Une héliplate-forme doit être aménagée de manière qu'il y ait un espace d'air libre suffisant correspondant aux dimensions totales de la FATO.

Note. — Le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) contient des éléments indicatifs portant spécifiquement sur les caractéristiques de l'espace d'air. En règle générale, à l'exception des superstructures peu profondes de trois étages ou moins, un espace d'air d'au moins 3 m doit être considéré comme étant suffisant.

3.3.7 La FATO doit être située de manière à éviter, dans la mesure du possible, l'incidence des effets environnementaux, y compris la turbulence, au-dessus de la FATO qui peuvent nuire aux opérations des hélicoptères.

3.3.8 Une TLOF doit être capable de supporter des charges dynamiques.

3.3.9 Une TLOF doit assurer l'effet de sol.

3.3.10 Aucun objet fixe ne doit être toléré autour du bord de la TLOF, à l'exception des objets fragibles qui, étant donné leur fonction, doivent être placés sur la TLOF.

3.3.11 Pour toute TLOF dont la valeur D est égale ou supérieure à 1 et pour toute TLOF destinée à des hélicoptères dont la valeur D est supérieure à 16,0 m, la hauteur des objets situés installés dans le secteur dégagé d'obstacles, dont la fonction exige qu'ils soient placés sur les bords de la TLOF ne doit pas dépasser 25 cm.

3.3.12 Pour toute TLOF dont la valeur D est égale ou supérieure à 1 et toute TLOF destinée à des hélicoptères dont la valeur D est supérieure à 16,0 m, la hauteur des objets installés dans le secteur dégagé d'obstacles dont la fonction exige qu'ils soient placés sur les bords de la TLOF ne doit pas dépasser 15 cm.

3.3.13 Pour toute TLOF destinée à des hélicoptères dont la valeur D est inférieure ou égale à 16,0 m et pour toute TLOF dont les dimensions sont inférieures à 1D, la hauteur des objets installés dans le secteur dégagé d'obstacles, dont la fonction exige qu'ils soient placés sur les bords de la TLOF, ne doit pas dépasser 5 cm.

Note. — Tout dispositif lumineux installé à une hauteur inférieure à 25 cm est habituellement évalué avant et après l'installation pour vérifier si les indications visuelles sont adéquates.



- b) dans les opérations avec directions limitées pour la prise de contact, pour contenir une aire à l'intérieur de laquelle peuvent tenir deux arcs de cercle opposés d'un diamètre au moins égal à 1 fois la dimension D dans le sens longitudinal des hélicoptères. La largeur minimale de l'hélistation doit être au moins égale à 0,83 D (voir Figure 3-7).

Note 1. — Le navire doit être manœuvré de manière à garantir que le vent relatif soit compatible avec la direction du cap suivi par l'hélicoptère pour la prise de contact.

Note 2. — Le cap de prise de contact de l'hélicoptère est limité à la distance angulaire sous-tendue par les caps formant des arcs de 1 D, moins la distance angulaire qui correspond à 15° à chaque extrémité des arcs.

3.4.9 Dans le cas d'une hélistation sur navire qui n'est pas construite spécialement à cette fin, la TLOF doit être de taille suffisante pour contenir un cercle d'un diamètre au moins égal à 1 fois la dimension D de l'hélicoptère le plus grand auquel l'hélistation est destinée.

3.4.10 Une hélistation sur navire doit être aménagée de manière à ce qu'il y ait un espace d'air libre suffisant correspondant aux dimensions totales de la FATO.

Note. — Le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) contient des éléments indicatifs portant spécifiquement sur les caractéristiques de l'espace d'air. En règle générale, à l'exception des superstructures peu profondes de trois étages ou moins, un espace d'air d'au moins 3 m doit être considéré comme étant suffisant.

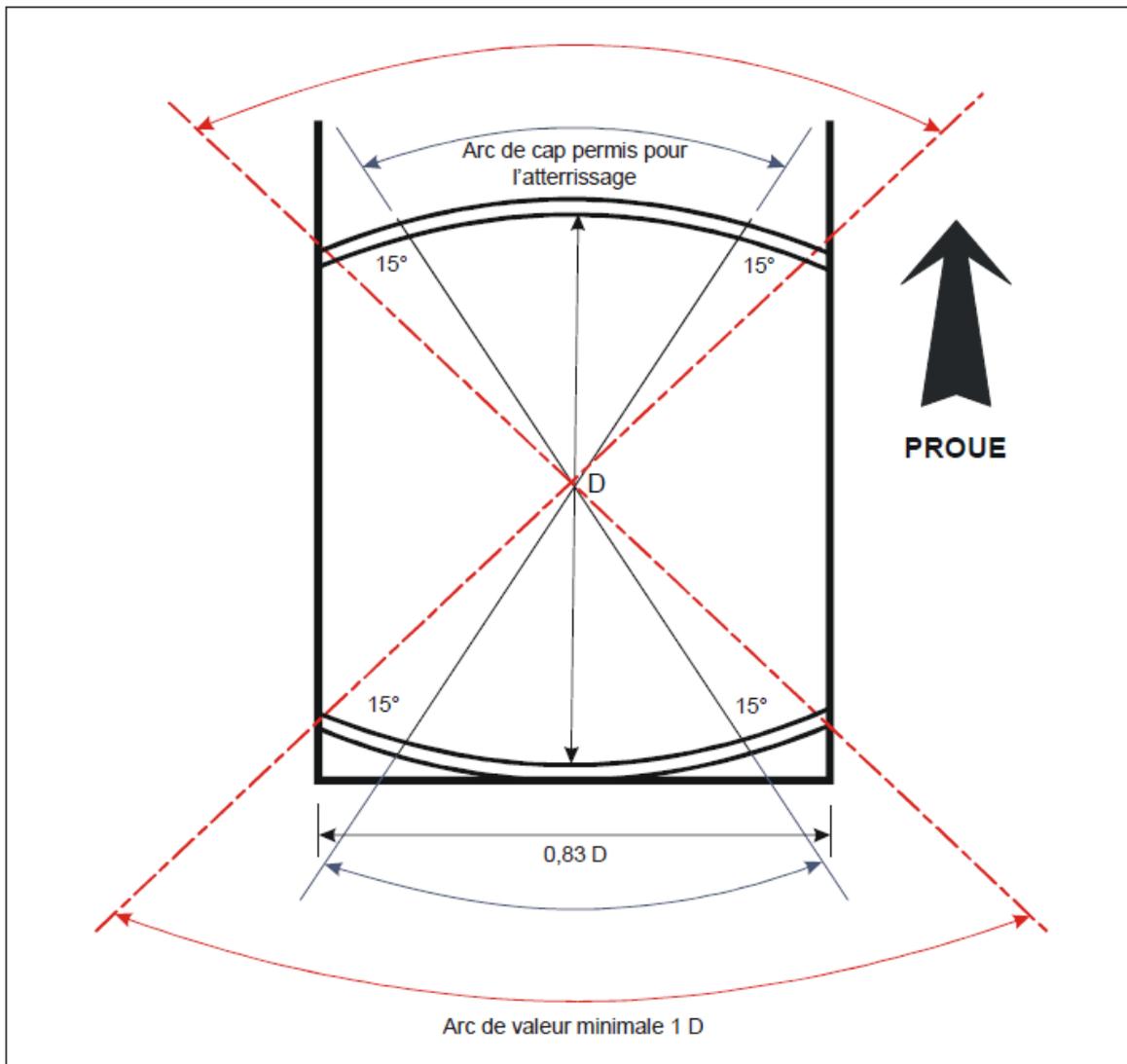


Figure 3-7. Caps permis pour l'atterrissage sur navire dans des opérations avec cap limité

3.4.11 La FATO doit être située de manière à éviter, dans la mesure du possible, l'incidence des effets environnementaux, y compris la turbulence, au-dessus de la FATO qui peuvent nuire aux opérations des hélicoptères.

3.4.12 Aucun objet fixe ne doit être toléré autour du bord de la TLOF, à l'exception des objets fragibles qui, de par leur fonction, doivent y être situés.

3.4.13 Pour toute TLOF dont la valeur D est égale ou supérieure à 1 et toute TLOF destinée à des hélicoptères dont la valeur D est supérieure à 16,0 m, la hauteur des objets installés est supérieure à 16,0, dans le secteur dégagé d'obstacles, dont la fonction impose qu'ils soient situés sur le bord de la TLOF ne doit pas dépasser 25 cm.

3.4.14 Pour toute TLOF dont la valeur D est égale ou supérieure à 1 et toute TLOF destinée à des hélicoptères dont la valeur D est supérieure à 16,0 m, la hauteur des objets installés dans le secteur dégagé d'obstacles, dont la fonction exige qu'ils soient placés sur les bords de la TLOF, doit être aussi basse que possible et ne doit dépasser en aucun cas 15 cm.



3.4.15 Pour toute TLOF destiné à des hélicoptères dont la valeur est inférieure ou égale à 16,0 m et toute TLOF dont la valeur D est inférieure à 1, la hauteur maximale des objets situés dans le secteur dégagé d'obstacles, dont la fonction exige qu'ils soient placés sur les bords de la TLOF, ne doit pas dépasser 5 cm.

Note. — Tout dispositif lumineux installé à une hauteur inférieure à 25 cm est habituellement évalué avant et après l'installation pour vérifier si les indications visuelles sont adéquates.

3.4.16 Les objets dont la fonction impose qu'ils soient situés à l'intérieur de la TLOF (comme le balisage lumineux de cercle d'atterrissage ou les filets) ne doivent pas dépasser une hauteur de 2,5 cm. Leur présence ne doit être tolérée que s'ils ne présentent pas de danger pour les hélicoptères.

3.4.17 Des dispositifs de sécurité tels que des filets ou des tabliers de sécurité doivent entourer le bord de l'hélistation sur navire, sauf là où il existe une protection structurelle, mais ne doivent pas dépasser la hauteur de la TLOF.

3.4.18 La surface de la TLOF doit être antidérapante, tant pour les hélicoptères que pour les personnes.



CHAPITRE 4. LIMITATION ET SUPPRESSION DES OBSTACLES

Note. — Les spécifications du présent chapitre ont pour objet de définir l'espace aérien autour des hélistations pour permettre aux vols d'hélicoptères de se dérouler en sécurité et pour éviter, là où des contrôles nationaux appropriés existent, que des hélistations ne soient rendues inutilisables parce que des obstacles s'élèveraient à leurs abords. Cet objectif est atteint par l'établissement d'une série de surfaces de limitation d'obstacles qui définissent les limites que peuvent atteindre les objets dans l'espace aérien.

4.1 Surfaces et secteurs de limitation d'obstacles

— Surface d'approche

4.1.1 Description. Plan incliné ou combinaison de plans ou, lorsqu'il y a un virage, surface complexe présentant une pente montante à partir de l'extrémité de l'aire de sécurité et ayant pour ligne médiane une ligne passant par le centre de la FATO.

Note. — Voir les Figures 4-1, 4-2, 4-3 et 4-4 pour une représentation des surfaces et le Tableau 4-1 pour les dimensions et les pentes des surfaces.

4.1.2 Caractéristiques. La surface d'approche doit être délimitée :

- a) par un bord intérieur horizontal et égal en longueur à la largeur minimale spécifiée ou au diamètre minimal spécifié de la FATO plus l'aire de sécurité, perpendiculaire à la ligne médiane de la surface d'approche et situé au bord extérieur de l'aire de sécurité ;
- b) par deux bords latéraux qui, partant des extrémités du bord intérieur, divergent uniformément d'un angle spécifié par rapport au plan vertical contenant la ligne médiane de la FATO ;
- c) par un bord extérieur horizontal et perpendiculaire à la ligne médiane de la surface d'approche et à une hauteur spécifiée de 152 m (500 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO.

4.1.3 L'altitude du bord intérieur doit être l'altitude de la FATO au point du bord intérieur où passe la ligne médiane de la surface d'approche. Dans le cas des hélistations destinées à être utilisées par des hélicoptères exploités en classe de performances 1 et lorsqu'une autorité compétente l'approuve, l'origine du plan incliné peut être élevée directement au-dessus de la FATO.

4.1.4 La pente de la surface d'approche doit être mesurée dans le plan vertical contenant la ligne médiane de la surface.

4.1.5 Lorsqu'elle comporte un virage, la surface d'approche doit être une surface complexe contenant les horizontales normales à sa ligne médiane, et la pente de cette ligne médiane doit être la même que dans le cas d'une surface d'approche droite.

Note. — Voir la Figure 4-5.

4.1.6 Lorsqu'elle comporte un virage, la surface d'approche ne doit pas contenir plus d'une partie courbe.

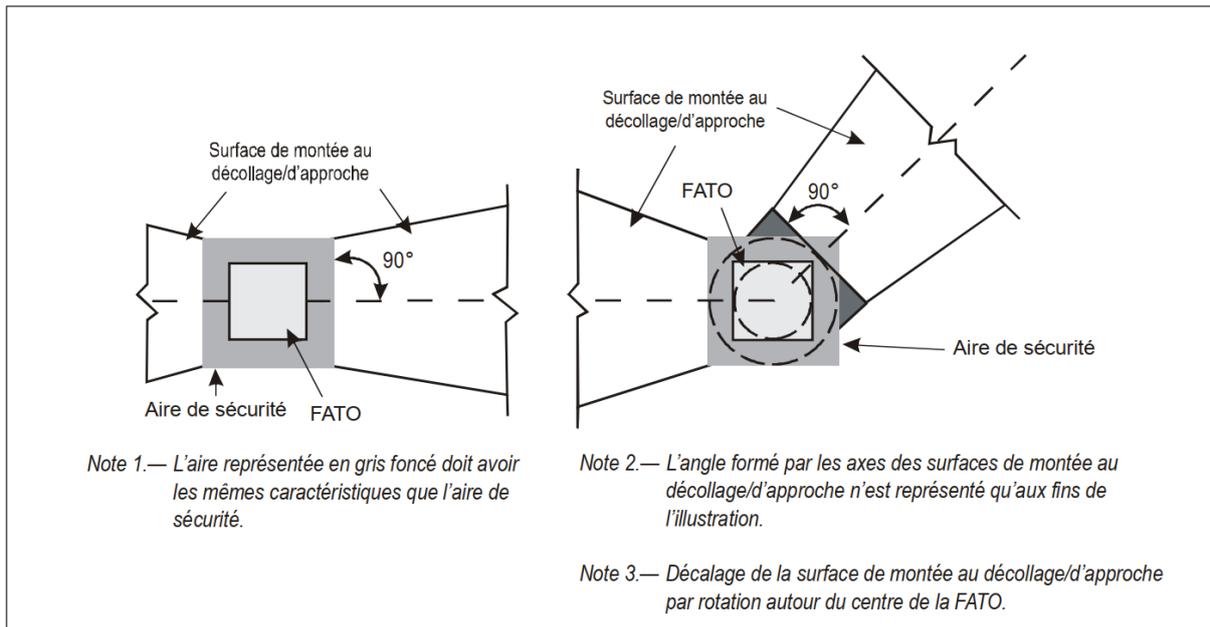


Figure 4-1. Surfaces de limitation d'obstacles — Surface de montée au décollage et d'approche

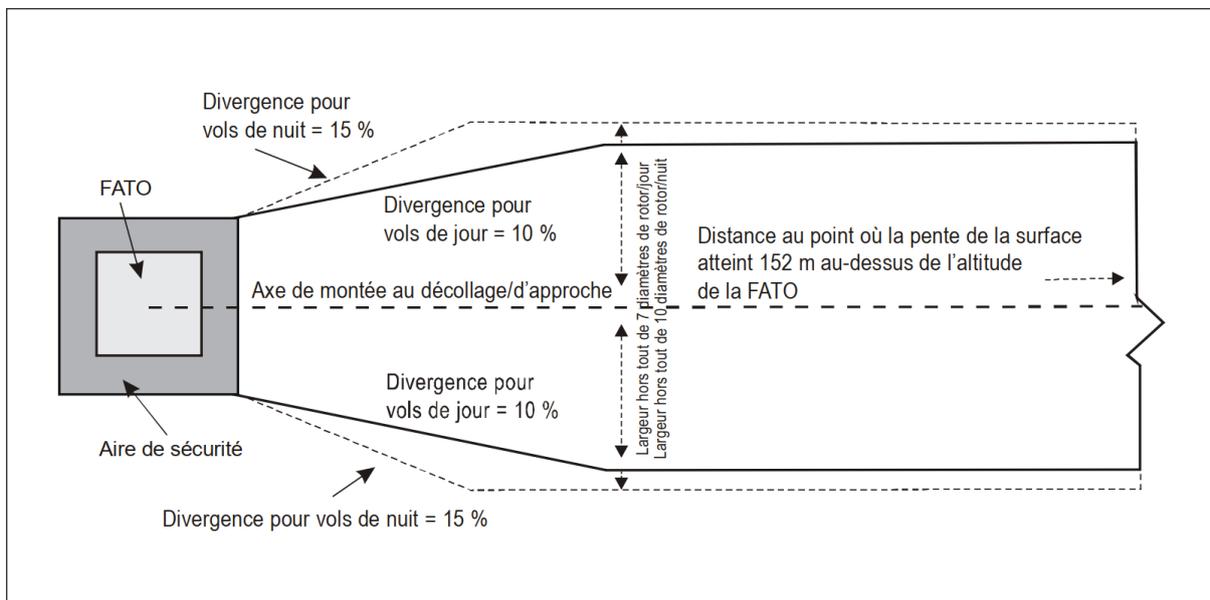


Figure 4-2. Largeur de la surface de montée au décollage/d'approche

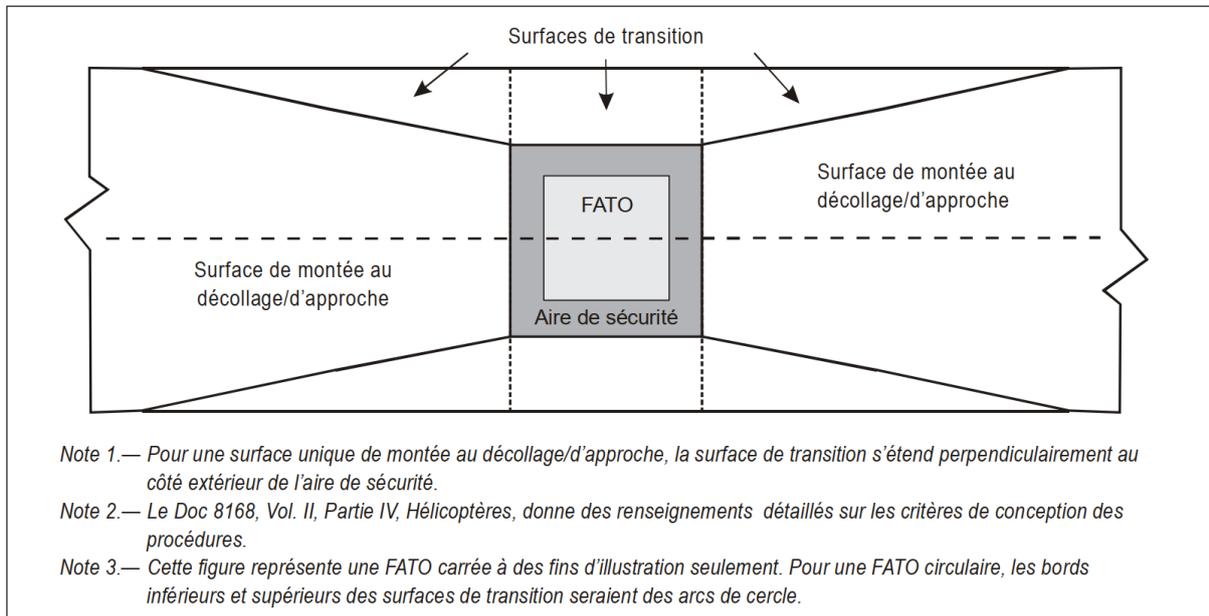


Figure 4-3. Surfaces de transition dans le cas d'une FATO avec procédure d'approche PinS avec VSS

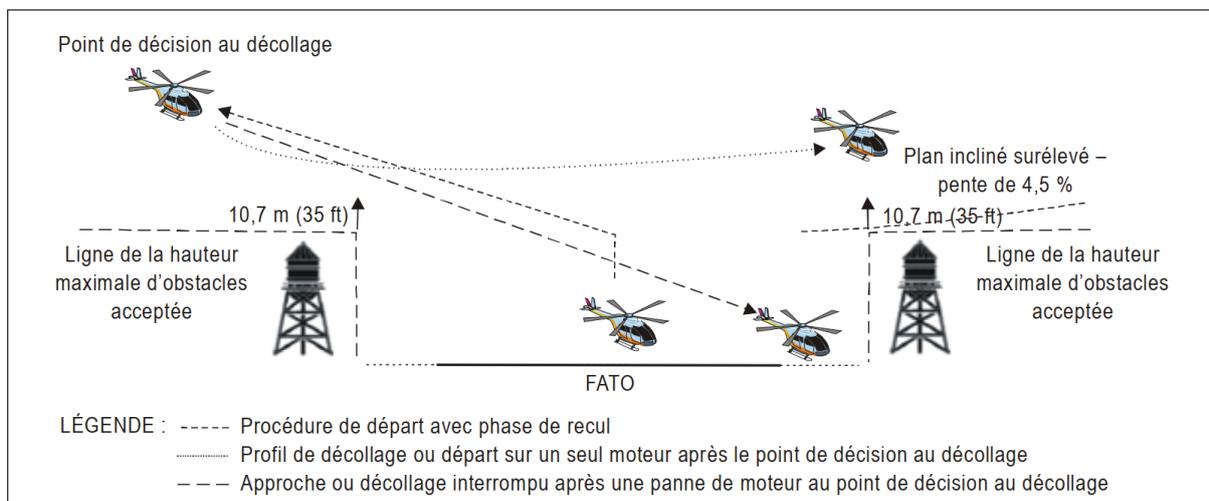


Figure 4-4. Exemple de plan incliné surélevé pour les opérations en classe de performances 1

Note 1. — Cette figure ne représente aucun profil, aucune technique ni aucun type d'hélicoptère spécifiques et n'est qu'un exemple général. Elle montre un profil d'approche et une procédure de départ avec phase de recul. Les opérations en classe de performances 1 pour un hélicoptère en particulier peuvent être représentées de manière différente par le constructeur dans le manuel de vol de l'hélicoptère. L'Annexe 6, Partie 3, Supplément A, décrit des procédures avec phase de recul qui peuvent être utiles pour les opérations en classe de performances 1.

Note 2. — Le profil d'approche/d'atterrissage n'est pas nécessairement l'inverse du profil de décollage.



Note 3. — Il peut être nécessaire d'effectuer une évaluation supplémentaire des obstacles situés dans l'aire prévue pour la procédure avec phase de recul. Les performances des hélicoptères et les limites indiquées dans le manuel de vol de l'hélicoptère déterminent l'étendue de l'évaluation requise.

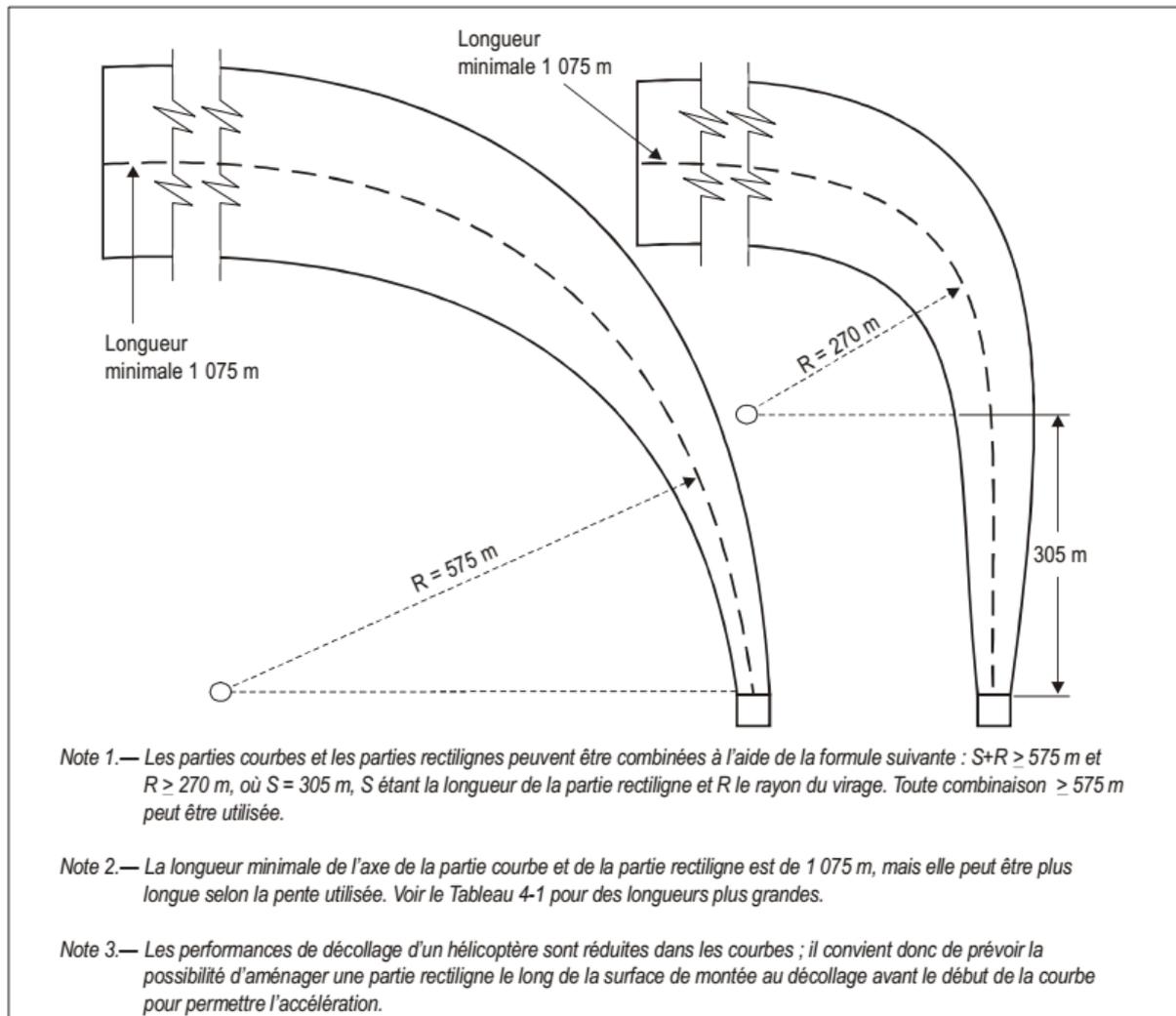


Figure 4-5. Surface d'approche et de montée au décollage avec courbe pour toutes les FATO



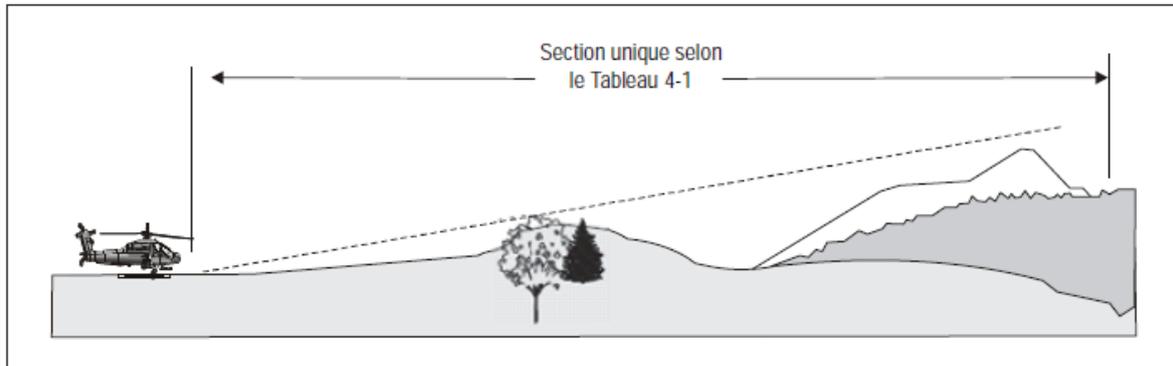
Tableau 4-1. Dimensions et pentes des surfaces de limitation d'obstacles pour toutes les FATO à vue

SURFACE ET DIMENSIONS	CATÉGORIES DE PENTES DE CALCUL		
	A	B	C
SURFACE D'APPROCHE ET DE MONTÉE AU DÉCOLLAGE			
Longueur du bord intérieur	Largeur de l'aire de sécurité	Largeur de l'aire de sécurité	Largeur de l'aire de sécurité
Emplacement du bord intérieur	Limite de l'aire de sécurité (Limite du prolongement dégagé, le cas échéant)	Limite de l'aire de sécurité	Limite de l'aire de sécurité
Divergence (première et deuxième sections)			
Jour seulement	10 %	10 %	10 %
Nuit	15 %	15 %	15 %
Première section			
Longueur	3 386 m	245 m	1 220 m
Pente	4,5 % (1:22,2)	8 % (1:12,5)	12,5 % (1:8)
Largeur extérieure	(b)	S/O	(b)
Deuxième section			
Longueur	S/O	830 m	S/O
Pente	S/O	16 % (1:6,25)	S/O
Largeur extérieure	S/O	(b)	S/O
Longueur totale à partir du bord intérieur (a)	3 386 m	1 075 m	1 220 m
Surface de transition (FATO avec procédure d'approche PinS avec VSS)			
Pente	50 % (1:2)	50 % (1:2)	50 % (1:2)
Hauteur	45 m	45 m	45 m

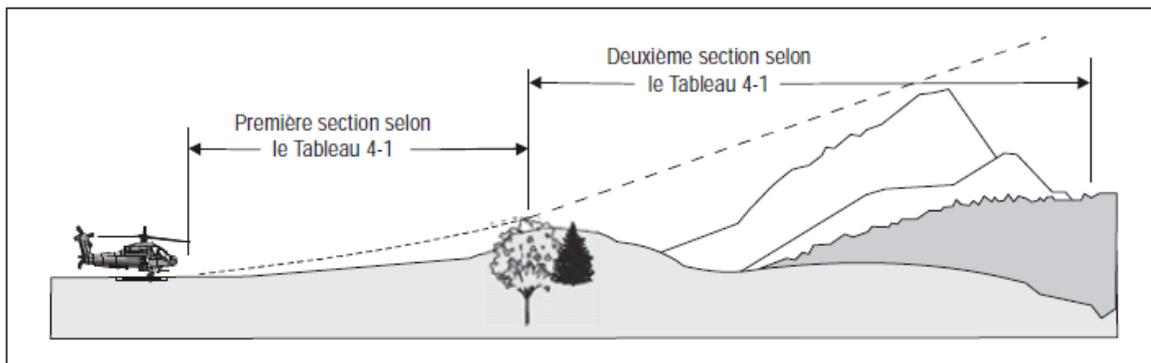
(a) Des longueurs de surface d'approche et de montée au décollage de 3 386 m, 1 075 m et 1 220 m, avec leurs pentes respectives, portent l'hélicoptère à 152 m (500 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO.

(b) Largeur hors tout de 7 diamètres de rotor pour les vols de jour et de 10 diamètres de rotor pour les vols de nuit.

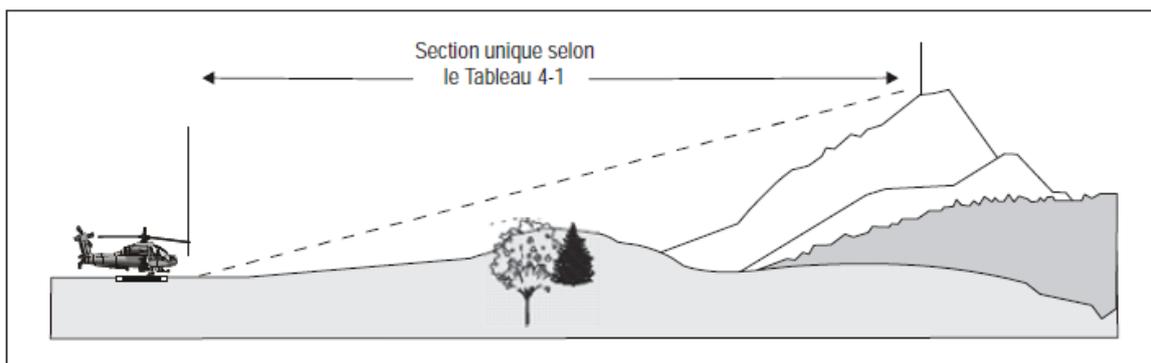
Note. — Les catégories de pentes de calcul indiquées au Tableau 4-1 peuvent ne pas être limitées à une classe de performances particulière et peuvent s'appliquer à plus d'une classe de performances. Ces catégories représentent les inclinaisons minimales théoriques et non les pentes opérationnelles. La pente de catégorie « A » correspond généralement aux hélicoptères exploités en classe de performances 1 ; la catégorie « B » correspond généralement aux hélicoptères exploités en classe de performances 3 ; et la catégorie « C » correspond généralement aux hélicoptères exploités en classe de performances 2. Des consultations avec des exploitants d'hélicoptères aident à déterminer la catégorie de pente appropriée à appliquer selon l'environnement de l'hélistation et le type d'hélicoptère le plus critique auquel l'hélistation est destinée.



a) Surfaces d'approche et de montée au décollage Profil de pente A : 4,5 % (calcul)



b) Surfaces d'approche et de montée au décollage Profil de pente B : 8 % et 16 % (calcul)



c) Surfaces d'approche et de montée au décollage Profil de pente C : 12,5 % (calcul)

Figure 4-6. Surfaces d'approche et de montée au décollage présentant différentes catégories de pente de calcul

4.1.7 Lorsque la surface d'approche contient une partie courbe, la somme du rayon de l'arc définissant la ligne médiane de la surface d'approche et de la longueur de la partie rectiligne commençant au bord intérieur ne doit être pas inférieure à 575 m.

4.1.8 Tout changement de direction de la ligne médiane d'une surface d'approche doit être tel qu'il n'impose pas un rayon de virage inférieur 270 m.



Note. — Dans le cas des hélistations destinées à être utilisées par des hélicoptères exploités en classes de performances 2 et 3, il convient de choisir les trajectoires d'approche de manière que l'on puisse effectuer un atterrissage forcé en sécurité ou atterrir avec un moteur hors de fonctionnement de telle façon que, comme condition minimale, le risque de blesser des personnes au sol ou sur l'eau ou d'endommager des biens soit réduit le plus possible. Le type d'hélicoptère le plus critique auquel l'hélistation est destinée ainsi que les conditions ambiantes peuvent être des éléments à prendre en considération pour déterminer si ces aires conviennent.

— Surface de transition

Note. — Dans le cas d'une FATO située sur une hélistation sans approche PinS et comportant une surface de segment à vue (VSS), les surfaces de transition ne sont pas obligatoires.

4.1.9 Description. Surface complexe qui s'étend sur le côté de l'aire de sécurité et sur une partie du côté de la surface d'approche/montée au décollage et qui s'incline vers le haut et vers l'extérieur jusqu'à une hauteur prédéterminée de 45 m (150 ft).

Note. — Voir la Figure 4-3. Voir le Tableau 4-1 pour les dimensions et les pentes des surfaces.

4.1.10 Caractéristiques. Une surface de transition doit être délimitée :

- a) par un bord inférieur commençant à un point sur le côté de la surface d'approche/montée au décollage à une hauteur spécifiée au-dessus du bord inférieur s'étendant sur le côté de la surface d'approche/montée au décollage jusqu'au bord intérieur de cette dernière et, de là, en longeant le côté de l'aire de sécurité parallèlement à la ligne médiane de la FATO ;
- b) par un bord supérieur situé à une hauteur spécifiée au-dessus du bord inférieur, comme il est indiqué au Tableau 4-1.

4.1.11 L'altitude d'un point situé sur le bord inférieur doit être :

- a) le long du côté de la surface d'approche/montée au décollage, égale à l'altitude de la surface d'approche/montée au décollage en ce point ;
- b) le long de l'aire de sécurité, égale à l'altitude du bord intérieur de la surface d'approche/montée au décollage.

Note 1. — Si l'origine du plan incliné de la surface d'approche/montée au décollage est élevée comme l'a approuvé une autorité compétente, l'altitude de l'origine de la surface de transition doit être élevée en conséquence.

Note 2. — Il résulte de l'alinéa b) que la surface de transition le long de l'aire de sécurité doit être incurvée si le profil de la FATO est incurvé ou doit être plane si le profil est rectiligne.

4.1.12 La pente de la surface de transition doit être mesurée dans un plan vertical perpendiculaire à la ligne médiane de la FATO.

— Surface de montée au décollage

4.1.13 Description. Plan incliné, combinaison de plans ou, lorsqu'il y a un virage, surface complexe présentant une pente montante à partir de l'extrémité de l'aire de sécurité et ayant pour ligne médiane une ligne passant par le centre de la FATO.

Note. — Voir les Figures 4-1, 4-2, 4-3 et 4-4 pour une représentation des surfaces et le Tableau 4-1 pour les dimensions et les pentes des surfaces.

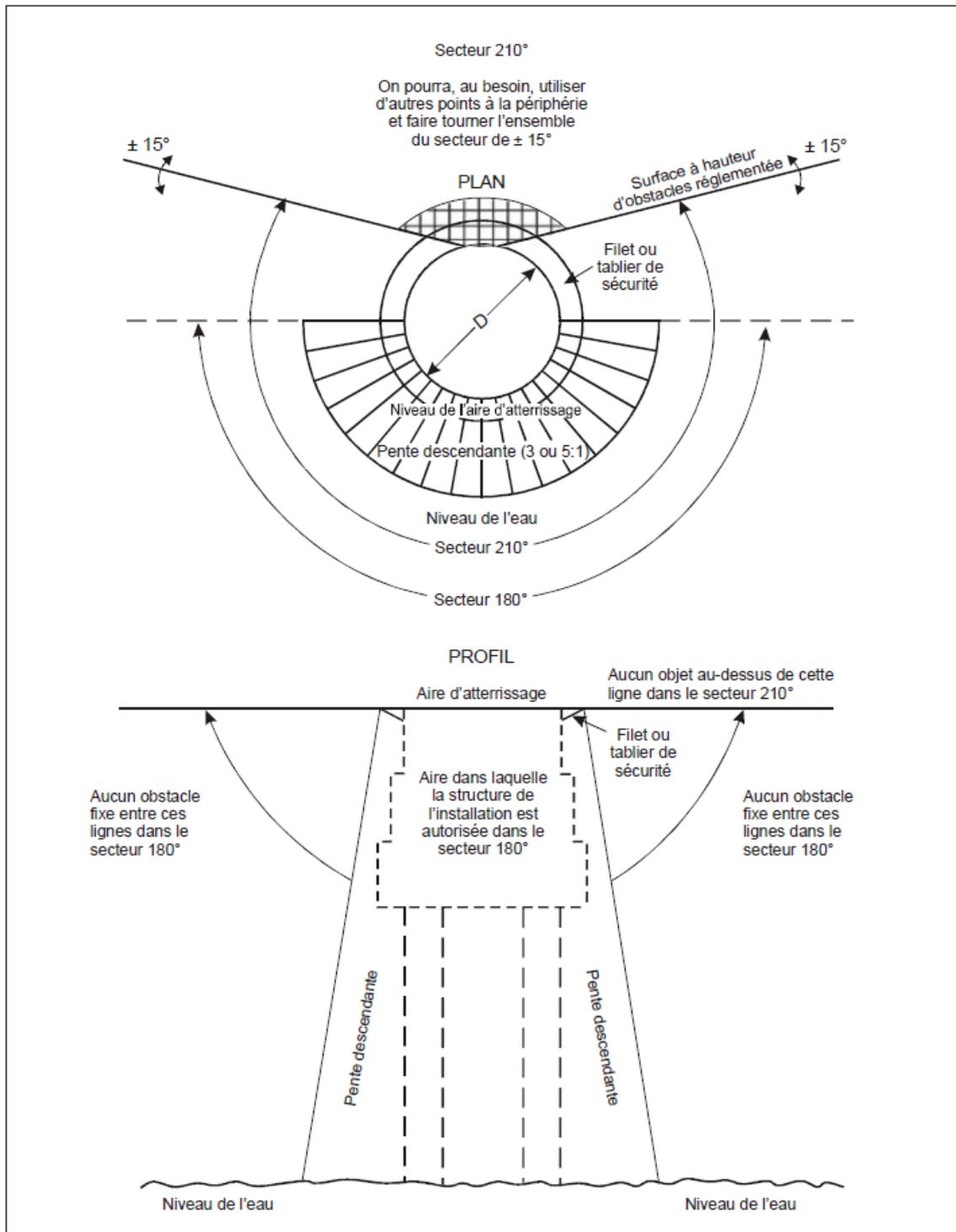


Figure 4-7. Secteur dégagé d'obstacles sur héliplate-forme

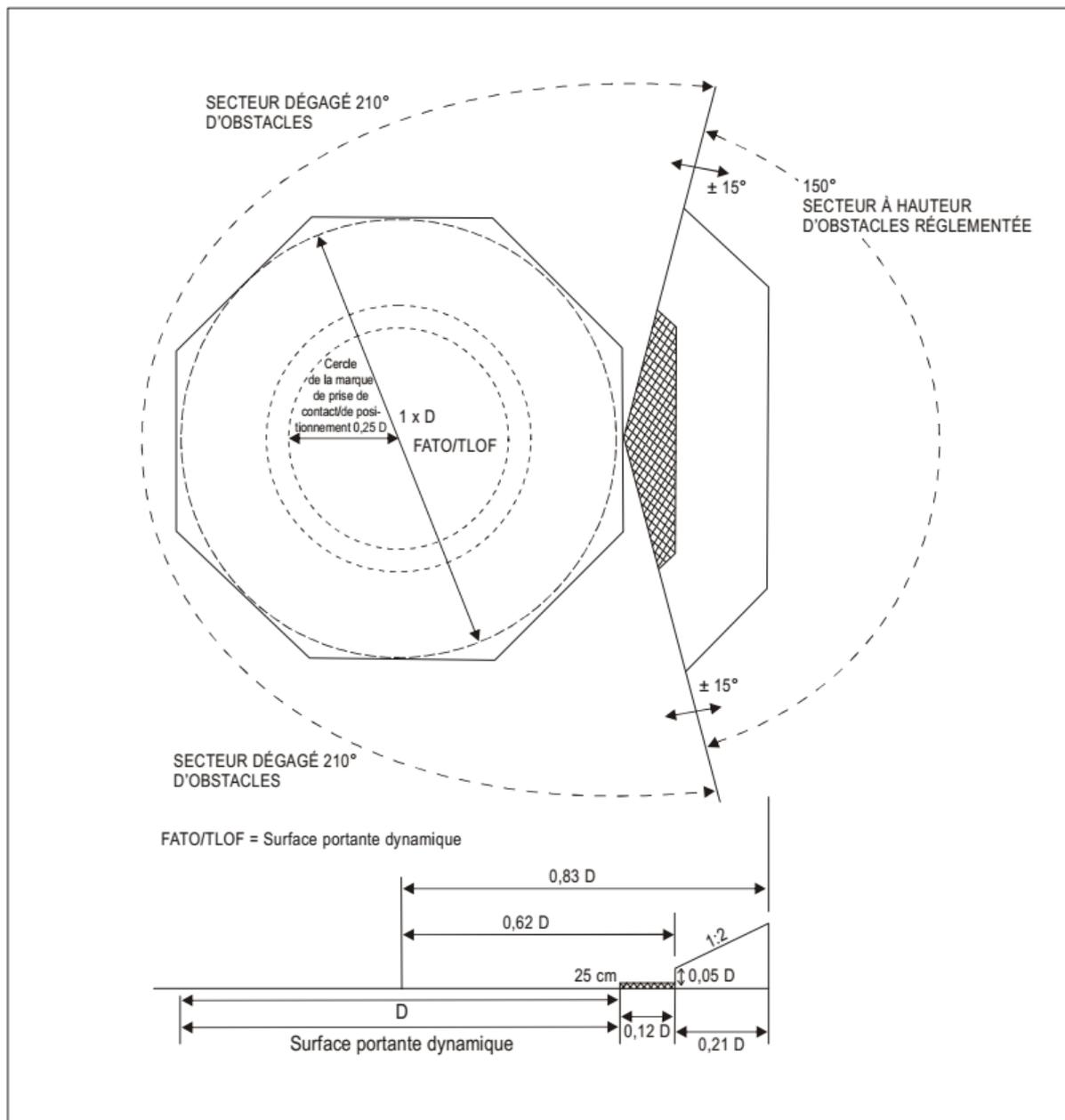


Figure 4-8. Secteurs et surfaces de limitation d'obstacles sur héliplate-forme pour une FATO et une TLOF coïncidente de dimensions égales ou supérieures à 1 D

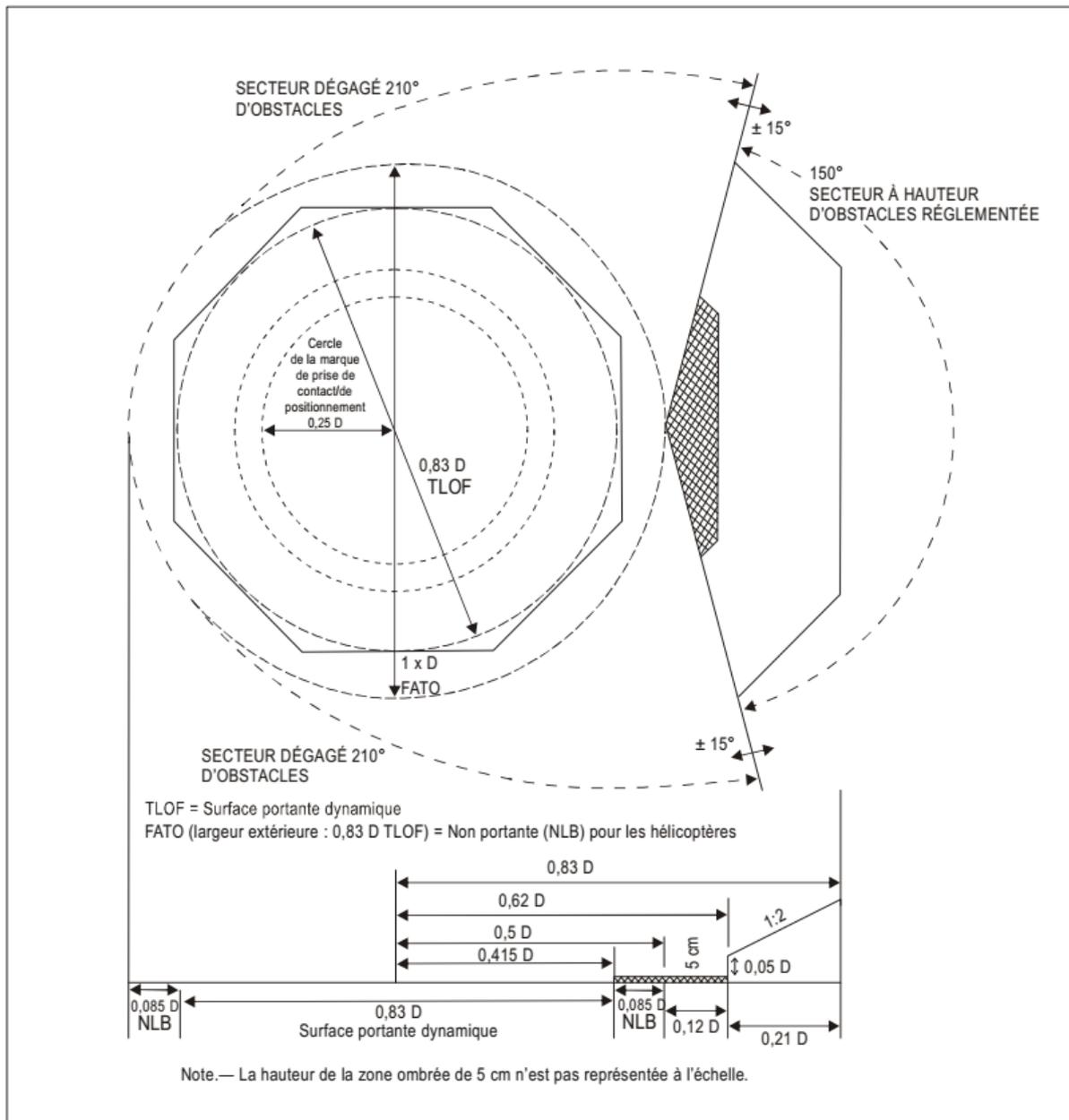


Figure 4-9. Secteurs et surfaces de limitation d'obstacles sur héliplate-forme pour une TLOF de dimensions égales ou supérieures à 0,83 D

4.2.6 Dans la mesure du possible, les objets existants qui font saillie au-dessus de l'une ou l'autre des surfaces visées aux § 4.2.1 et 4.2.2, doivent être supprimés ; à moins que l'objet ne se trouve protégé par un objet inamovible existant ou à moins qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique approuvée par une autorité compétente, que cet objet ne compromet pas la sécurité de l'exploitation des hélicoptères ou qu'il ne nuit pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.

Note. — L'application de surfaces courbes d'approche ou de montée au décollage selon les spécifications du § 4.1.5 ou 4.1.18, peut remédier en partie aux problèmes créés par les objets qui dépassent ces surfaces.



4.2.7 Les hélistations en surface doivent avoir au moins une surface d'approche et de montée au décollage. Une étude aéronautique doit être effectuée par une autorité compétente lorsqu'il n'y a qu'une seule surface d'approche et de montée au décollage en tenant compte au minimum des facteurs suivants :

- a) région/terrain survolé ;
- b) des obstacles autour de l'hélistation et la disponibilité d'au moins une pente latérale protégée ;
- c) les performances et les limites d'exploitation des hélicoptères appelés à utiliser l'hélistation ;
- d) les conditions météorologiques locales, notamment les vents dominants.

4.2.8 Les hélistations en surface doivent avoir au moins deux surfaces d'approche et de montée au décollage afin d'éviter les vents arrière, de réduire au minimum l'exposition aux vents traversiers et de permettre d'effectuer un atterrissage interrompu.

Note. — Voir le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) pour plus d'indications.

— Hélistations en terrasse

4.2.9 Les surfaces de limitation d'obstacles pour les hélistations en terrasse doivent être conformes aux spécifications applicables aux hélistations en surface, qui sont énoncées aux § 4.2.1 à 4.2.6.

4.2.10 Les hélistations en terrasse doivent avoir au moins une surface d'approche et de montée au décollage. Une étude aéronautique doit être effectuée par une autorité compétente lorsqu'il n'y a qu'une seule surface d'approche et de montée au décollage en tenant compte au minimum des facteurs suivants :

- a) région/terrain survolé ;
- b) les obstacles autour de l'hélistation et la disponibilité d'au moins une pente latérale protégée ;
- c) les performances et les limites d'exploitation des hélicoptères appelés à utiliser l'hélistation ;
- d) les conditions météorologiques locales, notamment les vents dominants.

4.2.11 Les hélistations en terrasse doivent avoir au moins deux surfaces d'approche et de montée au décollage afin d'éviter les vents arrière, de réduire au minimum l'exposition aux vents traversiers et de permettre d'effectuer un atterrissage interrompu.

Note. — Voir le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) pour plus d'indications.

— Héliplates-formes

4.2.12 Les héliplates-formes doivent avoir un secteur dégagé d'obstacles.

Note. — Une héliplate-forme peut avoir un LOS (voir § 4.1.26).



4.2.13 Il doit y avoir aucun obstacle fixe à l'intérieur du secteur dégagé d'obstacles au-dessus de la surface dégagée d'obstacles.

4.2.14 Au voisinage immédiat de l'héliplate-forme, une protection des hélicoptères contre les obstacles doit être assurée au-dessous du niveau de l'héliplate-forme. Cette protection doit s'étendre sur un arc d'au moins 180° ayant son origine au centre de la FATO, avec une pente descendante dans le rapport d'une unité comptée horizontalement pour cinq unités comptées verticalement à partir des bords de la FATO dans le secteur de 180°. Le rapport de la pente descendante peut être ramené à une unité comptée horizontalement pour trois unités comptées verticalement dans le secteur de 180° pour les hélicoptères multimoteurs exploités en classes de performances 1 ou 2 (voir Figure 4-7).

Note. — Dans les situations où il est nécessaire de mettre en place près d'une installation en haute mer fixe ou flottante, au niveau de la surface de la mer, un ou plusieurs navires de soutien (par exemple un navire de réserve) essentiels à l'exploitation de l'installation, il y aurait lieu de positionner les navires de manière à ne pas compromettre la sécurité des opérations de décollage, de départ, d'approche ou d'atterrissage des hélicoptères.

4.2.15 Pour une TLOF de dimensions égales ou supérieures à 1 D à l'intérieur de la surface ou du secteur de 150° à hauteur d'obstacles réglementée, jusqu'à une distance de 0,12 D mesurée à partir du point d'origine du secteur à hauteur d'obstacles réglementée, les objets ne doivent pas dépasser une hauteur de 25 cm au-dessus de la TLOF. Au-delà de cet arc, jusqu'à une distance totale de 0,21 D de plus mesurée à partir de la fin du premier secteur, la surface à hauteur d'obstacles réglementée s'élève à raison de une unité comptée verticalement pour deux unités comptées horizontalement à partir d'une hauteur de 0,05 D au-dessus du niveau de la TLOF (voir Figure 4-8).

Note. — Lorsque l'aire délimitée par la marque de périmètre de la TLOF n'est pas de forme circulaire, l'étendue des segments du LOS est représentée par des lignes parallèles au périmètre de la TLOF plutôt que par des arcs. La Figure 4-8 donne un exemple d'une héliplate-forme octogonale. Le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) contient des éléments indicatifs pour les FATO et les TLOF carrées (quadrilatères) et circulaires.

4.2.16 Pour une TLOF de dimensions inférieures à 1 D à l'intérieur de la surface ou du secteur de 150° à hauteur d'obstacles réglementée, jusqu'à une distance de 0,62 D et commençant à une distance de 0,5 D, mesurées l'une et l'autre à partir du centre de la TLOF, les objets ne doivent pas dépasser une hauteur de 5 cm au-dessus de la TLOF. Au-delà de cet arc, jusqu'à une distance totale de 0,83 D à partir du centre de la TLOF, la surface à hauteur d'obstacles réglementée s'élève à raison de une unité comptée verticalement pour deux unités comptées horizontalement à partir d'une hauteur de 0,05 D au-dessus du niveau de la TLOF (voir Figure 4-9).

Note. — Lorsque l'aire délimitée par la marque de périmètre de la TLOF n'est pas de forme circulaire, l'étendue des segments du LOS est représentée par des lignes parallèles au périmètre de la TLOF plutôt que par des arcs. La Figure 4-9 donne un exemple d'une héliplate-forme octogonale. Le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) contient des éléments indicatifs pour les FATO et les TLOF carrées (quadrilatères) et circulaires.

— Hélistations sur navire

4.2.17 Les dispositions des § 4.2.20 et 4.2.22 doivent s'appliquer aux hélistations sur navire terminées au 1er janvier 2012 ou après.

Hélistations construites spécialement et situées à l'avant ou à l'arrière d'un navire

4.2.18 Quand des aires d'exploitation d'hélicoptères sont aménagées à la proue ou à la poupe d'un navire, les critères relatifs aux obstacles énoncés pour les héliplates-formes s'appliquent.



Hélistations situées au milieu d'un navire — construites ou non construites spécialement à cette fin

4.2.19 En avant et en arrière d'une TLOF de dimensions égales ou supérieures à 1 D, il doit y avoir deux secteurs placés symétriquement, chacun couvrant un arc de 150°, dont le sommet se trouve sur la périphérie de la TLOF. Dans l'aire située à l'intérieur de ces deux secteurs, aucun objet ne doit s'élever au-dessus du niveau de la TLOF, à l'exception des aides essentielles à la sécurité des évolutions de l'hélicoptère, dont la hauteur maximale doit être de 25 cm.

4.2.20 Les objets dont la fonction exige qu'ils soient situés à l'intérieur de la TLOF (comme le balisage lumineux ou les filets) ne doivent pas dépasser une hauteur de 2,5 cm. Leur présence ne doit être tolérée que s'ils ne présentent *pas de danger pour les hélicoptères*.

Note. — Les filets et les ferrures en relief sur la plate-forme sont des exemples de dangers possibles qui peuvent provoquer le basculement latéral des hélicoptères équipés de patins.

4.2.21 Pour assurer une protection supplémentaire contre les obstacles en avant et en arrière de la TLOF, des surfaces montant dans un rapport d'une unité comptée verticalement pour cinq unités comptées horizontalement doivent s'étendre à partir de toute la longueur des bords des deux secteurs de 150°. Ces surfaces doivent s'étendre sur une distance horizontale au moins égale à 1 fois la dimension D du plus grand hélicoptère auquel la TLOF est destinée et aucun obstacle ne fait saillie au-dessus d'elles (voir Figure 4-10).

Hélistations non construites spécialement

— Hélistations situées sur le côté d'un navire

4.2.22 Aucun objet ne doit se trouver à l'intérieur de la TLOF, à l'exception des aides essentielles à la sécurité des évolutions des hélicoptères (comme les filets ou le balisage lumineux) et leur hauteur maximale doit être de 2,5 cm. La présence de tels objets ne doit être tolérée que s'ils ne présentent pas de danger pour les hélicoptères.

4.2.23 À partir des points extrêmes avant et arrière du cercle D en deux segments à l'extérieur du cercle, les aires à hauteur d'obstacles réglementée doivent s'étendre jusqu'au bordé du navire où elle atteint longitudinalement une distance de 1,5 fois la dimension longitudinale de la TLOF, symétriquement de part et d'autre de la bissectrice du cercle D transversale au navire. À l'intérieur de ces aires, aucun objet ne doit dépasser une hauteur maximale de 25 cm au-dessus du niveau de la TLOF (voir Figure 4-11). La présence de tels objets ne doit être tolérée que s'ils ne présentent pas de danger pour les hélicoptères.

4.2.24 Il doit être prévu un secteur à hauteur d'obstacles réglementée à surface horizontale d'au moins 0,25 D de plus que le diamètre du cercle D, qui entoure les côtés intérieurs de la TLOF jusqu'aux points extrêmes avant et arrière du cercle D. Le secteur à hauteur d'obstacles réglementée continue jusqu'au bordé du navire où elle atteint longitudinalement une distance de 2,0 fois la dimension longitudinale de la TLOF, symétriquement de part et d'autre de la bissectrice du cercle D transversale au navire. À l'intérieur de ce secteur, aucun objet ne doit dépasser une hauteur maximale de 25 cm au-dessus du niveau de la TLOF.

Note. — Tout objet situé à l'intérieur des aires décrites aux § 4.2.23 et 4.2.24 et dépassant la hauteur de la TLOF est notifié à l'exploitant d'hélicoptères au moyen d'un plan de l'aire d'atterrissage des hélicoptères. Aux fins de notification, il peut être nécessaire de tenir compte des objets inamovibles situés au-delà de la limite de la surface prescrite au § 4.2.24, en particulier si la hauteur des objets est considérablement supérieure à 25 cm et s'ils sont à proximité immédiate du LOS. Voir le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) pour plus d'indications.

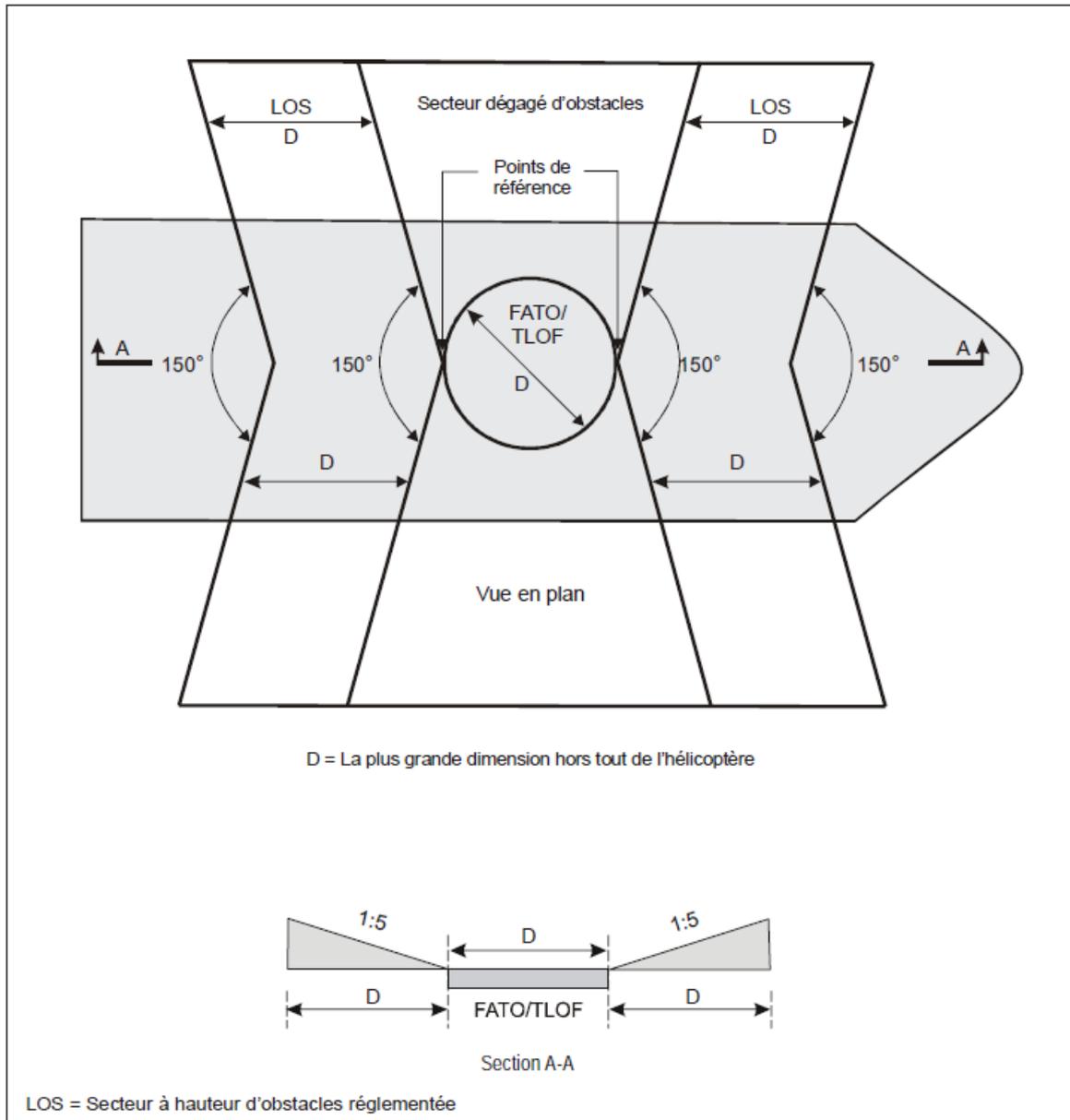


Figure 4-10. Hélistations situées au milieu d'un navire — Surfaces de limitation d'obstacles d'hélistation sur navire

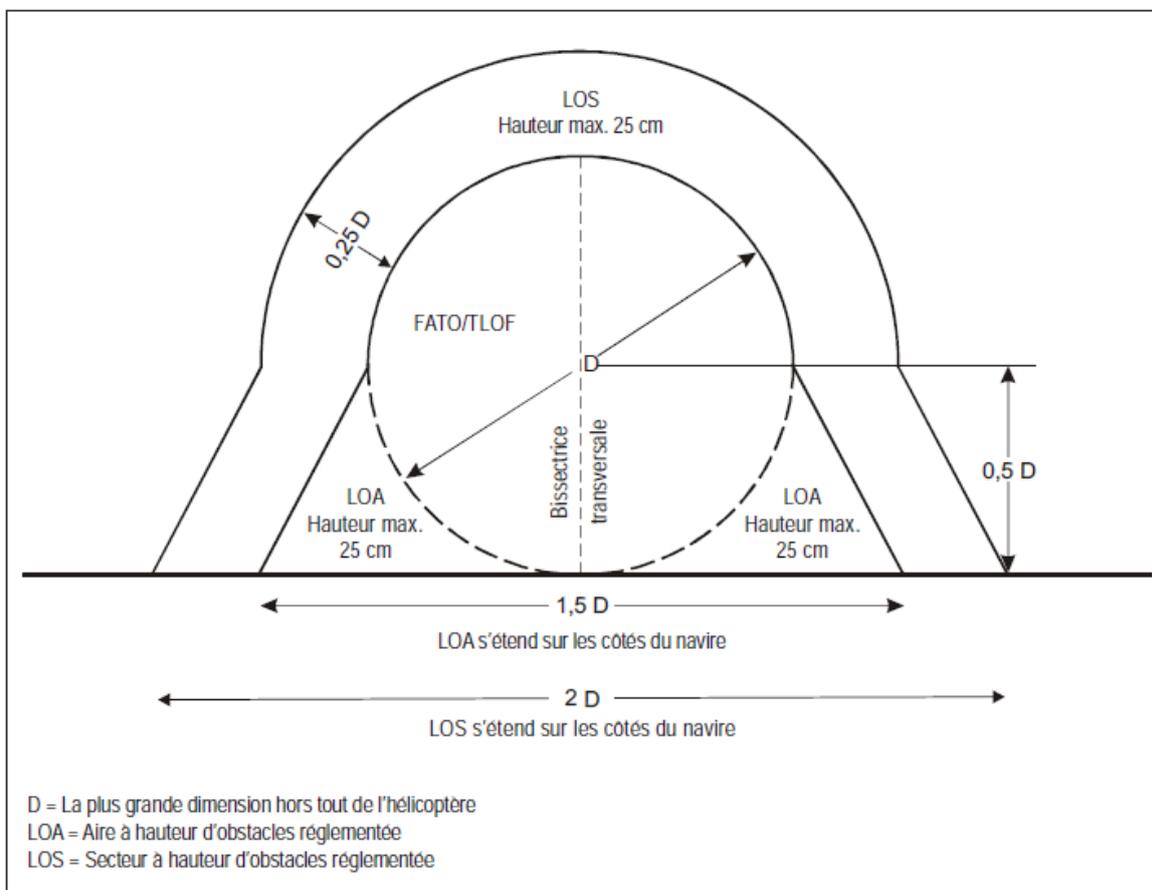


Figure 4-11. Secteurs et surfaces de limitation d'obstacles — Hélisation non construite spécialement et située sur le côté d'un navire

— Aires d'hélitreillage

4.2.25 Une aire désignée pour l'hélitreillage à bord des navires comprend une zone circulaire dégagée d'un diamètre de 5 m et, s'étendant à partir du périmètre de la zone dégagée, une zone de manœuvre concentrique d'un diamètre égal à 2 D (voir Figure 4-12).

4.2.26 La zone de manœuvre comprend deux parties :

- la zone de manœuvre intérieure, qui s'étend à partir du périmètre de la zone dégagée et dont le diamètre est au moins égal à 1,5 D ;
- la zone de manœuvre extérieure, qui s'étend à partir du périmètre de la zone de manœuvre intérieure et dont le diamètre est au moins égal à 2 D.

4.2.27 À l'intérieur de la zone dégagée d'une aire d'hélitreillage désignée, aucun objet ne doit se trouver au-dessus du niveau de la surface.

4.2.28 La hauteur des objets se trouvant à l'intérieur de la zone de manœuvre intérieure d'une aire d'hélitreillage désignée ne doit pas dépasser 3 m.

4.2.29 La hauteur des objets se trouvant à l'intérieur de la zone de manœuvre extérieure d'une aire d'hélitreillage désignée ne doit pas dépasser 6 m.

Note. — Voir le Manuel de l'hélisation de l'OACI (Doc 9261) pour plus d'indications.

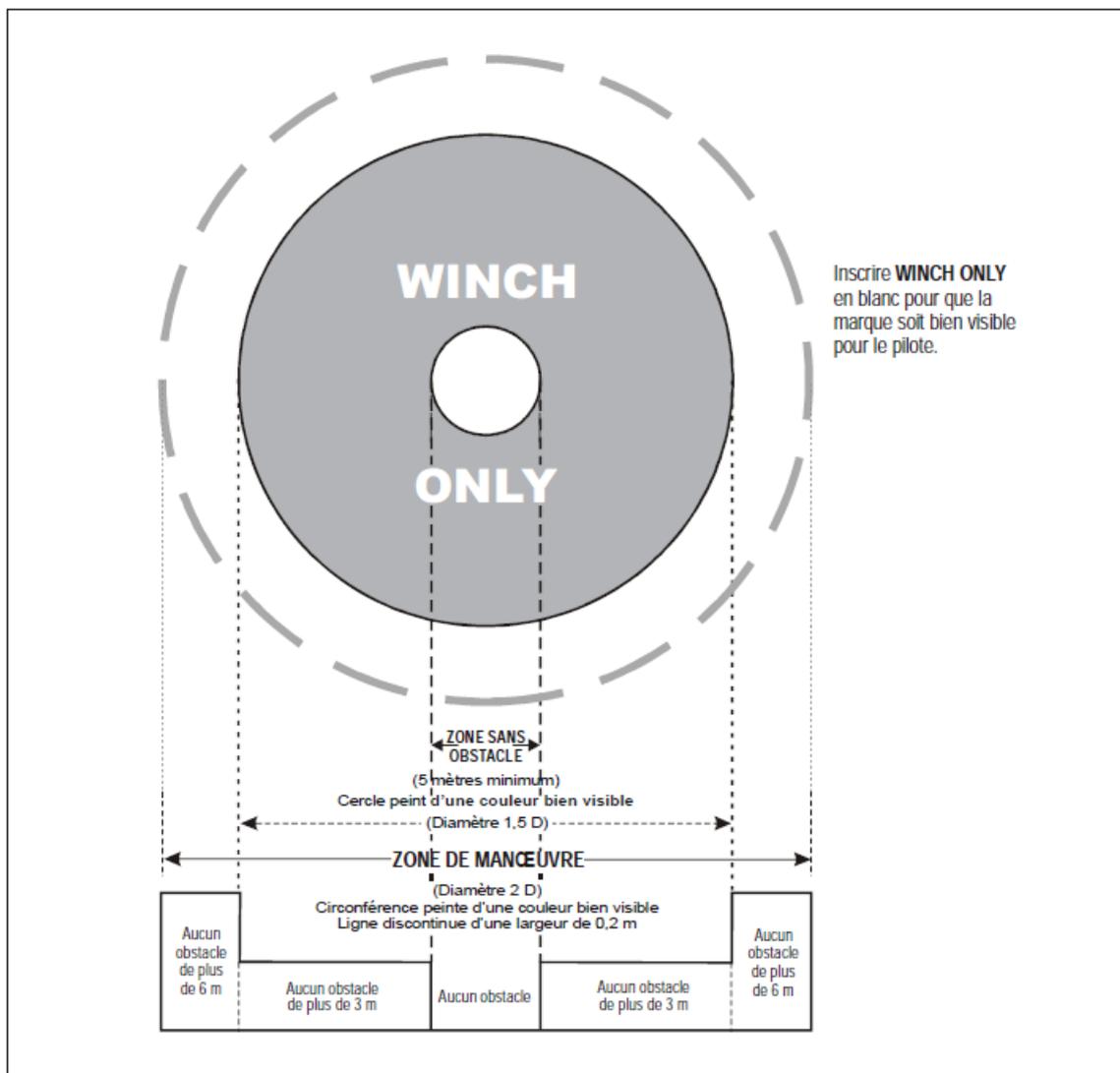


Figure 4-12. Aire d'hélicoptère d'un navire



CHAPITRE 5. AIDES VISUELLES

Note 1. — Les procédures employées par certains hélicoptères exigent que la forme de la FATO ait des caractéristiques semblables à celles d'une piste pour aéronefs à voilure fixe. Dans le présent chapitre, il est considéré qu'une FATO dont la forme a des caractéristiques semblables à celles d'une piste est conforme au concept de « FATO de type piste ». Dans ces cas, il est parfois nécessaire d'apposer des marques spécifiques pour permettre au pilote de reconnaître une FATO de type piste durant une approche. Les sous-sections sur les FATO de type piste indiquent les marques appropriées. Les spécifications applicables à tous les autres types de FATO figurent dans les sous-sections sur toutes les FATO à l'exception des FATO de type piste.

Note 2. — Il a été constaté que, sur les surfaces de couleur claire, les marques blanches et jaunes ressortent mieux si elles sont entourées d'un liséré noir.

Note 3. — Le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) contient des éléments indicatifs sur la marque de masse maximale admissible (section 5.2.3) et la valeur D (section 5.2.4) sur la surface de l'hélistation afin d'éviter la confusion entre les marques fondées sur des unités métriques et les marques fondées sur des unités impériales.

Note 4. — Dans le cas d'une hélistation non construite spécialement et située sur le côté d'un navire, la couleur de la surface du pont principal peut varier d'un navire à l'autre et il convient donc d'adapter les schémas de couleurs de l'hélistation, l'objectif étant de faire en sorte que les marques contrastent avec la surface du navire et l'environnement opérationnel.

5.1 Indicateurs

5.1.1 Indicateurs de direction du vent

Emploi

5.1.1.1 Une hélistation doit être dotée d'au moins un indicateur de direction du vent.

Emplacement

5.1.1.2 L'indicateur de direction du vent doit être placé de manière à indiquer les conditions de vent au-dessus de la FATO et de la TLOF, et de telle sorte qu'il échappe aux perturbations de l'écoulement de l'air causées par des objets environnants ou par le souffle des rotors. Il doit être visible d'un hélicoptère en vol, en vol stationnaire ou sur l'aire de mouvement.

5.1.1.3 Lorsqu'une TLOF et/ou une FATO risquent d'être soumise à un flux d'air perturbé, on dispose des indicateurs supplémentaires à proximité de cette aire pour indiquer la direction du vent à la surface de l'aire.

Note. — Des éléments indicatifs sur l'emplacement des indicateurs de direction du vent figurent dans le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261).

Caractéristiques

5.1.1.4 Un indicateur de direction du vent doit être conçu de manière à donner une indication claire de la direction du vent, ainsi qu'une indication générale de la vitesse du vent.



5.1.1.5 L'indicateur doit être constitué par un tronc de cône en tissu léger et il doit avoir les dimensions minimales suivantes :

	Hélistations en surface	Hélistations en terrasse et héliplates-formes
Longueur	2,4 m	1,2 m
Diamètre de la base	0,6 m	0,3 m
Diamètre de l'extrémité	0,3 m	0,15 m

5.1.1.6 La couleur de l'indicateur de direction du vent doit être choisie de manière à le rendre nettement visible et à permettre de saisir les indications données d'une hauteur d'au moins 200 m (650 ft), compte tenu de l'arrière-plan. Il convient d'utiliser, si possible, une seule couleur, le blanc ou l'orangé. Dans le cas où une combinaison de deux couleurs s'impose pour assurer à l'indicateur un relief suffisant sur fond changeant, l'orangé et le blanc, le rouge et le blanc ou le noir et le blanc doivent être utilisés, ces couleurs étant disposées en cinq bandes de couleurs alternées, de manière que la première et la dernière soient de la couleur la plus sombre.

5.1.1.7 Un indicateur de direction du vent, sur une hélistation destinée à être utilisée de nuit, doit être éclairé.

5.2 Marques et balises

Note. — Voir le RAS 14, Volume I, § 5.2.1.4, Note 1, en ce qui concerne un moyen de rendre les marques plus visibles.

5.2.1 Marque d'aire d'hélitreillage

Note. — L'objectif des marques d'aire d'hélitreillage et de fournir des repères visuels qui aident le pilote à positionner l'hélicoptère au-dessus et dans les limites d'une aire dans laquelle un passager ou du matériel peut être déposé ou soulevé.

Emploi

5.2.1.1 Des marques distinctives identifient une aire d'hélitreillage désignée (voir Figure 4-12).

Emplacement

5.2.1.2 Les marques d'aire d'hélitreillage doivent être situées de façon que leur centre coïncide avec le centre de la zone dégagée de l'aire d'hélitreillage (voir Figure 4-12).

Caractéristiques

5.2.1.3 Les marques d'aire d'hélitreillage comprennent les marques de zone dégagée et les marques de zone de manœuvre de l'aire d'hélitreillage.

5.2.1.4 Une marque de zone dégagée d'aire d'hélitreillage doit être constituée par un cercle plein d'au moins 5 m de diamètre, peint d'une couleur bien visible.



5.2.1.5 Une marque de zone de manœuvre d'aire d'hélicoptère doit être constituée par un cercle brisé d'un diamètre d'au moins 2 D formé par des lignes d'une largeur de 30 cm peintes d'une couleur bien visible. La mention « WINCH ONLY » (hélicoptère seulement) doit être inscrite à l'intérieur du cercle de manière qu'elle soit bien visible pour le pilote.

5.2.2 Marque distinctive d'hélistation

Emploi

5.2.2.1 On utilise des marques distinctives d'hélistation pour identifier une hélistation.

Emplacement — Toutes les FATO à l'exception des FATO de type piste

5.2.2.2 Une marque distinctive d'hélistation doit être placée au centre ou à proximité du centre de la FATO.

Note 1. — L'objectif de la marque distinctive d'hélistation est de donner aux pilotes une indication de la présence d'une hélistation et, par sa forme, de son utilisation probable ; la ou les directions préférées d'approche ; ou l'orientation de la FATO dans l'environnement des obstacles de l'héliplate-forme.

Note 2. — Pour les cas autres que celui d'une héliplate-forme, la ou les directions préférées d'approche correspondent à la moyenne de la surface ou des surfaces de départ/arrivée.

Note 3. — Pour les héliplate-formes, la barre du « H » pointe vers le centre du secteur à hauteur d'obstacles réglementée.

Note 4. — Si la marque de prise de contact ou de positionnement est décalée sur une héliplate-forme, la marque distinctive d'hélistation est disposée au centre de la marque de prise de contact ou de positionnement.

Note 5. — Sur une FATO qui n'a pas de TLOF mais où il y a une marque de point cible (voir la section 5.2.7), la marque distinctive d'hélistation est disposée au centre de la marque de point cible, comme le montrent les Figures 5-1 et 5-1A.

5.2.2.3 Sur une FATO où il y a une TLOF, une marque distinctive d'hélistation doit être placée à l'intérieur de la FATO de manière que sa position coïncide avec le centre de la TLOF.

Emplacement — FATO de type piste

5.2.2.4 Une marque distinctive d'hélistation doit être placée à l'intérieur de la FATO et, lorsqu'elle est utilisée avec des marques d'identification de FATO, elle doit être placée à chaque extrémité de la FATO, comme le montre la Figure 5-2.

Caractéristiques

5.2.2.5 Sauf lorsqu'il s'agit d'une hélistation d'hôpital, la marque distinctive d'hélistation doit être constituée par la lettre H, de couleur blanche. Les dimensions de la marque H ne doivent être pas inférieures à celles indiquées sur la Figure 5-3, et lorsque la marque est utilisée pour une FATO de type piste, ces dimensions doivent être triplées comme le montre la Figure 5-2.

5.2.2.6 Lorsqu'il s'agit d'une hélistation d'hôpital, la marque distinctive d'hélistation doit être constituée par la lettre H, de couleur rouge, sur une croix blanche formée par les carrés adjacents à chacun des côtés d'un carré contenant lui-même la lettre H, comme le montre la Figure 5-3.



5.2.2.7 La marque distinctive d'hélistation doit être orientée de manière que la barre transversale de la lettre H soit perpendiculaire à la direction préférée d'approche finale. Dans le cas d'une héliplate-forme, cette barre se trouve sur la bissectrice du secteur dégagé d'obstacles ou lui doit être parallèle. Dans le cas d'une hélistation sur navire non construite spécialement et située sur le côté du navire, cette barre doit être parallèle au côté du navire.

5.2.2.8 Sur une héliplate-forme ou une hélistation sur navire, dont la valeur D est égale ou supérieure à 16,0 m la taille de la marque distinctive d'hélistation H doit être d'une hauteur de 4 m, la largeur hors tout ne dépassant pas 3 m et la largeur du trait ne dépassant pas 0,75 m. Lorsque la valeur D est inférieure à 16,0 m, la marque distinctive d'hélistation H doit avoir une hauteur de 3 m, la largeur hors tout ne dépassant pas 2,25 m et la largeur du trait ne dépassant pas 0,5 m.

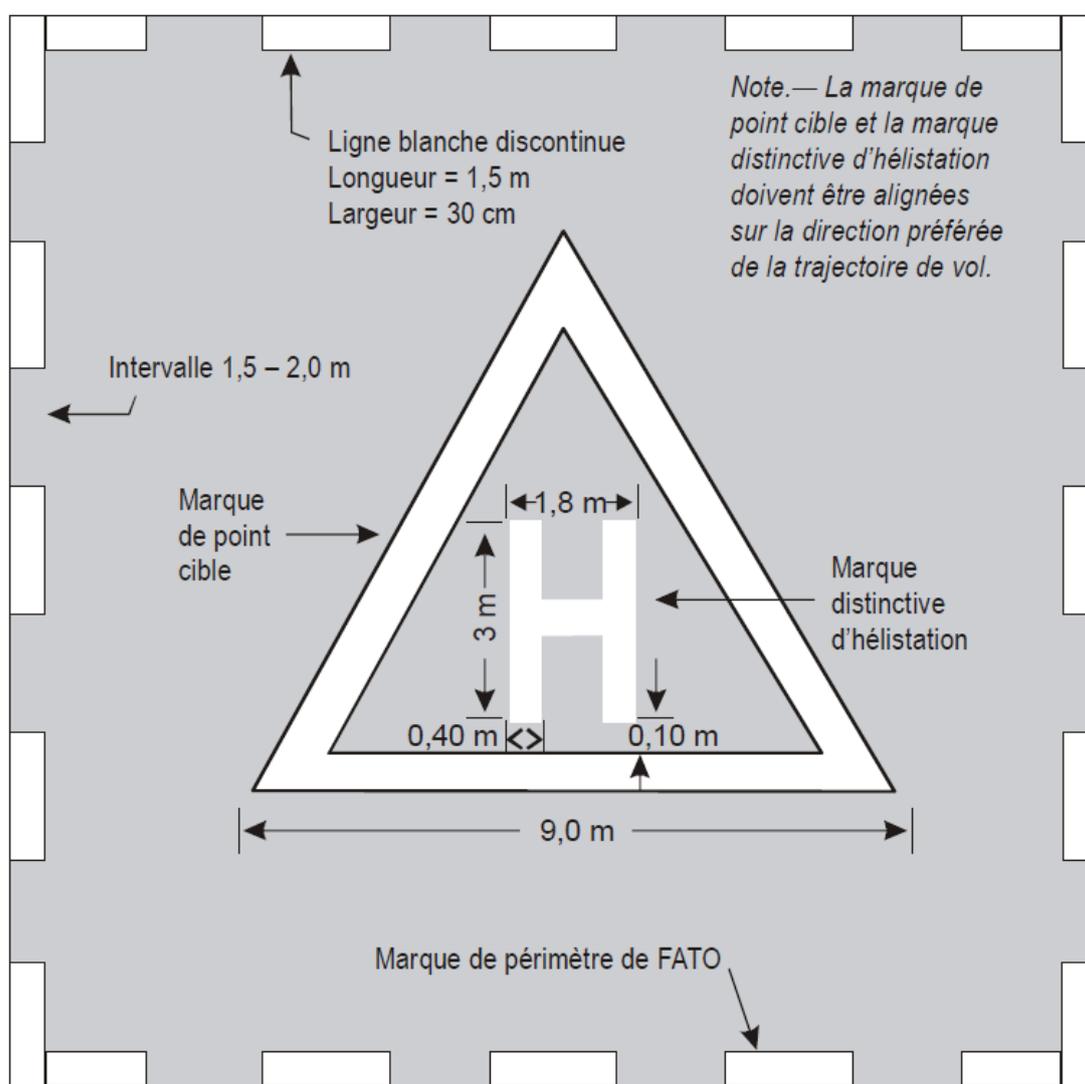


Illustration non à l'échelle

Note.— La marque de point cible, la marque distinctive d'hélistation et la marque de périmètre de FATO sont blanches et peuvent être entourées d'un liseré noir de 10 cm pour améliorer le contraste.

Figure 5-1. Combinaison de la marque distinctive d'hélistation, de la marque de point cible et de la marque de périmètre de FATO

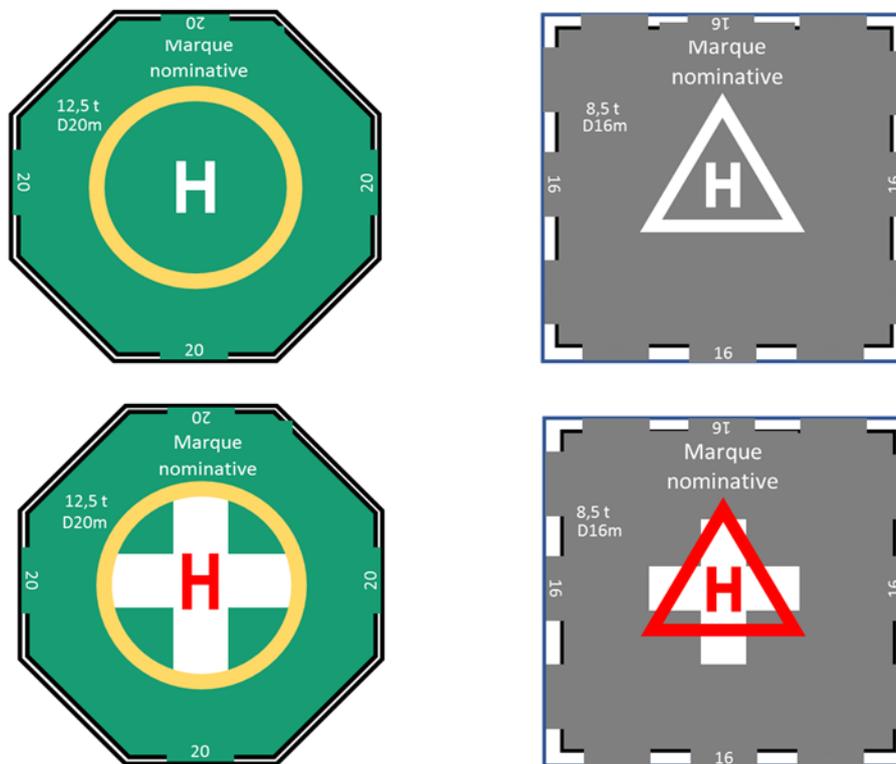


Figure 5-1A. Marques d'identification d'hélistation avec TLOF et marques de point cible pour hélistation et hélistation d'hôpital

5.2.3 Marque de masse maximale admissible

Emploi

5.2.3.1 Une marque de masse maximale admissible doit être placée sur une hélistation en terrasse, sur une héliplate-forme et sur une hélistation sur navire.

5.2.3.2 Une marque de masse maximale admissible doit être placée sur une hélistation en surface.



Figure 5-2. Marque d'identification de FATO et marque distinctive d'hélistation pour une FATO de type piste

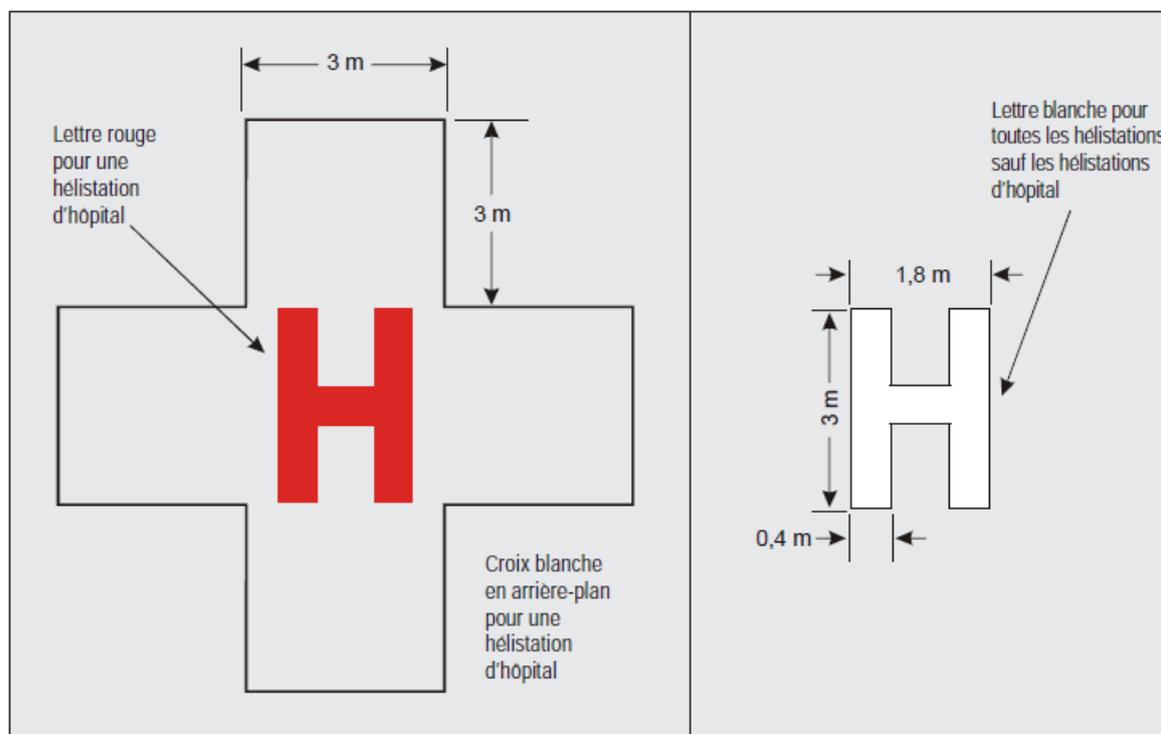


Figure 5-3. Marque distinctive d'hélistation d'hôpital et marque distinctive d'hélistation

Emplacement

5.2.3.3 La marque de masse maximale admissible doit être placée à l'intérieur de la TLOF ou de la FATO et qu'elle soit disposée de manière à être lisible pour un pilote qui emprunte la direction préférée d'approche finale

Caractéristiques

5.2.3.4 Une marque de masse maximale admissible doit être constituée par un nombre à un, deux ou trois chiffres.

5.2.3.5 La masse maximale admissible indique un nombre de tonnes (1 000 kg) arrondi aux 1 000 kg inférieurs et suivi de la lettre « t ».

Note 1. — L'objectif de la marque de masse maximale admissible est d'indiquer la limitation de masse de l'hélistation de façon qu'elle soit visible pour le pilote à partir de la direction préférée d'approche finale.

Note 2. — Des orientations sur les marques utilisées dans les États qui utilisent des unités impériales figurent dans le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261).

5.2.3.6 La masse maximale admissible indique une valeur arrondie aux 100 kg les plus proches. Le nombre doit comprendre une décimale, être arrondi aux 100 kg les plus proches et suivi de la lettre « t ».

5.2.3.7 Lorsque la masse maximale admissible est arrondie au 100 kg les plus proches, la décimale doit être précédée d'un point décimal indiqué par un carré de 30 cm.



Toutes les FATO à l'exception des FATO de type piste

5.2.3.8 Les chiffres et la lettre qui constituent la marque doivent être d'une couleur qui contraste avec le fond et qu'ils aient la forme et les dimensions indiquées sur la Figure 5-4 lorsque la valeur D est supérieure à 30 m. Lorsque la valeur D est supérieure à 15 m mais inférieure à 30 m la hauteur des chiffres et de la lettre qui constituent la marque doit être d'au moins 90 cm, et lorsque la valeur D est inférieure à 15 m, la hauteur des chiffres et de la lettre qui constituent la marque doit être d'au moins 60 cm, la largeur et l'épaisseur étant chacune réduite en proportion.

FATO de type piste

5.2.3.9 Les chiffres et la lettre qui constituent la marque doivent être d'une couleur qui contraste avec le fond et qu'ils aient la forme et les dimensions indiquées sur la Figure 5-4.

5.2.4 Marque de valeur D

Note. — L'objectif de la marque de valeur D est d'indiquer au pilote la « D » du plus grand hélicoptère que peut recevoir l'hélistation. Cette valeur peut être différente de celles de la FATO et de la TLOF fournies conformément au Chapitre 3.

Emploi

Toutes les FATO à l'exception des FATO de type piste

5.2.4.1 La marque de valeur D doit être placée sur une héliplate-forme et une hélistation sur navire.

FATO de type piste

Note. — Il n'est pas nécessaire de placer une marque de valeur D sur une hélistation dont la FATO est de type piste.

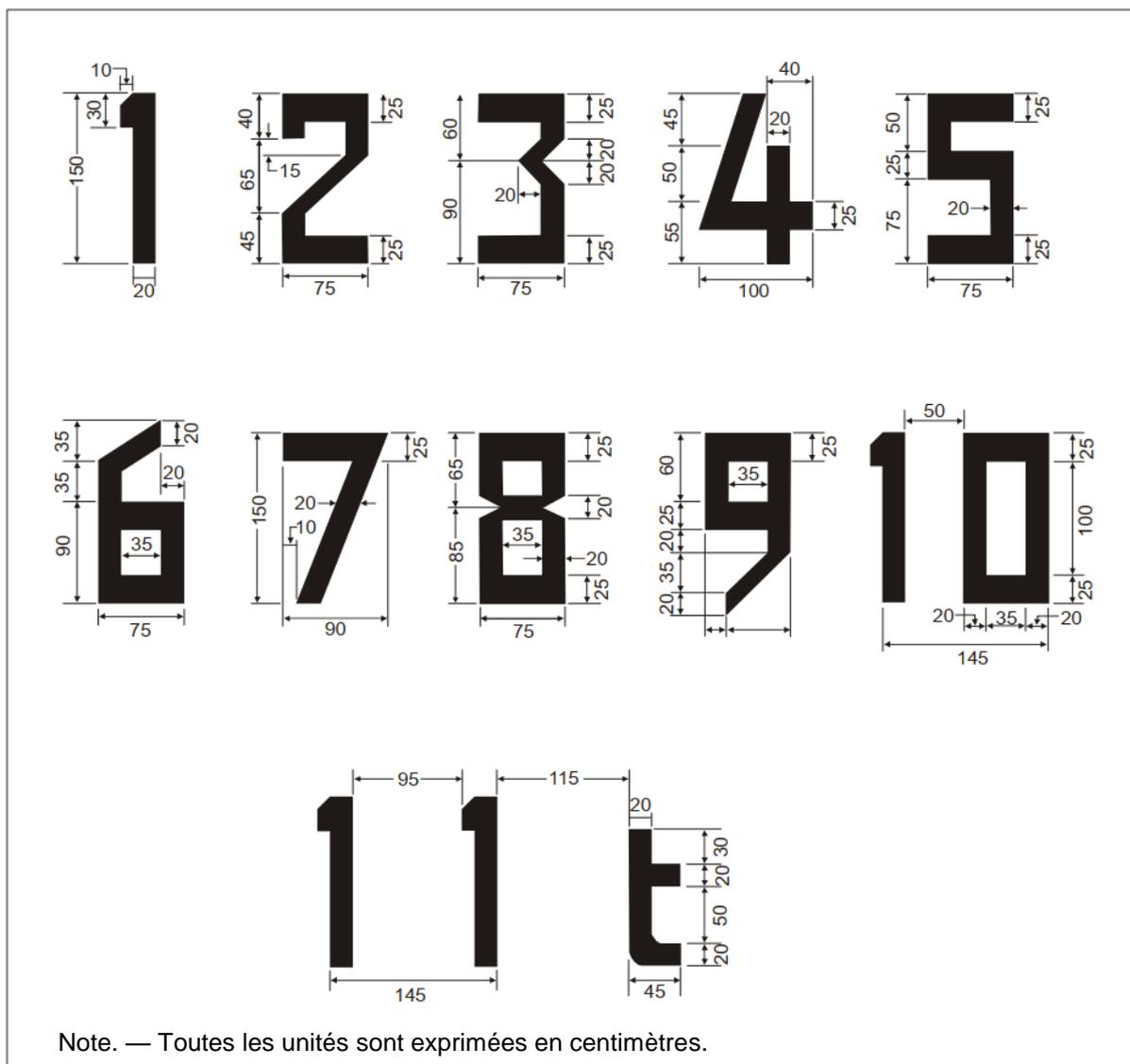


Figure 5-4. Forme et proportions des chiffres et des lettres

5.2.4.2 Une marque de valeur D doit être placée sur les hélisations en surface et les hélisations en terrasse.

Emplacement

5.2.4.3 La marque de valeur D doit être placée à l'intérieur de la TLOF ou de la FATO et disposée de manière à être lisible pour un pilote qui emprunte la direction préférée d'approche finale.

5.2.4.4 Lorsqu'il y a plus d'une direction d'approche, des marques de valeur D supplémentaires doivent être placées de manière qu'au moins une marque de valeur D soit lisible depuis les directions d'approche finale. Dans le cas d'une hélisation non construite spécialement située sur le côté d'un navire, les marques de valeur D doivent être disposées sur le périmètre du cercle D, aux positions situées à 2 heures, 10 heures et 12 heures pour un observateur faisant face à l'axe central depuis le côté du navire.



Caractéristiques

5.2.4.5 La marque de valeur D doit être blanche. La valeur D indiquée doit être arrondie au mètre ou pied entier le plus proche, la décimale 0,5 étant arrondie à l'entier inférieur.

5.2.4.6 Les chiffres qui constituent la marque doivent être d'une couleur qui contraste avec le fond et ils doivent avoir la forme et les dimensions indiquées sur la Figure 5-4 lorsque la valeur D est supérieure à 30 m. Lorsque valeur D est supérieure à 15 m mais inférieure à 30 m, la hauteur des chiffres qui constituent la marque doit être d'au moins 90 cm, et lorsque la valeur D est inférieure à 15 m, la hauteur des chiffres qui constituent la marque doit être d'au moins 60 cm, la largeur et l'épaisseur étant chacune réduite en proportion.

5.2.5 Marques ou balises de périmètre de FATO d'hélistations en surface

Note. — L'objectif des marques ou balises de périmètre de FATO d'hélistations en surface est de donner au pilote, lorsque le périmètre de la FATO n'apparaît pas clairement, une indication de l'aire qui est dégagée d'obstacles et dans laquelle les procédures voulues, ou les manœuvres autorisées, peuvent être réalisées

Emploi

5.2.5.1 Des marques ou balises de périmètre de FATO doivent être installées sur une hélistation en surface, lorsque l'aire est dotée d'une surface solide et que ses limites n'apparaissent pas clairement.

Emplacement

5.2.5.2 Les marques ou balises du périmètre de la FATO doivent être placées sur le bord de la FATO.

Caractéristiques — FATO de type piste

5.2.5.3 Le périmètre de la FATO doit être défini par des marques ou des balises disposées à intervalles égaux ne dépassant pas 50 m, à raison de trois marques ou balises au moins sur chaque côté, y compris une marque ou balise à chaque coin.

5.2.5.4 La marque de périmètre de FATO doit avoir la forme d'une bande rectangulaire d'une longueur égale à 9 m ou au cinquième du côté de la FATO qu'elle délimite et d'une largeur de 1 m.

5.2.5.5 Les marques de périmètre de FATO doivent être blanches.

5.2.5.6 Les balises du périmètre de la FATO doivent avoir les caractéristiques indiquées à la Figure 5-5.

5.2.5.7 Les couleurs des balises du périmètre de la FATO doivent contraster efficacement avec l'environnement opérationnel.

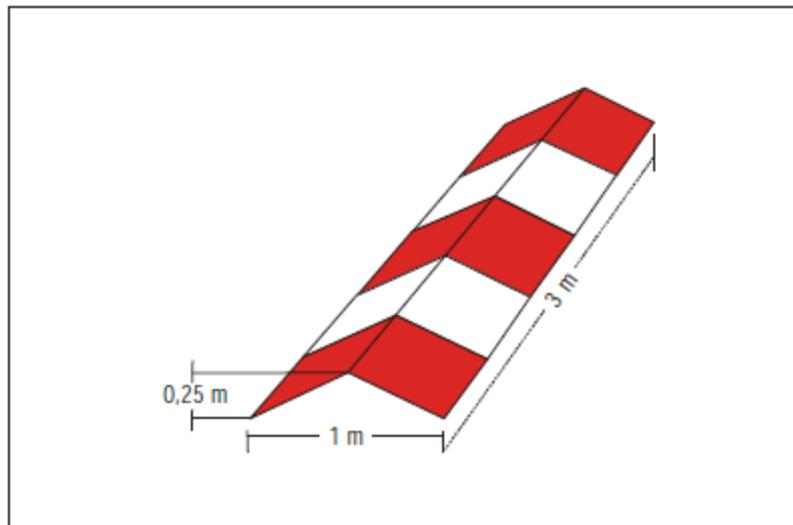


Figure 5-5. Balise de bord de FATO de type piste

5.2.5.8 Les balises du périmètre de la FATO doivent être d'une seule couleur, orangé ou rouge, soit deux couleurs contrastant entre elles, orangé et blanc ou rouge et blanc, sauf lorsque ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan.

Caractéristiques — Toutes les FATO à l'exception des FATO de type piste

5.2.5.9 Dans le cas d'une FATO sans revêtement, le périmètre doit être défini par des balises encastrées de niveau avec la surface. La largeur des balises du périmètre de la FATO doit être de 30 cm et leur longueur de 1,5 m ; les balises doivent être disposées à intervalles uniformes d'au moins 1,5 m et d'au plus 2 m. Les coins d'une FATO carrée ou rectangulaire doivent être définis.

5.2.5.10 Dans le cas d'une FATO à revêtement en dur, le périmètre doit être défini par une ligne discontinue. La largeur des segments de la marque de périmètre de la FATO doit être de 30 cm et leur longueur de 1,5 m ; les segments doivent être tracés à intervalles uniformes d'au moins 1,5 m et d'au plus 2 m. Les coins d'une FATO carrée ou rectangulaire doivent être définis.

5.2.5.11 Les marques et les balises encastrées du périmètre de la FATO doivent être blanches.

5.2.6 Marques d'identification d'aire d'approche finale et de décollage pour les FATO de type piste

Note. — L'objectif des marques d'identification d'aire d'approche finale et de décollage pour les FATO de type piste est de donner au pilote une indication du cap magnétique de la piste.

Emploi

5.2.6.1 Une marque d'identification de FATO doit être disposée à une hélistation lorsqu'il est nécessaire d'identifier la FATO pour le pilote.

Emplacement

5.2.6.2 La marque d'identification de FATO doit être placée au début de la FATO, comme le montre la Figure 5-2.



Caractéristiques

5.2.6.3 Une marque d'identification de FATO doit être constituée d'un nombre à deux chiffres, qui doit être le nombre entier le plus proche du dixième de l'azimut magnétique de l'axe de la FATO de type piste mesuré à partir du nord magnétique dans le sens des aiguilles d'une montre pour un observateur regardant dans le sens de l'approche. Si l'application de la règle ci-dessus donne un nombre inférieur à dix, ce nombre doit être précédé d'un zéro. La marque représentée à la Figure 5-2 doit être complétée par la marque distinctive d'hélistation.

5.2.7 Marque de point cible

Note. — L'objectif de la marque de point cible est de donner au pilote un repère visuel indiquant la direction préférée d'approche/départ, le point vers lequel il exécute une approche en vol stationnaire avant de se positionner sur un poste où une prise de contact peut être effectuée, et le fait que la surface de la FATO n'est pas destinée à une prise de contact.

Emploi

5.2.7.1 Une marque de point cible doit être utilisée sur une hélistation lorsque cette marque est nécessaire pour permettre à un pilote d'exécuter une approche en direction d'un point déterminé au-dessus de la FATO avant de se diriger vers une TLOF.

Emplacement — FATO de type piste

5.2.7.2 La marque de point cible doit être placée à l'intérieur de la FATO.

Emplacement — Toutes les FATO à l'exception des FATO de type piste

5.2.7.3 La marque de point cible doit être située au centre de la FATO, comme le montre la Figure 5-1.

Caractéristiques

5.2.7.4 La marque de point cible consiste en un triangle équilatéral disposé de manière que la bissectrice de l'un de ses angles coïncide avec la direction préférée d'approche. Cette marque doit être formée de traits continus, d'une couleur qui contraste avec le fond, et ses dimensions doivent être conformes aux dimensions indiquées sur la Figure 5-6.

5.2.8 Marque de périmètre d'aire de prise de contact et d'envol

Note. — L'objectif de la marque de périmètre d'aire de prise de contact et d'envol est de donner au pilote une indication de l'aire qui est dégagée d'obstacles, qui a une force portante dynamique, et dans laquelle, lorsque le positionnement est conforme à la TDPM, le confinement du train d'atterrissage est assuré.

Emploi

5.2.8.1 Une marque de périmètre de TLOF doit être placée sur une TLOF située dans une FATO à une hélistation en surface lorsque le contour de la TLOF n'apparaît pas clairement.

5.2.8.2 Une marque de périmètre de TLOF doit être placée sur une hélistation en terrasse, une héliplate-forme et une hélistation sur navire.

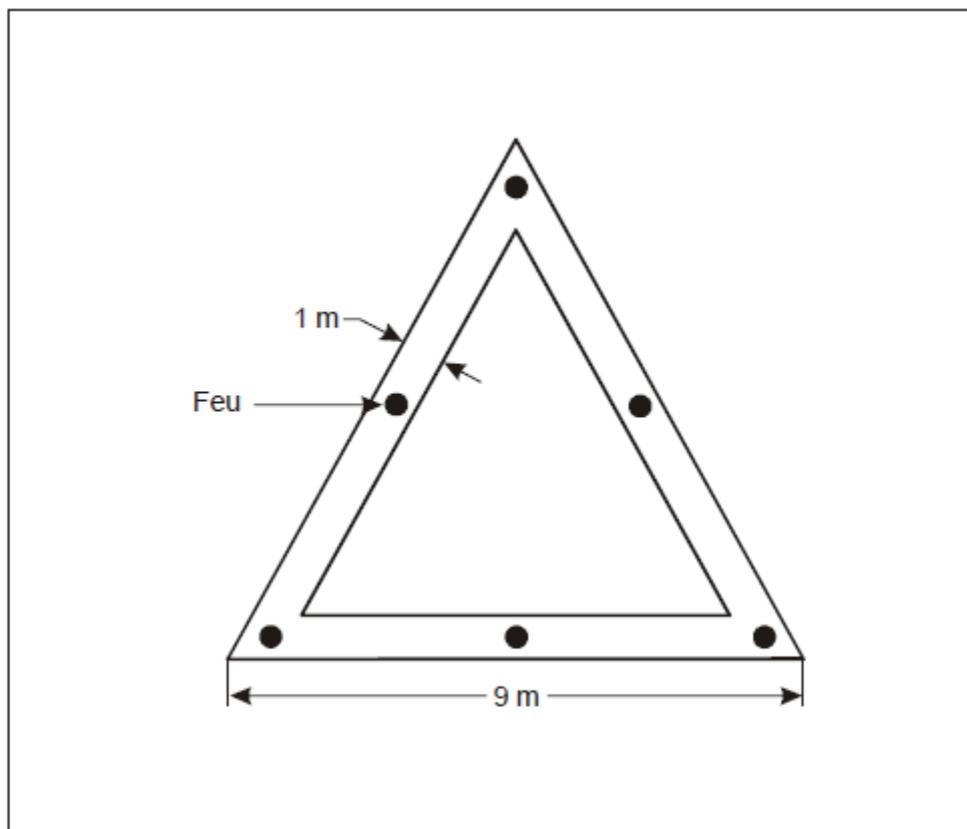


Figure 5-6. Marque de point cible

Emplacement

5.2.8.3 La marque de périmètre de la TLOF doit être placée sur le bord de la TLOF.

Caractéristiques

5.2.8.4 La marque de périmètre de la TLOF consiste en une ligne blanche continue d'une largeur d'au moins 30 cm.

5.2.9 Marque de prise de contact ou de positionnement

Note. — L'objectif de la marque de prise de contact ou de positionnement (TDPM) est de donner au pilote des repères visuels lui permettant de placer l'hélicoptère dans une position telle que, lorsque le siège du pilote se trouve au-dessus de la marque, le train d'atterrissage est à l'intérieur de la surface portante et il y a une marge sûre entre toutes les parties de l'hélicoptère et tout obstacle.

Emploi

5.2.9.1 Une marque de prise de contact ou de positionnement doit être apposée pour permettre la prise de contact d'un hélicoptère ou son emplacement précis dans une position spécifique.



5.2.9.2 La marque de prise de contact ou de positionnement doit consister :

- a) lorsqu'il n'y a pas de limitation sur la direction de la prise de contact ou du positionnement, en un cercle de prise de contact de positionnement (TDPC) ;
- b) lorsqu'il y a une limitation sur la direction de la prise de contact ou du positionnement :
 - 1) pour les applications unidirectionnelles, en une ligne de rive avec axe connexe ; ou
 - 2) pour les applications multidirectionnelles, en une marque TDPC avec une marque indiquant le ou les secteurs où l'atterrissage est interdit.

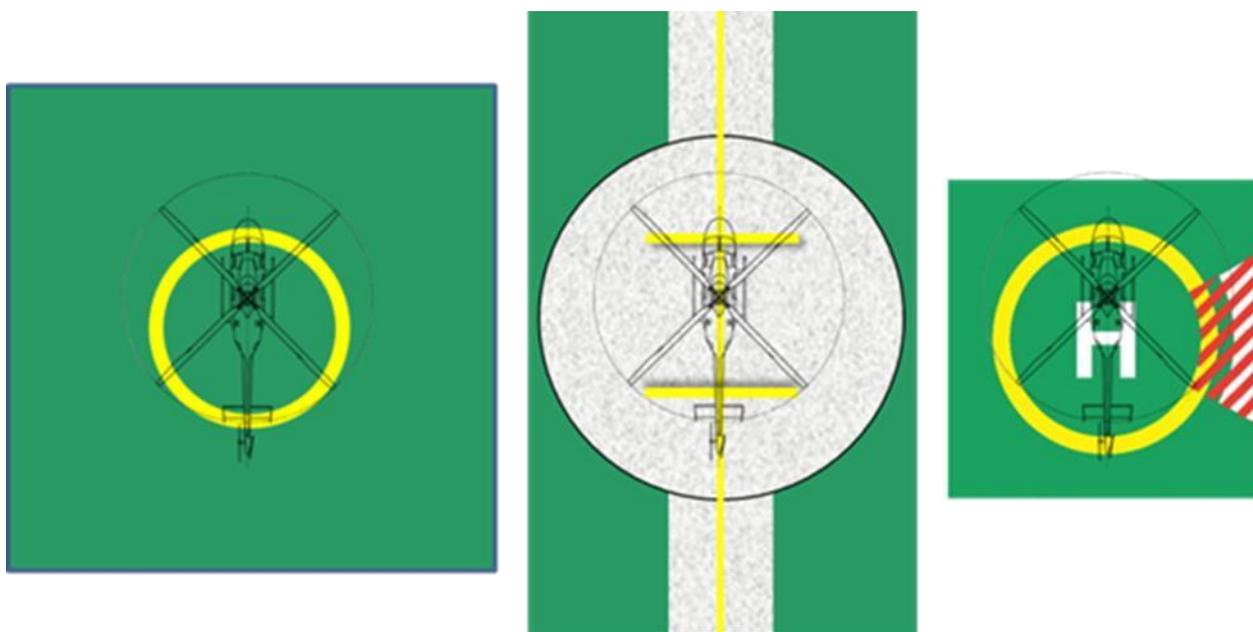


Figure 5-7. (À gauche) TDPC pour applications multidirectionnelles sans limitation. (Au centre) Ligne de rive pour applications unidirectionnelles avec axe connexe. (À droite) TDPC pour applications multidirectionnelles avec marque de secteur d'atterrissage interdit

Note. — La marque de secteur où l'atterrissage est interdit (PLS), lorsqu'elle est apposée, ne vise pas à éloigner l'hélicoptère des objets qui entourent la FATO, mais à faire en sorte que la queue ne soit pas orientée de manière à constituer un danger. Pour ce faire, le nez de l'hélicoptère est tenu à l'écart de la zone hachurée pendant la prise de contact.

Emplacement

5.2.9.3 Le bord intérieur ou la circonférence intérieure de la marque de prise de contact de positionnement doit se trouver à une distance de 0,25 D du centre de l'aire dans laquelle l'hélicoptère doit être positionné.

5.2.9.4 Sur une héliplate-forme, le centre de la marque de TDPC doit être situé au centre de la FATO, à ceci près que cette marque peut être décalée par rapport à l'origine du secteur dégagé d'obstacles d'au maximum 0,1 D si une étude aéronautique indique que ce décalage est nécessaire et ne compromet pas la sécurité.



5.2.9.5 Les marques de secteur où l'atterrissage est interdit, lorsqu'elles sont apposées, doivent être situées sur la marque de prise de contact de positionnement, dans les limites des caps pertinents, et s'étendent jusqu'au bord intérieur de la marque de périmètre de la TLOF.

Caractéristiques

5.2.9.6 Le diamètre intérieur de la TDPC doit être égal à 0,5 D du plus grand hélicoptère auquel l'aire est destinée.

5.2.9.7 La largeur de la ligne de la marque de prise de contact de positionnement doit être d'au moins 0,5 m, et d'au moins 1m pour une héliplate-forme et une hélistation construite spécialement pour navire.

5.2.9.8 La longueur de la ligne de rive doit être égale à 0,5D du plus grand hélicoptère auquel l'aire est destinée.

5.2.9.9 Les marques de secteur où l'atterrissage est interdit, lorsqu'elles sont apposées, doivent consister en des hachures blanches et rouges comme l'indique la Figure 5-7.

5.2.9.10 La TDPM doit prévaloir lorsqu'elle est utilisée conjointement avec d'autres marques sur la TLOF, exception faite de la marque de secteur où l'atterrissage est interdit.

5.2.10 Marque nominative d'hélistation

Note. — L'objectif d'une marque nominative d'hélistation est de donner au pilote un moyen d'identifier une hélistation qu'il peut voir, et lire, de toutes les directions d'approche.

Emploi

5.2.10.1 Une marque nominative doit être disposée sur une hélistation ou une héliplate-forme lorsque les autres moyens d'identification visuelle sont insuffisants.

Emplacement

5.2.10.2 Lorsqu'il existe un secteur à hauteur d'obstacles réglementée (LOS) sur une héliplate-forme, la marque doit être placée de ce côté de la « marque distinctive d'hélistation ». Dans le cas d'une hélistation non construite spécialement et située sur le côté d'un navire, la marque doit être placée du côté intérieur de la marque distinctive d'hélistation, dans la zone entre la marque de périmètre de la TLOF et la limite du LOS.

Caractéristiques

5.2.10.3 La marque nominative d'hélistation doit être constituée par le nom de l'hélistation ou son indicatif alphanumérique utilisé dans les radiocommunications.

5.2.10.4 La marque nominative d'hélistation, lorsqu'il s'agit d'une hélistation appelée à être utilisée de nuit ou par mauvaise visibilité, doit être éclairée de l'intérieur ou de l'extérieur.

FATO de type piste

5.2.10.5 La hauteur des caractères constituant la marque doit être d'au moins 3 m.



Toutes les FATO à l'exception des FATO de type piste

5.2.10.6 La hauteur des caractères constituant la marque doit être d'au moins 1,5 m pour les hélistations en surface et d'au moins 1,2 m pour les hélistations en terrasse, les héliplates-formes et les hélistations sur navire. La marque doit être d'une couleur qui contraste avec le fond ; il est préférable que cette couleur soit le blanc.

5.2.11 Marque (chevron) de secteur dégagé d'obstacles pour héliplate-forme

Note. — L'objectif de la marque (chevron) de secteur dégagé d'obstacles pour héliplate-forme est d'indiquer la direction et les limites d'un secteur qui est dégagé d'obstacles au-dessus du niveau de l'héliplate-forme pour les directions préférées d'approche et de départ.

Emploi

5.2.11.1 Une marque de secteur dégagé d'obstacles doit être placée sur une héliplate-forme située à côté d'obstacles qui font saillie au-dessus du niveau de l'héliplate-forme.

Emplacement

5.2.11.2 Une marque de secteur dégagé d'obstacles pour héliplate-forme doit être placée, dans la mesure du possible, à une distance du centre de la TLOF égale au rayon du cercle le plus grand qui puisse être tracé dans la TLOF ou 0,5 D si cette valeur est plus grande.

Note. — Lorsque le point d'origine est à l'extérieur de la TLOF, et qu'il est impossible de peindre physiquement le chevron, celui-ci est déplacé vers le périmètre de la TLOF, sur la bissectrice du secteur dégagé d'obstacles. Dans ce cas, la distance et la direction du déplacement, ainsi qu'un avertissement bien en vue « WARNING DISPLACED CHEVRON » (ATTENTION CHEVRON DÉPLACÉ), indiquant la distance et la direction du déplacement, sont inscrits dans une case sous le chevron, en caractères noirs d'une hauteur d'au moins 10 cm. Le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) contient une figure qui donne un exemple de ce cas.

Caractéristiques

5.2.11.3 La marque de secteur dégagé d'obstacles pour héliplate-forme indique l'emplacement du secteur dégagé d'obstacles et les directions des limites du secteur.

Note. — Le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) contient des figures qui donnent des exemples à ce sujet.

5.2.11.4 La hauteur du chevron doit être d'au moins 30 cm.

5.2.11.5 Le chevron doit être d'une couleur bien visible.

5.2.11.6 Le chevron doit être noir.

5.2.12 Marques à la surface des héliplates-formes et des hélistations sur navire

Note. — L'objectif des marques à la surface des héliplates-formes et des hélistations sur navire est d'indiquer, par leur couleur et leur visibilité, l'emplacement de la TLOF sur une héliplate-forme ou une hélistation sur navire.

Emploi

5.2.12.1 Une marque doit être placée sur la surface d'une héliplate-forme ou d'une hélistation sur navire pour aider le pilote à en repérer l'emplacement lors d'une approche effectuée le jour.



Emplacement

5.2.12.2 Une marque doit être placée sur la surface portante dynamique délimitée par la marque de périmètre de la TLOF.

Caractéristiques

5.2.12.3 La surface d'une héliplate-forme ou d'une hélisation sur navire, délimitée par la marque de périmètre de la TLOF, doit être vert foncé et que son revêtement présente un coefficient de frottement élevé.

Note. — Là où l'application d'une couche de surface risque de réduire les caractéristiques de frottement, la surface peut ne pas être peinte. Dans un tel cas, pour accroître la visibilité des marques, la meilleure pratique consiste à les entourer d'un liséré d'une couleur contrastante.

5.2.13 Marques et balises de voie de circulation au sol pour hélicoptères

Note 1. — L'objectif des marques et balises de voies de circulation au sol pour hélicoptères est, sans que cela ne constitue un danger pour l'hélicoptère, de donner au pilote, de jour et, si nécessaire, de nuit, des repères visuels pour guider le mouvement le long de la voie de circulation.

Note 2. — Les spécifications relatives aux marques de point d'attente de circulation définies dans l'Annexe 14, Volume I, section 5.2.10, sont également applicables aux voies destinées à la circulation au sol des hélicoptères.

Note 3. — Il n'est pas nécessaire que les itinéraires de circulation au sol et les itinéraires de circulation en vol rasant qui coïncident avec une voie de circulation soient identifiés par des marques ou des balises.

Note 4. — Sauf indication contraire, on peut supposer qu'une voie de circulation pour hélicoptères convient à la fois à la circulation au sol et à la circulation en vol rasant.

Note 5. — Une signalisation peut être requise sur un aérodrome où il est nécessaire d'indiquer qu'une voie de circulation pour hélicoptères ne convient qu'aux hélicoptères.

Emploi

5.2.13.1 L'axe d'une voie de circulation hélicoptères doit être identifié par une marque.

5.2.13.2 Les bords de la voie de circulation pour hélicoptères, s'ils n'apparaissent pas clairement, doivent être identifiés par des balises ou des marques.

Emplacement

5.2.13.3 Les marques de voie de circulation pour hélicoptères doivent être disposées le long de l'axe et, au besoin, le long des bords de la voie de circulation.

5.2.13.4 Les balises de bord de voie de circulation pour hélicoptères doivent être placées à une distance de 0,5 m à 3 m au-delà du bord de la voie de circulation.

5.2.13.5 Les balises de bord de voie de circulation pour hélicoptères doivent être disposées à des intervalles d'au plus 15 m de part et d'autre des sections rectilignes et de 7,5 m de part et d'autre des sections courbes, avec un minimum de quatre balises également espacées dans chaque section.



Caractéristiques

5.2.13.6 Sur une voie de circulation revêtue, la marque axiale de voie de circulation pour hélicoptères doit être une ligne jaune continue d'une largeur de 15 cm.

5.2.13.7 Sur une voie de circulation non revêtue sur laquelle il est impossible de peindre des marques, un axe de voie de circulation pour hélicoptères doit être pourvu de balises jaunes encastrées de niveau avec la surface, de 15 cm de large et d'environ 1,5 m de long, à intervalles d'au plus 30 m sur les segments rectilignes et d'au plus 15 m sur les courbes, avec un minimum de quatre balises également espacées par section.

5.2.13.8 La marque de bord de voie de circulation pour hélicoptères doit être constituée d'une double ligne jaune continue, chaque ligne ayant une largeur de 15 cm et l'espace entre les deux lignes étant de 15 cm.

5.2.13.9 Les balises de bord de voie de circulation au sol pour hélicoptères doivent être fragibles pour le train d'atterrissage doté de roues d'un hélicoptère.

5.2.13.10 Les balises de bord de voie de circulation pour hélicoptères ne doivent pas faire saillie au-dessus d'un plan commençant à une hauteur de 25 cm au-dessus du plan de la voie de circulation et à une distance de 0,5 m du bord de la voie de circulation, et présentant une pente montante de 5 % vers l'extérieur jusqu'à une distance de 3 m au-delà du bord de la voie de circulation.

5.2.13.11 Les balises de bord de voie de circulation pour hélicoptères doivent être de couleur bleue.

Note 1. — Le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) contient des éléments indicatifs sur les balises de bord de voie qu'il convient d'utiliser.

Note 2. — Si des balises bleues sont utilisées sur un aéroport, une signalisation peut être nécessaire pour indiquer que la voie de circulation pour hélicoptères ne peut être utilisée que par des hélicoptères.

5.2.13.12 Si la voie de circulation pour hélicoptères doit être utilisée la nuit, les balises de bord de voie doivent être éclairées de l'intérieur ou rétro réfléchissantes.

5.2.14 Marques et balises d'itinéraire de circulation en vol rasant

Note. — L'objectif des marques et balises d'itinéraire de circulation en vol rasant est de donner au pilote, de jour et, si nécessaire, de nuit, des repères visuels pour guider le mouvement le long de l'itinéraire de circulation.

Emploi

5.2.14.1 L'axe d'un itinéraire de circulation en vol rasant ou, s'ils n'apparaissent pas clairement, les bords d'un itinéraire de circulation en vol rasant doivent être identifiés par des balises ou des marques.

Emplacement

5.2.14.2 Les marques d'axe d'itinéraire de circulation en vol rasant ou les balises encastrées de niveau avec le sol doivent être disposées le long de l'axe de la voie de circulation en vol rasant.

Caractéristiques

5.2.14.3 Sur une surface revêtue, la marque axiale d'un itinéraire de circulation en vol rasant doit être constituée d'une ligne jaune continue d'une largeur de 15 cm.



5.2.14.4 Sur une surface non revêtue ou sur laquelle il est impossible de peindre des marques, l'axe d'un itinéraire de circulation en vol rasant doit être identifié par des balises jaunes encastrées, de niveau avec le sol, d'une largeur de 15 cm et d'une longueur d'environ 1,5 m, disposées à intervalles ne dépassant pas 30 m sur les sections rectilignes et 15 m dans les courbes, avec un minimum de quatre balises également espacées dans chaque section.

5.2.14.5 Si l'itinéraire de circulation en vol rasant doit être utilisée la nuit, les balises de bord de voie doivent être éclairées de l'intérieur ou rétro réfléchissantes.

5.2.15 Marques de poste de stationnement d'hélicoptère

Note. — L'objectif des marques de poste de stationnement d'hélicoptère est de donner au pilote une indication visuelle d'une aire dégagée d'obstacles dans laquelle les manœuvres autorisées, et toutes les fonctions sol nécessaires, peuvent avoir lieu ; l'identification, la masse et les limitations de la valeur D, s'il y a lieu ; et des orientations pour la manœuvre et le positionnement de l'hélicoptère à l'intérieur du poste.

Emploi

5.2.15.1 Une marque de périmètre de poste de stationnement d'hélicoptère doit être apposée.

5.2.15.2 Une TDPM appropriée doit être apposée sur un poste de stationnement. Voir la Figure 5-7 à la section 5.2.9.

5.2.15.3 Des lignes d'alignement et des lignes d'entrée/de sortie doivent être placées sur un poste de stationnement d'hélicoptère.

Note 1. — Voir les Figures 3.5 à 3.9 du Chapitre 3.

Note 2. — Des marques d'identification de poste de stationnement d'hélicoptère peuvent être apposées lorsqu'il est nécessaire d'identifier individuellement les postes de stationnement.

Note 3. — Des marques supplémentaires indiquant les dimensions du poste de stationnement peuvent être apposées. Voir le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261).

Emplacement

5.2.15.4 La TDPM, les lignes d'alignement et les lignes d'entrée/de sortie doivent être disposées de telle manière que chaque partie de l'hélicoptère puisse être confinée à l'intérieur du poste de stationnement pendant le positionnement et les manœuvres autorisées.

5.2.15.5 Les lignes d'alignement et les lignes d'entrée/de sortie doivent être disposées de la manière indiquée à la Figure 5-8.

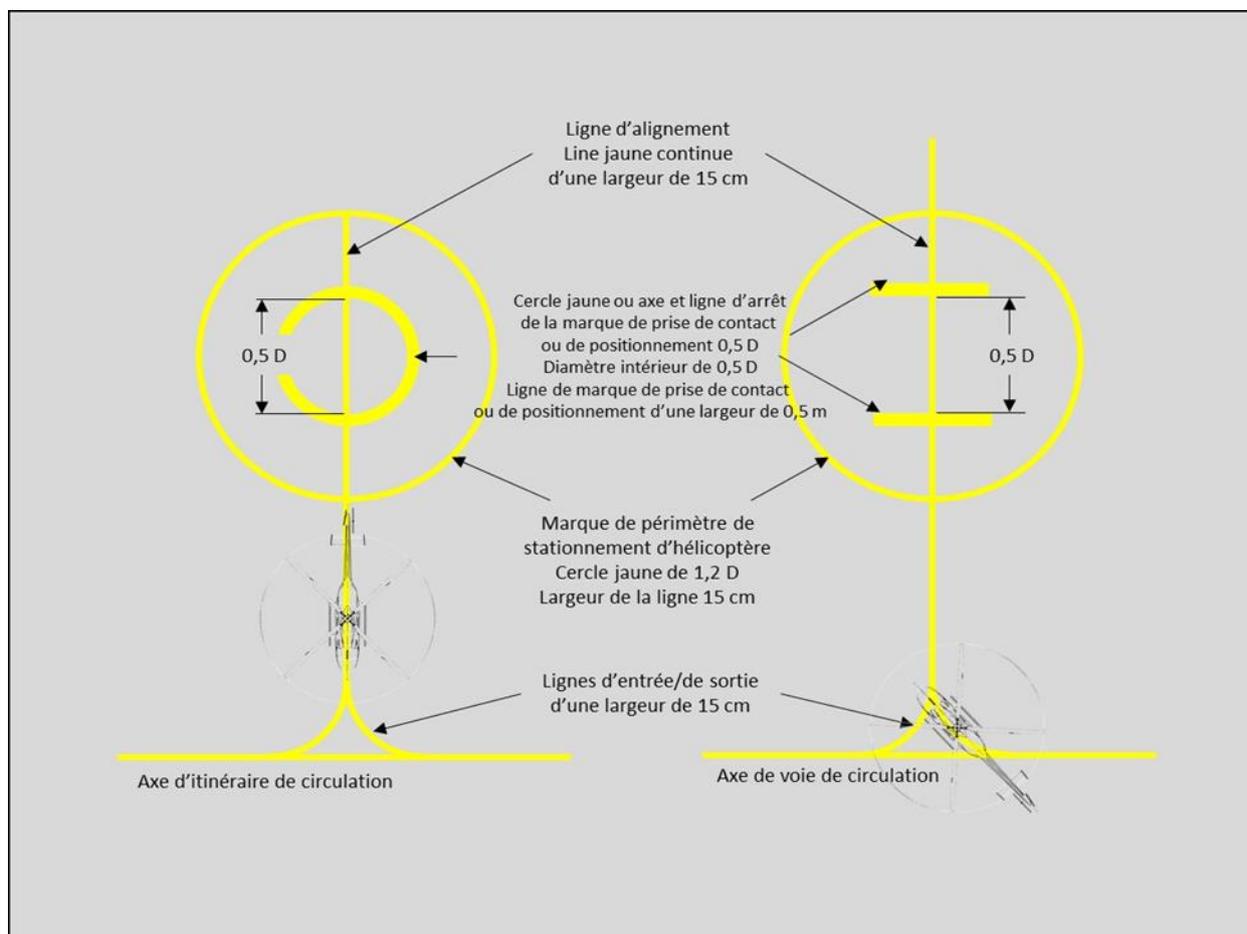


Figure 5-8. Marques de poste de stationnement d'hélicoptère

Caractéristiques

5.2.15.6 La marque de périmètre de poste de stationnement d'hélicoptère doit consister en une ligne jaune continue d'une largeur de 15 cm.

5.2.15.7 La TDPM doit avoir les caractéristiques décrites à la section 5.2.9 ci-dessus.

5.2.15.8 Les lignes d'alignement et les lignes d'entrée/de sortie doivent être des lignes jaunes continues d'une largeur de 15 cm.

5.2.15.9 Le rayon des sections courbes des lignes d'alignement et des lignes d'entrée/de sortie convienne pour le plus pénalisant des types d'hélicoptères auxquels le poste de stationnement est destiné.

5.2.15.10 Les marques d'identification de poste de stationnement doivent être d'une couleur contrastante afin d'être facilement lisibles.

Note 1. — Là où les hélicoptères ne doivent circuler que dans un seul sens, des flèches indiquant la direction à suivre peuvent être incorporées aux lignes d'alignement.

Note 2. — Les caractéristiques des marques concernant les dimensions du poste de stationnement et les lignes d'alignement et d'entrée/de sortie sont représentées à la Figure 5-8 – voir des exemples de postes de stationnement et leurs marques aux Figures 3.5 à 3.9 du Chapitre 3.



5.2.16 Marques de guidage d'alignement de trajectoire de vol

Note. — L'objectif d'une marque de guidage d'alignement de trajectoire de vol est de donner au pilote une indication visuelle de la ou des directions disponibles pour les trajectoires d'approche et/ou d'atterrissage.

Emploi

5.2.16.1 Des marques de guidage d'alignement de trajectoire de vol doivent être placés sur une hélistation lorsqu'il est souhaitable et possible d'indiquer la ou les directions des trajectoires d'approche et/ou de départ disponibles.

Note. — Les marques de guidage d'alignement de trajectoire de vol peuvent être combinées avec le dispositif lumineux de guidage de trajectoire de vol décrit à la section 5.3.4.

Emplacement

5.2.16.2 La marque de guidage d'alignement de trajectoire de vol doit être disposée sur une ligne droite le long de la direction de la trajectoire d'approche et/ou de départ sur une ou plusieurs des TLOF, FATO ou aires de sécurité, ou sur toute surface appropriée située dans le voisinage immédiat de la FATO ou de l'aire de sécurité.

Caractéristiques

5.2.16.3 La marque de guidage d'alignement de trajectoire de vol doit être constituée d'une ou plusieurs flèches disposées sur la TLOF, la FATO et/ou sur la surface de l'aire de sécurité de la manière indiquée à la Figure 5-9. Le segment de droite de la flèche doit avoir une largeur de 50 cm et une longueur d'au moins 3 m. Lorsqu'elle est combinée au dispositif lumineux de guidage d'alignement de trajectoire de vol décrit à la section 5.3.4, elle doit avoir la forme indiquée à la Figure 5-9. Cette figure donne aussi des indications sur les dimensions des pointes, qui demeurent constantes quelle que soit la longueur du segment de droite.

Note. — Dans le cas d'une trajectoire de vol qui n'admet qu'une direction d'approche ou qu'une direction de départ, la flèche peut être unidirectionnelle. Dans le cas d'hélistations qui n'ont qu'une seule trajectoire d'approche ou de départ disponible, une flèche bidirectionnelle est apposée.

5.2.16.4 Les marques doivent être de préférence blanches, sinon d'une couleur qui assure un bon contraste avec la couleur de la surface sur laquelle elles sont apposées.

5.3 Aides lumineuses

5.3.1 Généralités

Note 1. — Voir RAS 14, Volume I, section 5.3.1, relative aux spécifications concernant le masquage des feux non aéronautiques au sol et la conception des feux hors sol et des feux encastrés.

Note 2. — Dans le cas des héliplates-formes et hélistations situées auprès de voies navigables, il faut veiller à ce que le balisage aéronautique ne cause aucune confusion aux marins.

Note 3. — Étant donné que, d'une manière générale, les hélicoptères s'approchent de très près des sources lumineuses non aéronautiques, il importe particulièrement de veiller à ce que, à moins qu'il ne s'agisse de feux de navigation utilisés conformément aux règlements internationaux, ces feux soient dotés d'un écran défecteur ou placés de manière à éviter l'éblouissement par lumière directe ou réfléchie.



Note 4. — Les dispositifs visés aux sections 5.3.4, 5.3.6, 5.3.7 et 5.3.8 sont conçus pour assurer l'efficacité des repères visuels la nuit. Lorsque des dispositifs lumineux sont utilisés dans d'autres conditions (le jour, au crépuscule ou à l'aube), il peut être nécessaire d'augmenter l'intensité des feux au moyen d'un réglage de brillance approprié pour maintenir l'efficacité des indications visuelles. Le Manuel de conception des aérodromes de l'OACI (Doc 9157), 4e Partie — Aides visuelles, contient des indications à ce sujet.

Note 5. — Les spécifications de l'Annexe 14, Volume I Chapitre 6, relatives au marquage et au balisage lumineux des obstacles s'appliquent également aux hélistations et aux aires d'hélicoptère.

Note 6. — Dans les cas où l'arrivée à une hélistation doit se faire de nuit au moyen de systèmes de vision nocturne (NVIS), il est important d'établir la compatibilité du système NVIS avec tous les dispositifs lumineux de l'hélistation en demandant à l'exploitant d'hélicoptères de faire une évaluation avant utilisation.

5.3.2 Phare d'hélistation

Emploi

5.3.2.1 Un phare d'hélistation doit être installé à une hélistation :

- lorsqu'un guidage visuel à grande distance est jugé nécessaire et lorsque ce guidage n'est pas assuré par d'autres moyens visuels ; ou
- lorsqu'il est difficile d'identifier l'hélistation à cause des feux avoisinants.

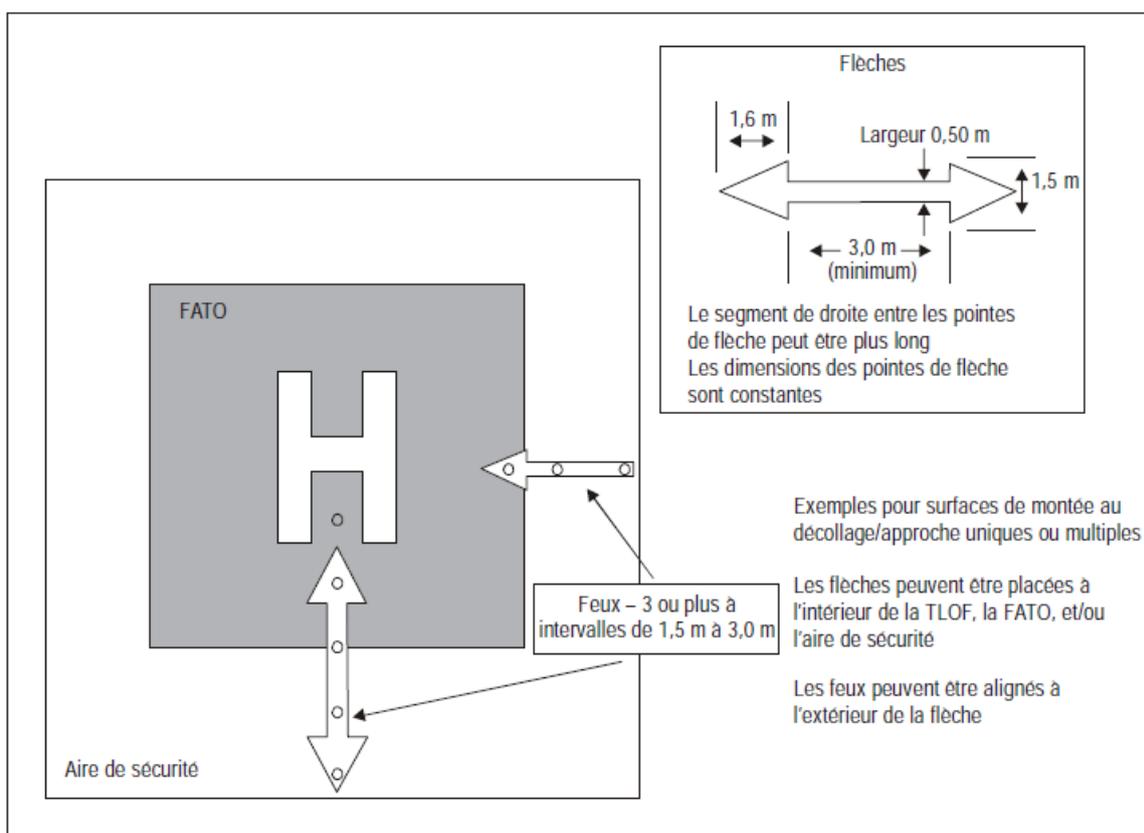


Figure 5-9. Marques et dispositifs lumineux de guidage d'alignement de trajectoire de vol



Emplacement

5.3.2.2 Le phare d'hélistation doit être placé sur l'hélistation ou à côté de celle-ci, de préférence en un point surélevé et de manière à ne pas éblouir les pilotes à faible distance.

Note. — Lorsqu'un phare d'hélistation risque d'éblouir les pilotes à faible distance, il peut être éteint au cours des phases finales d'approche et d'atterrissage.

Caractéristiques

5.3.2.3 Le phare d'hélistation émet des séries successives d'éclats blancs de courte durée séparées par des intervalles réguliers, conformément au schéma de la Figure 5-10.

5.3.2.4 Le phare doit être visible en azimuth sous tous les angles.

5.3.2.5 La répartition de l'intensité lumineuse effective de chaque éclat est celle qui est indiquée sur la Figure 5-11, Illustration 1.

Note. — Si l'on veut disposer d'un réglage de brillance, des valeurs de 10 % et de 3 % se sont révélées satisfaisantes. En outre, l'emploi d'un écran peut être nécessaire pour garantir que les pilotes ne doivent être pas éblouis au cours des phases finales d'approche et d'atterrissage.

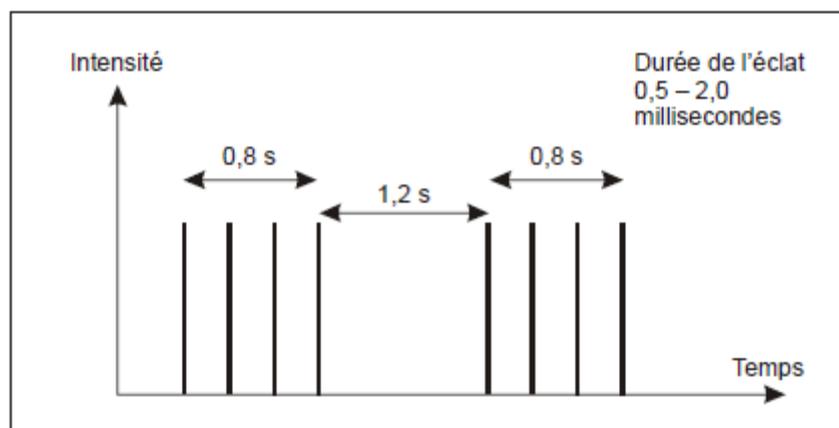


Figure 5-10. Caractéristiques d'éclat du phare d'hélistation

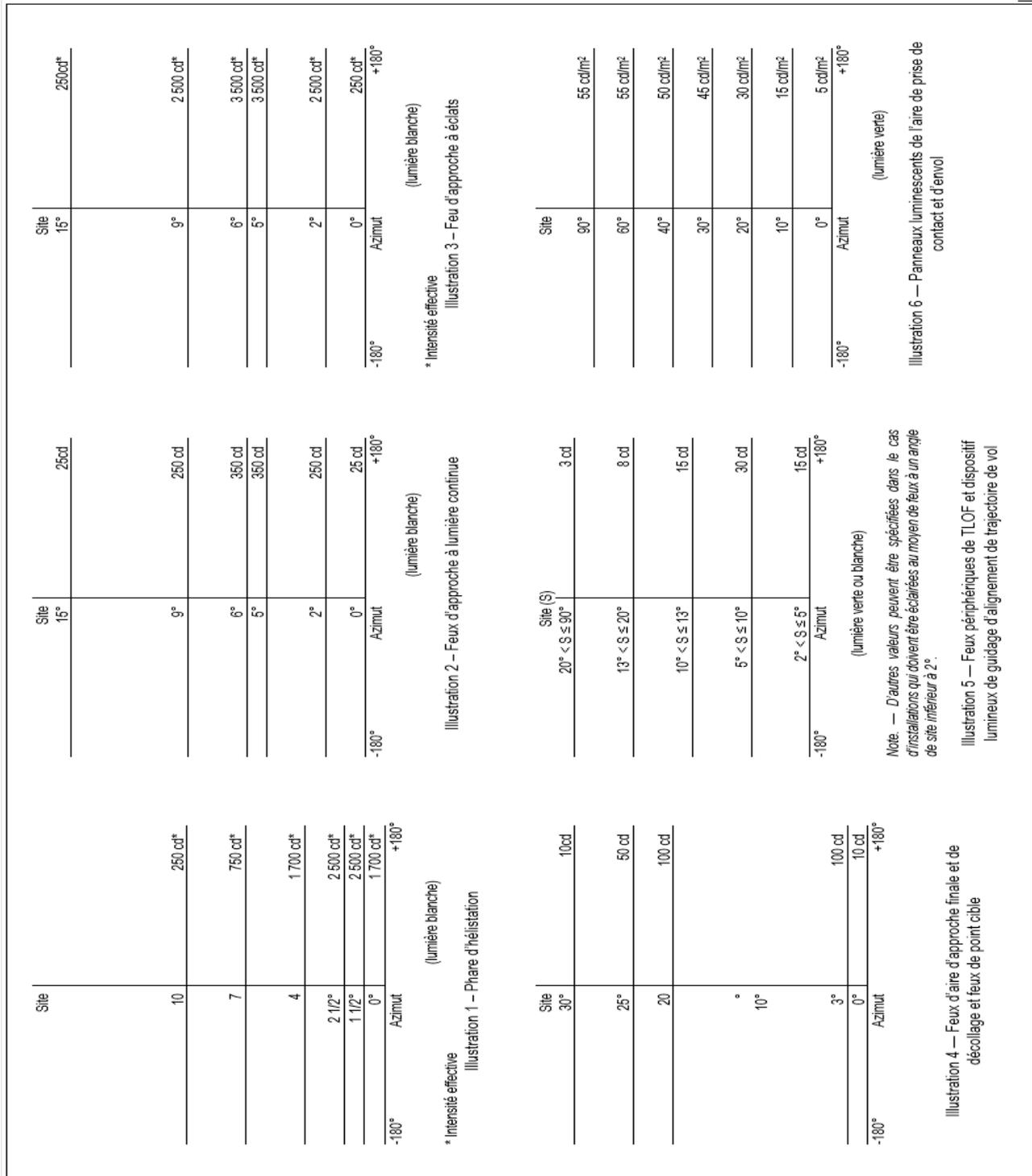


Figure 5-11. Diagrammes isocandelas



5.3.3 Dispositif lumineux d'approche

Emploi

5.3.3.1 Un dispositif lumineux d'approche doit être installé sur une hélisation lorsqu'il est souhaitable et possible d'indiquer aux pilotes une direction préférée d'approche.

Emplacement

5.3.3.2 Le dispositif lumineux d'approche doit être disposé en ligne droite le long de la direction préférée d'approche.

5.3.3.3 Un dispositif lumineux d'approche se compose d'une rangée de trois feux, uniformément espacés à 30 m d'intervalle, et d'une barre transversale de 18 m de longueur située à 90 m du périmètre de la FATO, comme il est indiqué sur la Figure 5-12. Les feux constituant la barre transversale doivent former autant que possible une ligne droite horizontale perpendiculaire à la ligne de feux axiaux et partagée en deux par cette dernière et ils doivent être espacés à 4,5 m d'intervalle. Lorsqu'il y a lieu de rendre plus visible l'alignement d'approche finale, des feux supplémentaires, espacés uniformément à 30 m d'intervalle, doivent être ajoutés en amont de la barre transversale. Les feux qui se trouvent en amont de la barre transversale peuvent être des feux fixes ou des feux à éclats séquentiels, selon les conditions ambiantes.

Note. — Des feux à éclats séquentiels peuvent être utiles lorsque le repérage du dispositif lumineux d'approche est rendu difficile par les lumières environnantes.

5.3.3.4 Les feux fixes doivent être des feux blancs omnidirectionnels.

5.3.3.5 Les feux à éclats séquentiels doivent être des feux blancs omnidirectionnels.

5.3.3.6 Les feux à éclats séquentiels émettent un éclat par seconde et que leur répartition lumineuse est celle qui est indiquée sur la Figure 5-11, Illustration 3. La séquence d'éclats doit commencer au feu le plus en amont et se propager en direction de la barre transversale.

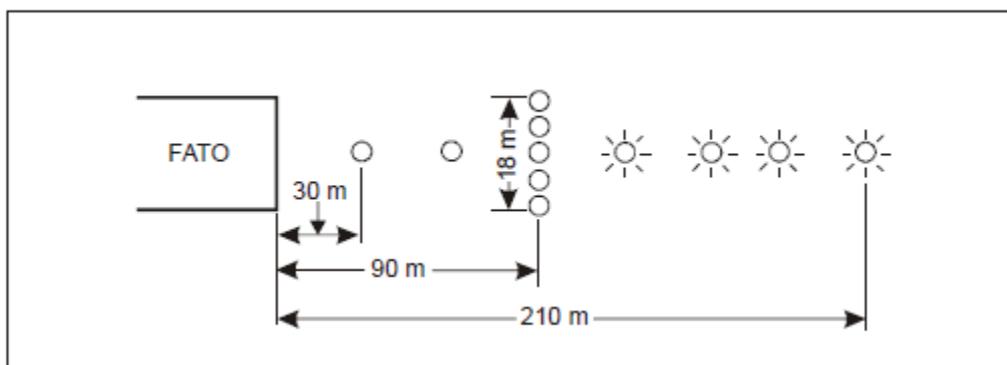


Figure 5-12. Dispositif lumineux d'approche

5.3.3.7 Un réglage de brillance approprié doit être prévu pour permettre d'ajuster l'intensité lumineuse afin de tenir compte des conditions ambiantes.

Note. — Les réglages d'intensité ci-après ont été jugés appropriés :

- a) feux fixes — 100 %, 30 % et 10 % ;
- b) feux à éclats — 100 %, 10 % et 3 %.



5.3.4 Dispositif lumineux de guidage d'alignement de trajectoire de vol

Emploi

5.3.4.1 Des dispositifs lumineux de guidage d'alignement de trajectoire de vol doivent être installés sur une hélistation lorsqu'il est souhaitable et possible d'indiquer les directions des trajectoires d'approche et/ou de départ disponibles.

Note. — Le dispositif lumineux de guidage d'alignement de trajectoire de vol peut être combiné avec les marques de guidage d'alignement de trajectoire de vol décrites à la section 5.2.18.

Emplacement

5.3.4.2 Le dispositif lumineux de guidage d'alignement de trajectoire de vol doit être disposé sur une ligne droite le long de la direction de la trajectoire d'approche et/ou de départ sur une ou plusieurs des TLOF, FATO ou aires de sécurité, ou sur toute surface appropriée située dans le voisinage immédiat de la FATO, de la TLOF ou de l'aire de sécurité.

5.3.4.3 Lorsque le dispositif lumineux est combiné à une marque de guidage d'alignement de trajectoire de vol, que les feux doivent être disposés dans la mesure du possible à l'intérieur des marques de flèche.

Caractéristiques

5.3.4.4 Le dispositif lumineux de guidage d'alignement de trajectoire de vol se compose d'une rangée de trois feux ou plus uniformément espacés sur une distance minimale totale de 6 m. Les intervalles entre les feux ne doivent pas être inférieurs à 1,5 m et ne doivent pas dépasser 3 m. Lorsque l'espace le permet, cinq feux doivent être installés (voir Figure 5-9).

Note. — Le nombre de feux et l'intervalle entre ces feux peuvent être modifiés pour tenir compte de l'espace disponible. Si plus d'un dispositif lumineux d'alignement de trajectoire de vol est utilisé pour indiquer les directions des trajectoires d'approche et/ou de départ disponibles, les caractéristiques de chaque dispositif demeurent généralement les mêmes (voir Figure 5-9).

5.3.4.5 Les feux doivent être blancs, fixes, encastrés et omnidirectionnels.

5.3.4.6 Les feux doivent être répartis comme l'indique la Figure 5-11, Illustration 6.

5.3.4.7 Un réglage approprié doit être prévu pour permettre d'ajuster l'intensité lumineuse afin de tenir compte des conditions ambiantes et d'équilibrer le dispositif lumineux de guidage d'alignement de trajectoire de vol avec d'autres feux de l'hélistation et tout autre balisage lumineux qui peut se trouver autour de l'hélistation.

5.3.5 Dispositif de guidage visuel d'alignement

Note. — L'objectif d'un dispositif de guidage visuel d'alignement est de donner au pilote des repères visibles et distincts pour l'aider à capturer et à maintenir une trajectoire spécifiée d'approche vers une hélistation. On trouve des orientations sur les systèmes de guidage dans le Manuel de l'hélistation (Doc 9261).



Emploi

5.3.5.1 Un dispositif de guidage visuel d'alignement doit être installé pour desservir l'approche vers une hélisation lorsqu'une ou plusieurs des conditions ci-après existent, notamment de nuit :

- a) les procédures de franchissement d'obstacles, procédures antibruit ou procédures de contrôle de la circulation aérienne exigent de respecter une direction d'approche particulière ;
- b) l'environnement de l'hélisation ne fournit guère de repères visuels de surface ;
- c) il est physiquement impossible d'installer un dispositif lumineux d'approche.

5.3.6 Indicateur visuel de pente d'approche

Note. — L'objectif d'un indicateur visuel de pente d'approche est de donner au pilote des repères visibles et distincts de couleur dans un plan spécifié en site et en azimut, pour l'aider à capturer et à maintenir la porte d'approche vers la position voulue dans une FATO. On trouve des orientations sur les indicateurs appropriés de pente d'approche visuelle dans le Manuel de l'hélisation (Doc 9261).

Emploi

5.3.6.1 Un indicateur visuel de pente d'approche doit être installé pour desservir l'approche vers une hélisation, que celle-ci soit ou non desservie par d'autres aides visuelles d'approche ou par des aides non visuelles, lorsqu'une ou plusieurs des conditions ci-après existent, notamment de nuit :

- a) les procédures de franchissement d'obstacles, procédures antibruit ou procédures de contrôle de la circulation aérienne exigent de respecter une pente déterminée ;
- b) l'environnement de l'hélisation ne fournit guère de repères visuels au sol ;
- c) les caractéristiques de l'hélicoptère considéré exigent une approche stabilisée.

5.3.7 Dispositifs lumineux d'aire d'approche finale et de décollage pour hélisations terrestres en surface

Note. — L'objectif d'un dispositif lumineux d'aire d'approche finale et de décollage pour hélisations terrestres en surface est de donner au pilote effectuant un vol de nuit une indication de la forme, de l'emplacement et de l'étendue de la FATO.

Emploi

5.3.7.1 Lorsqu'une aire de FATO dotée d'une surface solide est aménagée sur une hélisation à la surface, destinée à être utilisée de nuit, on installe des feux de FATO ; toutefois, ces feux peuvent être omis lorsque la FATO et la TLOF sont presque coïncidentes ou si les limites de la FATO apparaissent clairement.

Emplacement

5.3.7.2 Les feux d'aire de FATO sont placés en bordure de la FATO. Ils doivent être disposés à intervalles uniformes, comme suit :

- a) pour les aires ayant la forme d'un carré ou d'un rectangle, à des intervalles ne dépassant pas 50 m, avec au minimum quatre feux sur chaque côté, y compris un feu à chaque coin ; et
- b) pour les aires de toute autre forme, y compris les aires circulaires, à des intervalles ne dépassant pas 5 m, avec au moins dix feux.



Caractéristiques

5.3.7.3 Les feux de FATO doivent être des feux blancs fixes, omnidirectionnels. Lorsqu'il y a lieu de faire varier l'intensité des feux, ils doivent être de couleur blanc variable.

5.3.7.4 La répartition lumineuse des feux d'aire d'approche finale et de décollage doit être conforme à la Figure 5-11, Illustration 45.

5.3.7.5 La hauteur des feux ne dépasse pas 25 cm et que, si des feux qui font saillie au-dessus de la surface risquent de présenter un danger pour l'exploitation des hélicoptères, ces feux doivent être encastrés. Lorsqu'une FATO n'est pas destinée à l'envol ou à la prise de contact, la hauteur des feux au-dessus du niveau du sol ne doit pas dépasser 25 cm.

5.3.8 Feux de point cible

Note. — L'objectif des feux de point cible est de donner au pilote, de nuit, un repère visuel lui indiquant la direction préférée d'approche/départ ; le point dont l'hélicoptère s'approche en vol stationnaire avant de se positionner sur une TLOF, où il peut prendre contact ; et le fait que la surface de la FATO n'est pas destinée à une prise de contact.

Emploi

5.3.8.1 Lorsqu'une hélisation destinée à être utilisée de nuit est dotée d'une marque de point cible, des feux de point cible doivent être installés.

Emplacement

5.3.8.2 Les feux de point cible doivent être coïmplantés avec la marque de point cible.

Caractéristiques

5.3.8.3 La configuration des feux de point cible doit être obtenue à l'aide d'au moins six feux blancs omnidirectionnels, comme le montre la Figure 5-6. Ces feux doivent être encastrés lorsque des feux qui font saillie au-dessus de la surface risquent de présenter un danger pour l'exploitation des hélicoptères.

5.3.8.4 La répartition lumineuse des feux de point cible doit être conforme à la Figure 5-11, Illustration 4.

5.3.9 Dispositif lumineux d'aire de prise de contact et d'envol

Note. — L'objectif d'un dispositif lumineux d'aire de prise de contact et d'envol est d'éclairer la TLOF et les éléments nécessaires qui s'y trouvent. Pour une TLOF située dans une FATO, l'objectif est que le pilote puisse discerner, en approche finale, la TLOF et les éléments nécessaires qui s'y trouvent, tandis que pour une TLOF située sur une hélisation en terrasse, une hélisation sur navire ou une héliplate-forme, l'objectif est de permettre l'acquisition visuelle à partir d'une distance définie et de fournir suffisamment de repères de forme pour permettre l'établissement d'un angle d'approche approprié.

Emploi

5.3.9.1 Un dispositif lumineux de TLOF doit être installé sur une hélisation destinée à être utilisée de nuit.

Note. — Lorsqu'une TLOF est située dans un poste de stationnement, l'objectif peut être réalisé grâce à l'utilisation d'un éclairage ambiant ou d'un éclairage par projecteurs.



5.3.9.2 Dans le cas d'une hélistation en surface, l'éclairage de la TLOF dans une FATO fait appel à une ou plusieurs des solutions suivantes :

- a) feux périphériques ;
- b) projecteurs ;
- c) éclairage par panneaux de lumière ponctuelle (ASPSL) ou panneaux luminescents (LP) pour identifier la TLOF lorsque l'on ne peut adopter les solutions des alinéas a) et b) et que l'on dispose de feux de FATO.

5.3.9.3 Dans le cas d'une hélistation en terrasse ou d'une héliplate-forme, l'éclairage de la TLOF dans une FATO doit être constitué :

- a) par des feux périphériques ; et
- b) par des panneaux ASPSL, des LP pour identifier la TDPM, ou des projecteurs ou une combinaison de ces moyens, pour l'éclairage de la TLOF.

Note. — Sur les hélistations en terrasse, les hélistations sur navire et les héliplates-formes, il est essentiel, pour le positionnement des hélicoptères au cours des manœuvres d'approche finale et d'atterrissage, de faire apparaître des repères de surface à l'intérieur de la TLOF. Ces repères peuvent être fournis par divers moyens d'éclairage (panneaux ASPSL, LP, projecteurs ou combinaison de ces moyens, etc.) en plus des feux périphériques. Il a été démontré que la combinaison de feux périphériques, de panneaux ASPSL sous forme de bandes de diodes électroluminescentes (DEL) en boîtier étanche et de feux encastrés donne les meilleurs résultats pour identifier la TDPM et les marques distinctives d'hélistation.

5.3.9.4 Lorsqu'il y a lieu d'améliorer les repères de surface, la TLOF d'une hélistation en surface destinée à être utilisée de nuit doit être dotée de panneaux ASPSL et/ou de LP pour identifier la TDPM et/ou les marques de projecteurs.

Emplacement

5.3.9.5 Les feux périphériques de TLOF doivent être placés en bordure de l'aire désignée comme TLOF ou à 1,5 m au maximum du bord. Dans le cas d'une TLOF de forme circulaire, ces feux doivent être placés :

- a) sur des lignes droites, selon une configuration qui fournit aux pilotes des renseignements sur la dérive ;
- b) lorsque la solution de l'alinéa a) n'est pas possible, à la périphérie de la TLOF, uniformément espacés selon l'intervalle approprié ; toutefois, sur un secteur de 45°, les feux doivent être espacés selon un intervalle réduit de moitié.

5.3.9.6 Les feux périphériques de TLOF doivent être espacés uniformément à des intervalles ne dépassant pas 3 m dans le cas des hélistations en terrasse et des héliplates-formes, et 5 m dans le cas des hélistations en surface. Ces feux doivent être au nombre de quatre au minimum, de chaque côté, y compris un feu à chaque coin. Dans le cas d'une TLOF de forme circulaire, dans laquelle les feux sont installés conformément au § 5.3.9.5, alinéa b), ces feux doivent être au nombre de quatorze, au minimum.

Note. — Le Manuel de l'hélistation de l'OACI (Doc 9261) contient des indications à ce sujet.



5.3.9.7 Les feux périphériques de TLOF installés sur une hélirstation en terrasse ou une héliplate-forme fixe doivent être disposés de manière qu'un pilote se trouvant au-dessous de la hauteur de la TLOF ne puisse en discerner la configuration.

5.3.9.8 Les feux périphériques de TLOF installés sur une héliplate-forme mobile ou une hélirstation sur navire doivent être disposés de manière qu'un pilote se trouvant au-dessous de la hauteur de la TLOF ne puisse en discerner la configuration lorsque l'héliplate-forme ou l'hélirstation sur navire est à l'horizontale.

5.3.9.9 Sur les hélirstations en surface, des panneaux ASPSL ou des LP, s'ils sont installés pour identifier la TLOF, doivent être disposés le long de la marque indiquant la limite de la TLOF. Lorsque la TLOF a une forme circulaire, ils doivent être placés sur les lignes droites qui circonscrivent cette aire.

5.3.9.10 Sur les hélirstations en surface, les LP installés sur une TLOF doivent être au nombre de neuf, au minimum. La longueur totale des LP dans un dispositif doit être au moins égale à 50 % de la longueur du dispositif. Il doit y avoir un nombre impair de panneaux, avec au moins trois panneaux de chaque côté de la TLOF, y compris un panneau à chaque coin. Les LP doivent être uniformément espacés avec, entre les extrémités de panneaux adjacents, une distance ne dépassant pas 5 m de chaque côté de la TLOF.

5.3.9.11 Lorsque des LP sont utilisés sur une hélirstation en terrasse ou une héliplate-forme afin d'améliorer les repères de surface, il est recommandé de ne pas les placer à proximité des feux périphériques. Ils doivent être disposés autour d'une marque de prise de contact ou coïncider avec la marque distinctive d'hélirstation.

5.3.9.12 Les projecteurs de TLOF doivent être placés de manière à ne pas éblouir les pilotes d'hélicoptère en vol ou le personnel en service sur l'aire. Ils doivent être disposés et orientés de manière à réduire le plus possible les zones d'ombre.

Note. — Il a été démontré que la TDPM ou les marques distinctives d'hélirstation éclairées au moyen de panneaux ASPSL et de LP constituent un meilleur repère de surface que des marques éclairées par des projecteurs bas. Étant donné le risque de mauvais alignement, si l'on utilise des projecteurs, il faut les vérifier régulièrement pour s'assurer qu'ils demeurent conformes aux spécifications de la section 5.3.9.

Caractéristiques

5.3.9.13 Les feux périphériques de TLOF doivent être des feux fixes omnidirectionnels de couleur verte.

5.3.9.14 Sur une hélirstation en surface, les panneaux ASPSL ou les LP doivent émettre une lumière verte lorsqu'ils sont utilisés pour définir le périmètre de la TLOF.

5.3.9.15 Les quantités colorimétriques et les facteurs de luminance des couleurs utilisées pour les LP doivent être conformes aux dispositions du RAS 14, Volume I, Appendice 1, § 3.4.

5.3.9.16 Un LP doit avoir une largeur minimale de 6 cm. Le boîtier du panneau doit être de la même couleur que la marque qu'il définit.

5.3.9.17 Pour une hélirstation en surface ou une hélirstation en terrasse, la hauteur des feux périphériques de la TLOF situés dans une FATO ne doit pas dépasser 5 cm et les feux qui font saillie au-dessus de la surface qui risquent de présenter un danger pour l'exploitation des hélicoptères doivent être encastrés.



5.3.9.18 Pour une héliplate-forme ou hélisation sur navire, la hauteur des feux périphériques de la TLOF ne doit pas dépasser 5 cm et, dans le cas d'une FATO/TLOF, 15 cm.

5.3.9.19 Les projecteurs de TLOF situés dans l'aire de sécurité d'une hélisation en surface ou d'une hélisation en terrasse, ne doivent pas dépasser une hauteur de 25 cm.

5.3.9.20 Pour une héliplate-forme ou une hélisation sur navire, la hauteur des projecteurs de la TLOF ne doit pas dépasser 5 cm et, dans le cas d'une FATO/TLOF, 15 cm.

5.3.9.21 Les LP ne font pas saillie de plus de 2,5 cm au-dessus de la surface.

5.3.9.22 La répartition lumineuse des feux périphériques doit être conforme à la Figure 5-11, Illustration 5.

5.3.9.23 La répartition lumineuse des LP doit être conforme à la Figure 5-11, Illustration 6.

5.3.9.24 La répartition spectrale des projecteurs de TLOF doit être telle que les marques de surface et les marques de balisage d'obstacles puissent être correctement identifiées.

5.3.9.25 L'éclairage horizontal moyen des projecteurs, mesuré à la surface de la TLOF, doit être d'au moins 10 lux, avec un taux d'uniformité (moyen à minimal) ne dépassant pas 8/1.

5.3.9.26 Les feux utilisés pour éclairer les TDPC doivent être constitués d'un cercle de bandes ASPSL omnidirectionnelles émettant une lumière jaune. La longueur totale des bandes ASPSL ne doit pas être inférieure à 50 % de la circonférence du cercle.

5.3.9.27 L'éclairage de la marque distinctive d'hélisation, le cas échéant, doit être un éclairage omnidirectionnel émettant une lumière de couleur verte.

5.3.10 Projecteurs de poste de stationnement d'hélicoptère

Note. — L'objectif des projecteurs de poste de stationnement d'hélicoptère est d'éclairer la surface du poste de stationnement ainsi que les marques connexes pour aider aux manœuvres et au positionnement d'un hélicoptère et faciliter les opérations essentielles autour de l'hélicoptère.

Emploi

5.3.10.1 Des projecteurs doivent être prévus pour l'éclairage d'un poste de stationnement destiné à être utilisé de nuit.

Note. — Des orientations sur les projecteurs de poste de stationnement figurent dans la section du Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), Partie 4, concernant l'éclairage des aires de trafic.

Emplacement

5.3.10.2 Les projecteurs de poste de stationnement pour hélicoptères doivent être situés de manière à fournir un éclairage adéquat, avec un minimum d'éblouissement pour le pilote d'hélicoptère en vol et au sol, et pour le personnel qui se trouve sur le poste de stationnement. Les projecteurs doivent être disposés et orientés de façon à ce qu'un poste de stationnement pour hélicoptères soit éclairé à partir de deux ou plusieurs directions afin de réduire les ombres au minimum.

Caractéristiques

5.3.10.3 La distribution spectrale des projecteurs de poste de stationnement doit être telle que les couleurs utilisées pour les marques de surface et les marques de balisage d'obstacles puissent être correctement identifiées.



5.3.10.4 L'éclairage horizontal et vertical doit être suffisant pour garantir que les repères visuels puissent être discernés pour les manœuvres et le positionnement requis, et que les opérations essentielles autour de l'hélicoptère être réalisé rapidement sans danger pour le personnel ou l'équipement.

5.3.11 Éclairage par projecteurs de l'aire d'hélitreillage

Note. — L'objectif de l'éclairage par projecteurs de l'aire d'hélitreillage et d'éclairer la surface, les obstacles et les repères visuels pour aider à ce qu'un hélicoptère soit positionné au-dessus, et confiné dans, une aire dans laquelle un passager ou du matériel peut être déposé ou soulevé.

Emploi

5.3.11.1 On installe un éclairage par projecteurs sur une aire d'hélitreillage destinée à être utilisée de nuit.

Emplacement

5.3.11.2 Les projecteurs d'aire d'hélitreillage doivent être placés de manière à ne pas éblouir les pilotes d'hélicoptères en vol ou le personnel en service sur l'aire. Ils doivent être disposés et orientés de manière à réduire le plus possible les zones d'ombre.

Caractéristiques

5.3.11.3 La répartition spectrale des projecteurs d'aire d'hélitreillage doit être telle que les marques de surface et les marques de balisage d'obstacles puissent être correctement identifiées.

5.3.11.4 L'éclairage horizontal moyen, mesuré à la surface de l'aire d'hélitreillage, doit être d'au moins 10 lux.

5.3.12 Feux de voie de circulation

Note. — Les spécifications concernant les feux axiaux de voie de circulation et les feux de bord de voie de circulation (voir RAS 14, Volume I, sections 5.3.16 et 5.3.17) sont également applicables aux voies destinées à la circulation au sol des hélicoptères.

5.3.13 Aides visuelles pour signaler les obstacles situés à l'extérieur et au-dessous des surfaces de limitation d'obstacles

Note. — Les modalités d'une étude aéronautique des objets situés à l'extérieur de la surface de limitation d'obstacles (OLS) et d'autres objets font l'objet de dispositions de l'Annexe 14, Volume I, Chapitre 4.

5.3.13.1 Lorsqu'une étude aéronautique indique que des obstacles se trouvant dans des zones situées à l'extérieur et au-dessous des limites de l'OLS établies pour une hélistation constituent un danger pour les hélicoptères, ils doivent être marqués et éclairés, à ceci près que la marque peut être omise lorsque l'obstacle est éclairé au moyen de feux d'obstacles à haute intensité, de jour.

5.3.13.2 Lorsqu'une étude aéronautique indique que des fils ou câbles aériens qui traversent un cours d'eau, une voie navigable, une vallée ou une autoroute constituent un danger pour les hélicoptères, ils doivent être marqués, et les pylônes qui les soutiennent, marqués et éclairés.



5.3.14 Éclairage des obstacles par projecteurs

Emploi

5.3.14.1 Sur une hélistation destinée à être utilisée de nuit, les obstacles doivent être éclairés par projecteurs s'il n'est pas possible de les baliser avec des feux d'obstacles.

Emplacement

5.3.14.2 Les projecteurs d'éclairage d'obstacles doivent être disposés de manière à éclairer la totalité de l'obstacle et dans la mesure du possible de façon à ne pas éblouir les pilotes d'hélicoptère.

Caractéristiques

5.3.14.3 L'éclairage des obstacles par projecteurs doit être conçu de manière à produire une luminance d'au moins 10 cd/m².



CHAPITRE 6. INTERVENTIONS D'URGENCE SUR LES HELISTATIONS

6.1 Plan d'urgence d'hélistation

— Généralités

Note liminaire. — L'établissement d'un plan d'urgence d'hélistation est l'opération qui consiste à déterminer les moyens de faire face à une situation d'urgence survenant sur une hélistation ou dans son voisinage. Comme exemples de situation d'urgence, on peut citer les accidents d'hélicoptères sur l'hélistation ou à proximité, les urgences médicales, les incidents concernant des marchandises dangereuses, les incendies et les catastrophes naturelles.

Le but d'un plan d'urgence d'hélistation est de limiter le plus possible les effets d'une situation d'urgence en sauvant des vies humaines et en maintenant l'exploitation des hélicoptères.

Le plan d'urgence d'hélistation énonce les procédures permettant de coordonner les interventions des organismes ou services d'hélistation (organisme des services de la circulation aérienne, services d'incendie, administration de l'hélistation, services médicaux et ambulanciers, exploitants d'aéronefs, services de sûreté et police) et celles des organismes de la collectivité locale (services d'incendie, police, services médicaux et ambulanciers, hôpitaux, armée, services de surveillance des ports garde côtière) qui peuvent aider à faire face aux situations d'urgence.

6.1.1 Un plan d'urgence d'hélistation doit être établi en proportion des opérations d'hélicoptères et des autres activités pour lesquelles elle est utilisée.

6.1.2 Le plan indique les organismes qui peuvent aider à faire face à une situation d'urgence survenant sur l'hélistation ou dans son voisinage.

6.1.3 Le plan d'urgence d'hélistation comprend des dispositions pour la coordination des mesures à prendre en cas d'urgence survenant sur l'hélistation ou dans son voisinage.

6.1.4 Si une trajectoire d'approche/de départ à une hélistation passe au-dessus de l'eau, le plan indique l'organisme responsable de la coordination du sauvetage en cas d'amerrissage forcé d'un hélicoptère et comment contacter cet organisme.

6.1.5 Le plan comprend au moins :

- a) une indication des types d'urgences ayant fait l'objet d'une planification ;
- b) une indication de la façon de déclencher le plan pour chaque urgence spécifiée ;
- c) les noms des organismes d'hélistation et hors hélistation à contacter pour chaque type d'urgence, avec numéros de téléphone ou autres coordonnées ;
- d) une indication du rôle de chaque organisme pour chaque type d'urgence ;
- e) une liste des services pertinents disponibles sur l'hélistation, avec numéros de téléphone ou autres coordonnées ;



6.2.1 Application

6.2.1.1 À compter du 1^{er} janvier 2023, les spécifications suivantes doivent s'appliquer aux hélistations nouvellement construites ou au remplacement de systèmes ou de parties de systèmes existants : 6.2.2.1, 6.2.3.3, 6.2.3.4, 6.2.3.6, 6.2.3.7, 6.2.3.9, 6.2.3.10, 6.2.3.12, 6.2.3.13 et 6.2.4.2.

Note. — Pour les zones réservées à l'usage exclusif des hélicoptères à des aérodromes principalement destinés aux avions, la distribution d'agents extincteurs, le délai d'intervention, l'équipement et le personnel de sauvetage ne sont pas abordés dans la présente section ; voir l'Annexe 14, Volume I, Chapitre 9.

6.2.1.2 Du matériel et des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie doivent être prévus aux héliplates-formes et aux hélistations en terrasse situées au-dessus de structures occupées.

6.2.1.3. Une évaluation des risques de sécurité doit être faite afin de déterminer la nécessité de l'équipement et des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie aux hélistations en surface et hélistations en terrasse situées au-dessus de structures non occupées.

Note. — Le Manuel de l'hélistation (Doc 9261) contient des orientations supplémentaires sur les facteurs qui peuvent sous-tendre l'évaluation des risques de sécurité, notamment des modèles de dotation en personnel pour les hélistations qui n'enregistrent que des mouvements occasionnels et des exemples de zones non occupées qui peuvent être situées au-dessous des hélistations en terrasse.

6.2.2 Niveau de protection assuré

6.2.2.1 Pour l'application des agents principaux, le débit (en litres/minute) appliqué au-dessus de la zone critique pratique (en m²) doit être fondé sur l'exigence de maîtrise d'incendie qui peut survenir sur l'hélistation en l'espace d'une minute, calculée depuis de l'activation du système jusqu'à l'obtention du débit approprié.

Calcul de la zone critique pratique lorsque l'agent principal est appliqué sous forme de jet plein

Note. — La présente section n'est pas applicable aux héliplates-formes, indépendamment des modalités de dispersion de l'agent principal.

6.2.2.2 La zone critique pratique se calcule en multipliant la longueur du fuselage de l'hélicoptère (m) par la largeur du fuselage de l'hélicoptère (m) plus un facteur de largeur supplémentaire (W_1) de 4 m. La catégorisation de H0 à H3 doit être déterminée sur la base des dimensions du fuselage inscrites dans le Tableau 6-1 ci-dessous.

Tableau 6-1 Catégorisation des hélistations en termes de lutte contre l'incendie

Catégorie	Longueur maximale du fuselage	Largeur maximale du fuselage
(1)	(2)	(3)
H0	inférieure à 8 m	1,5 m
H1	de 8 m à 12 m non inclus	2 m
H2	de 12 m à 16 m non inclus	2,5 m
H3	de 16 m à 20 m	3 m



Note 1. — Pour les hélicoptères dont l'une ou les deux dimensions dépassent les valeurs correspondant à la catégorie d'hélistation H3, il faut recalculer le niveau de protection en utilisant des hypothèses d'aires de zones critiques pratiques fondées sur la longueur réelle du fuselage et la largeur réelle du fuselage de l'hélicoptère plus un facteur de largeur supplémentaire (W_1) de 6 m.

Note 2. — La zone critique pratique peut être considérée sur une base spécifique à un type d'hélicoptère en utilisant la formule décrite au 6.2.2.2. Des orientations sur la zone critique pratique par rapport à la catégorie de l'hélistation en termes de lutte contre l'incendie sont données dans le Manuel de l'hélistation (Doc 9261), où une tolérance discrétionnaire de 10 % sur « les limites supérieures » de la dimension du fuselage est appliquée.

Calcul de la zone critique pratique lorsque l'agent principal est appliqué par projection en jet diffusé

6.2.2.3 Les hélistations à l'exception des héliplatesformes, la zone pratique critique doit être fondée sur une zone qui s'inscrit dans le périmètre de l'hélistation, qui inclut toujours la TLOF et, dans la mesure où elle est portante, la FATO.

6.2.2.4 Pour les héliplates-formes la zone critique pratique doit être fondée sur le cercle le plus grand que l'on puisse inscrire dans le périmètre de la TLOF.

Note. — Le paragraphe 6.2.2.4 s'applique au calcul de la zone critique pratique pour les héliplates-formes, indépendamment du mode de dispersion de l'agent principal.

6.2.3 Agents extincteurs

Note. — Dans toute la section 6.2.3, on part de l'hypothèse que le débit d'une mousse satisfaisant au niveau B de performance est fondé sur un taux d'application de 5.5 L/min/m², et, pour une mousse satisfaisant au niveau C de performance et pour l'eau, on suppose que le débit est fondé sur un taux d'application de 3,75 L/min/m². Ces débits peuvent être réduits si, sur la base d'essais pratiques, un État démontre que les objectifs précisés au § 6.2.2.1 peuvent être atteints au moyen d'une mousse spécifique à un débit plus faible (l/min).

Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie, contient des renseignements sur les propriétés physiques et le pouvoir d'extinction qu'une mousse doit avoir pour satisfaire au niveau B ou C de performance.

Hélistations en surface où l'agent principal est appliqué sous forme de jet plein au moyen d'un applicateur portatif de mousse (PFAS)

Note. — Sauf dans le cas d'une hélistation en surface de taille limitée, on part du principe que l'équipement d'extinction par mousse est transporté jusqu'au lieu de l'incident ou accident sur un véhicule approprié (un PFAS).

6.2.3.1 Lorsqu'un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie est assuré à une hélistation en surface, la quantité d'agent principal et d'agents complémentaires doit être conforme au Tableau 6-2.

Note. — On part de l'hypothèse que la durée minimale d'application mentionnée au Tableau 6-2 est de deux minutes. Toutefois, si les services incendie spécialisés de renfort sont éloignés de l'hélistation, il faut peut-être envisager de porter la durée d'application de deux minutes à trois minutes.



Tableau 6-2 Quantités minimales utilisables d'agents extincteurs — Hélistations en surface

Catégorie	Mousse satisfaisant au niveau B de performance		Mousse satisfaisant au niveau C de performance		Agents complémentaires	
	Eau (L)	Débit de la solution de mousse /minute (L)	Eau (L)	Débit de la solution de mousse/minute (L)	Agent chimique en poudre (kg)	et Agent gazeux (kg)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
H 0	500	250	330	165	23	9
H 1	800	400	540	270	23	9
H 2	1200	600	800	400	45	18
H 3	1 600	800	1 100	550	90	36

Hélistations en terrasse où l'agent principal est appliqué sous forme de jet plein au moyen d'un applicateur fixe de mousse (FFAS)

Note. — On part de l'hypothèse que l'agent principal (mousse) est appliqué au moyen d'un applicateur fixe de mousse comme une lance monitor fixe (FMS).

6.2.3.2 Lorsqu'un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie est assuré à une hélistation en terrasse, la quantité de mousse et d'agents complémentaires doit être conforme au Tableau 6-3.

Note. — On part de l'hypothèse que la durée minimale d'application mentionnée au Tableau 6-3 est de cinq minutes.

Tableau 6-3 Quantités minimales utilisables d'agents extincteurs pour les hélistations en terrasse

Catégorie	Mousse satisfaisant au niveau B de performance		Mousse satisfaisant au niveau C de performance		Agents complémentaires	
	Eau (L)	Débit de la solution de mousse /minute (L)	Eau (L)	Débit de la solution de mousse /minute (L)	Agent chimique en poudre (kg)	et Agent gazeux (kg)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
H 0	1 250	250	825	165	23	9
H 1	2 000	400	1 350	270	45	18
H 2	3 000	600	2 000	400	45	18
H 3	4 000	800	2 750	550	90	36

Note. — Le Manuel de l'hélistation (Doc 9261) contient des indications sur le déploiement de lances à mousse supplémentaires, manuelles, pour l'application de mousse aspirée.



Hélistations en terrasse/hélistations en surface de taille limitée où l'agent principal est appliqué par projection en jet diffusé au moyen d'un applicateur fixe de mousse (FFAS) – hélistation à plaque solide

6.2.3.3 La quantité d'eau nécessaire à la production de mousse doit être basée sur la zone critique pratique (m^2) multipliée par le taux d'application ($L/min/m^2$) pour obtenir le débit de la solution de mousse (en L/min). Le débit doit être multiplié par la durée d'application afin de calculer la quantité d'eau nécessaire à la production de mousse.

6.2.3.4 La durée d'application doit être d'au moins trois minutes.

6.2.3.5 Les agents complémentaires doivent être conformes au Tableau 6-3, pour les opérations en H2.

Note. — Pour les hélicoptères dont la longueur du fuselage est supérieure à 16 m et/ou dont la largeur du fuselage est supérieure à 3 2,5 m, les agents complémentaires du Tableau 6-3 pour les opérations en H3 peuvent être envisagés

Hélistations en terrasse spécialement conçues/hélistation en surface de taille limitée où l'agent principal est appliqué par projection en jet diffusé au moyen d'un applicateur fixe (FAS) – surface ignifuge avec DIFFS à eau seulement

6.2.3.6 La quantité d'eau nécessaire doit être basée sur la zone critique pratique (m^2) multipliée par le taux d'application ($3,75 L/min/m^2$) pour obtenir le débit de la solution de mousse (en L/min). Le débit doit être multiplié par la durée d'application afin de calculer la quantité d'eau nécessaire.

6.2.3.7 La durée d'application doit être d'au moins deux minutes.

6.2.3.8 Les agents complémentaires doivent être conformes au Tableau 6-3, pour les opérations en H2.

Note. — Pour les hélicoptères dont la longueur du fuselage est supérieure à 16 m et/ou dont la largeur du fuselage est supérieure à 3 2,5 m, les agents complémentaires pour les opérations en H3 peuvent être envisagés.

Héliplates-formes spécialement conçues, où l'agent principal est appliqué sous forme de jet plein ou de projection en jet diffusé au moyen d'un applicateur fixe de mousse (FFAS) – hélistation à plaque solide

6.2.3.9 La quantité d'eau nécessaire à la production de mousse doit être basée sur la zone critique pratique (m^2) multipliée par le taux d'application ($L/min/m^2$) pour obtenir le débit de la solution de mousse (en L/min). Le débit doit être multiplié par la durée d'application afin de calculer la quantité d'eau nécessaire à la production de mousse.

6.2.3.10 La durée d'application doit être d'au moins cinq minutes.

6.2.3.11 L'agent complémentaire doit être conforme au Tableau 6-3, niveaux H0 pour les héliplates-formes jusqu'à 16,0 m inclus, et niveaux H1/H2 pour les héliplates-formes de plus de 16,0 m. Les héliplates-formes de plus de 24 m doivent adopter les niveaux H3.

Note — Le Manuel de l'hélistation (Doc 9261) contient des indications sur le déploiement de lances à mousse supplémentaires, manuelles, pour l'application de mousse aspirée.



Héliplates-formes spécialement conçues, où l'agent principal est appliqué par projection en jet diffusé au moyen d'un applicateur fixe (FAS) — surface passive ignifuge avec DIFFS à eau seulement

6.2.3.12 La quantité d'eau nécessaire à la production de mousse doit être basée sur la zone critique pratique (m²) multipliée par le taux d'application (3,75 L/min/m²) pour obtenir le débit de la solution de mousse (en L/min). Le débit doit être multiplié par la durée d'application afin de calculer la quantité d'eau nécessaire.

Note. — De l'eau de mer peut être utilisée.

6.2.3.13 La durée d'application doit être d'au moins trois minutes.

6.2.3.14 Les agents complémentaires doivent être conformes au Tableau 6-3, niveaux H0 pour les héliplates-formes jusqu'à 16,0 m incluse, et niveaux H1/H2 pour les héliplates-formes de plus de 16,0 m. Les héliplates-formes de plus de 24 m doivent adopter les niveaux H3.

6.2.4 Délai d'intervention

6.2.4.1 A une hélistation en surface, l'objectif opérationnel du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit être que les délais d'intervention ne dépassent pas deux minutes dans les conditions optimales de visibilité et d'état de la surface.

Note. — Le délai d'intervention est le temps qui s'écoule entre l'alerte initiale du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie et le moment où le ou les premiers véhicules d'intervention (le service) sont en mesure de projeter de la mousse à un débit égal à 50 % au moins de celui qui est spécifié au Tableau 6-2.

6.2.4.2 Aux hélistations en terrasse, aux hélistations en surface de taille limitée et aux héliplates-formes, le délai d'intervention pour la projection de l'agent principal au taux d'application exigé doit être de 15 secondes à compter de l'activation du système. Si du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie est nécessaire, il doit être immédiatement disponible sur l'hélistation ou dans le voisinage lorsque des mouvements d'hélicoptères sont en cours.

6.2.5 Spécifications relatives au sauvetage

6.2.5.1 Des spécifications relatives au sauvetage correspondant au risque général des opérations par hélicoptère doivent être prévues à l'hélistation.

Note. — Le Manuel de l'hélistation (Doc 9261) contient des orientations sur les spécifications relatives au sauvetage, par exemple des options concernant l'équipement de sauvetage et de protection personnelle qui doit être prévu à une hélistation.

6.2.6 Moyens de communication et d'alerte

6.2.6.1 Un système d'alerte et/ou de communication doit être installé conformément au plan d'urgence.

6.2.7 Personnel

Note. — Le déploiement de personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie peut être déterminé au moyen d'une analyse de tâches/ressources. Des indications sur ce point figurent dans le Manuel de l'hélistation (Doc 9261).

6.2.7.1 L'effectif du personnel prévu de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit être suffisant pour la tâche à exécuter.



6.2.7.2 Le personnel prévu de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit être formé pour s'acquitter de ses fonctions et maintenir sa compétence.

6.2.7.3 Le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit être doté d'un équipement de protection.

6.2.8 Moyens d'évacuation

6.2.8.1 Les hélistations en terrasse et héliplates-formes doivent être dotées d'un accès principal et d'au moins un moyen d'évacuation supplémentaire.

6.2.8.2 Les points d'accès doivent être situés aussi loin l'un de l'autre que possible.

Note. — Il faut prévoir un autre moyen de sortie pour l'évacuation et pour l'accès du personnel des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie. La taille d'une voie d'accès ou de sortie d'urgence peut exiger que l'on tienne compte du nombre de passagers et d'opérations particulières, comme les services médicaux d'urgence par hélicoptère (HEMS) dans lesquels des passagers doivent être transportés sur une civière ou un brancard à roulettes.



APPENDICE 1. SPECIFICATIONS RELATIVES AUX HELISTATIONS AUX INSTRUMENTS AVEC APPROCHES CLASSIQUES ET/OU DE PRECISION ET DEPARTS AUX INSTRUMENTS

1. Généralités

Note liminaire 1. — Le Volume II de l'Annexe 14 comprend des normes et pratiques recommandées (spécifications) prescrivant les caractéristiques physiques et surfaces de limitation d'obstacles que doivent présenter les hélistations, ainsi que certaines installations et certains services techniques fournis en principe sur une hélistation. Ces spécifications n'ont pas pour but de limiter ou de réglementer l'exploitation d'un aéronef.

Note liminaire 2. — Les spécifications du présent Appendice décrivent des conditions supplémentaires qui s'ajoutent à celles qui sont spécifiées dans les sections principales de l'Annexe 14, Volume II, et qui s'appliquent aux hélistations aux instruments avec approches classiques et/ou de précision. Toutes les spécifications des principaux chapitres de l'Annexe 14, Volume II, s'appliquent également aux hélistations aux instruments, mais en tenant compte des dispositions du présent Appendice.

2. Données d'hélistation

2.1 Altitude d'une hélistation

L'altitude de la TLOF et/ou l'altitude et l'ondulation du géoïde de chaque seuil de la FATO (le cas échéant) doivent être mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique avec une précision :

- a) de un demi-mètre ou de un pied, dans le cas des approches classiques ;
- b) de un quart de mètre ou de un pied, dans le cas des approches de précision.

Note. — L'ondulation du géoïde doit être mesurée selon le système de coordonnées approprié.

2.2 Dimensions des hélistations et renseignements connexes

Les données supplémentaires suivantes doivent être mesurées ou décrites, selon le cas, pour chaque hélistation aux instruments :

- a) distances, arrondies au mètre ou au pied le plus proche, des éléments d'alignement de piste et d'alignement de descente composant un système d'atterrissage aux instruments (ILS) ou de l'antenne d'azimut et de site d'un système d'atterrissage hyperfréquences (MLS), par rapport aux extrémités des TLOF ou des FATO correspondantes.

3. Caractéristiques physiques

3.1 Hélistations en surface et en terrasse

Aires de sécurité

L'aire de sécurité qui entoure une FATO aux instruments s'étend :

- a) latéralement jusqu'à une distance d'au moins 45 m de part et d'autre de l'axe central ;
- b) longitudinalement jusqu'à une distance d'au moins 60 m au-delà des extrémités de la FATO.

Note. — Voir la Figure A2-1.



4. Obstacles

4.1 Surfaces et secteurs de limitation d'obstacles

Surface d'approche

Caractéristiques. La surface d'approche doit être délimitée :

- a) par un bord intérieur horizontal et égal en longueur à la largeur minimale spécifiée de la FATO plus l'aire de sécurité, perpendiculaire à la ligne médiane de la surface d'approche et situé au bord extérieur de l'aire de sécurité ;
- b) par deux bords latéraux qui, partant des extrémités du bord intérieur :
 - 1) pour les FATO aux instruments avec approche classique, divergent uniformément d'un angle spécifié par rapport au plan vertical contenant la ligne médiane de la FATO ;
 - 2) pour les FATO aux instruments avec approche de précision, divergent uniformément d'un angle spécifié par rapport au plan vertical contenant la ligne médiane de la FATO, jusqu'à une hauteur spécifiée au-dessus de la FATO, puis divergent uniformément d'un angle spécifié jusqu'à une largeur finale spécifiée et se poursuivent ensuite avec cette largeur le reste de la longueur de la surface d'approche.
- c) par un bord extérieur horizontal et perpendiculaire à la ligne médiane de la surface d'approche et à une hauteur spécifiée au-dessus de l'altitude de la FATO.

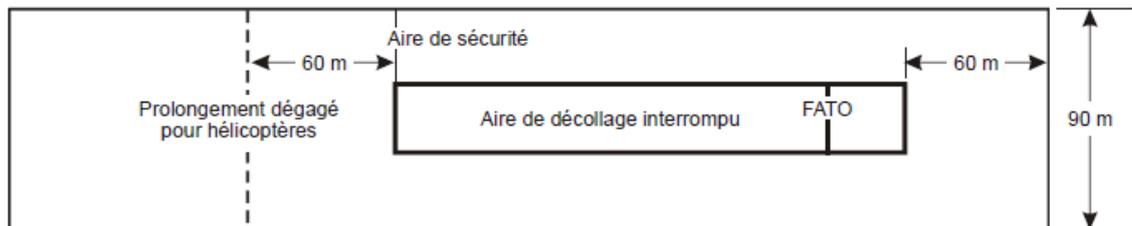


Figure A1-1. Aire de sécurité pour FATO aux instruments

4.2 Spécifications relatives à la limitation d'obstacles

4.2.1 Les surfaces de limitation d'obstacles ci-après doivent être établies pour une FATO aux instruments avec approche classique et/ou approche de précision :

- a) surface de montée au décollage;
- b) surface d'approche ;
- c) surfaces de transition.

Note. — Voir les Figures A2-2 à A2-5.

4.2.2 Les pentes des surfaces de limitation d'obstacles ne doivent pas être supérieures à celles qui sont spécifiées aux Tableaux A2-1 à A2-3.

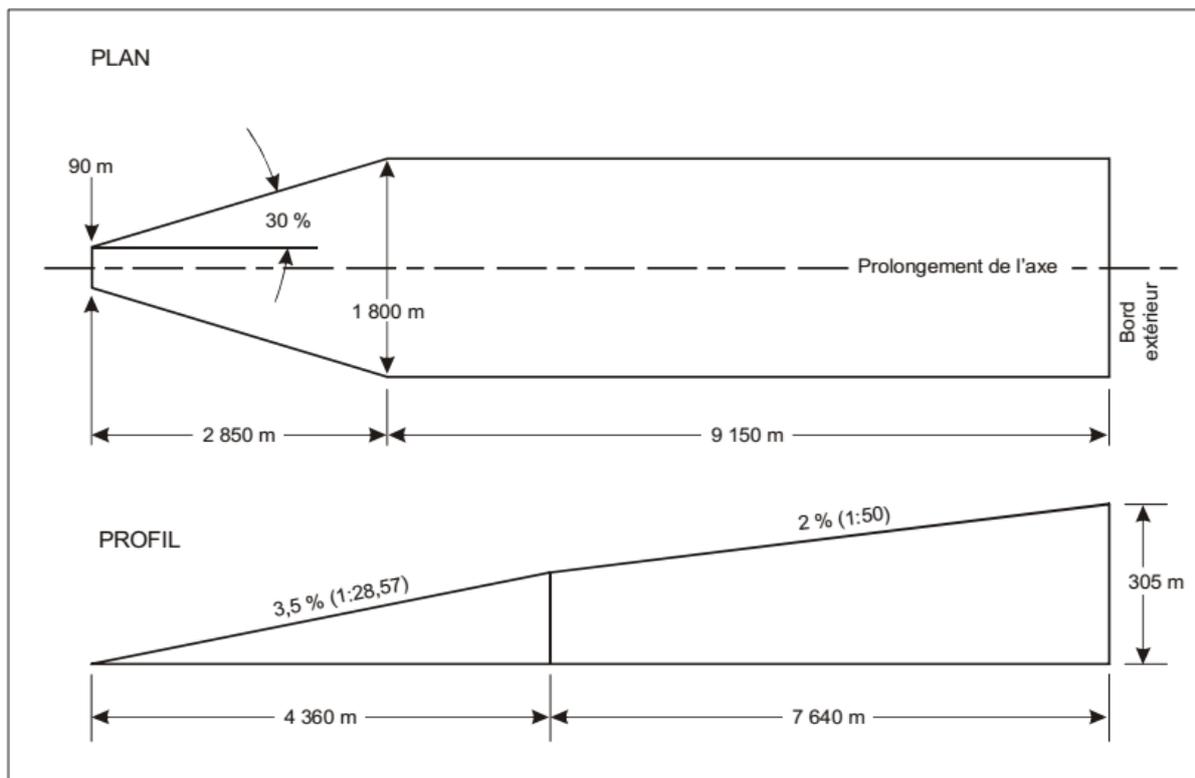


Figure A1-2. Surface de montée au décollage pour FATO aux instruments

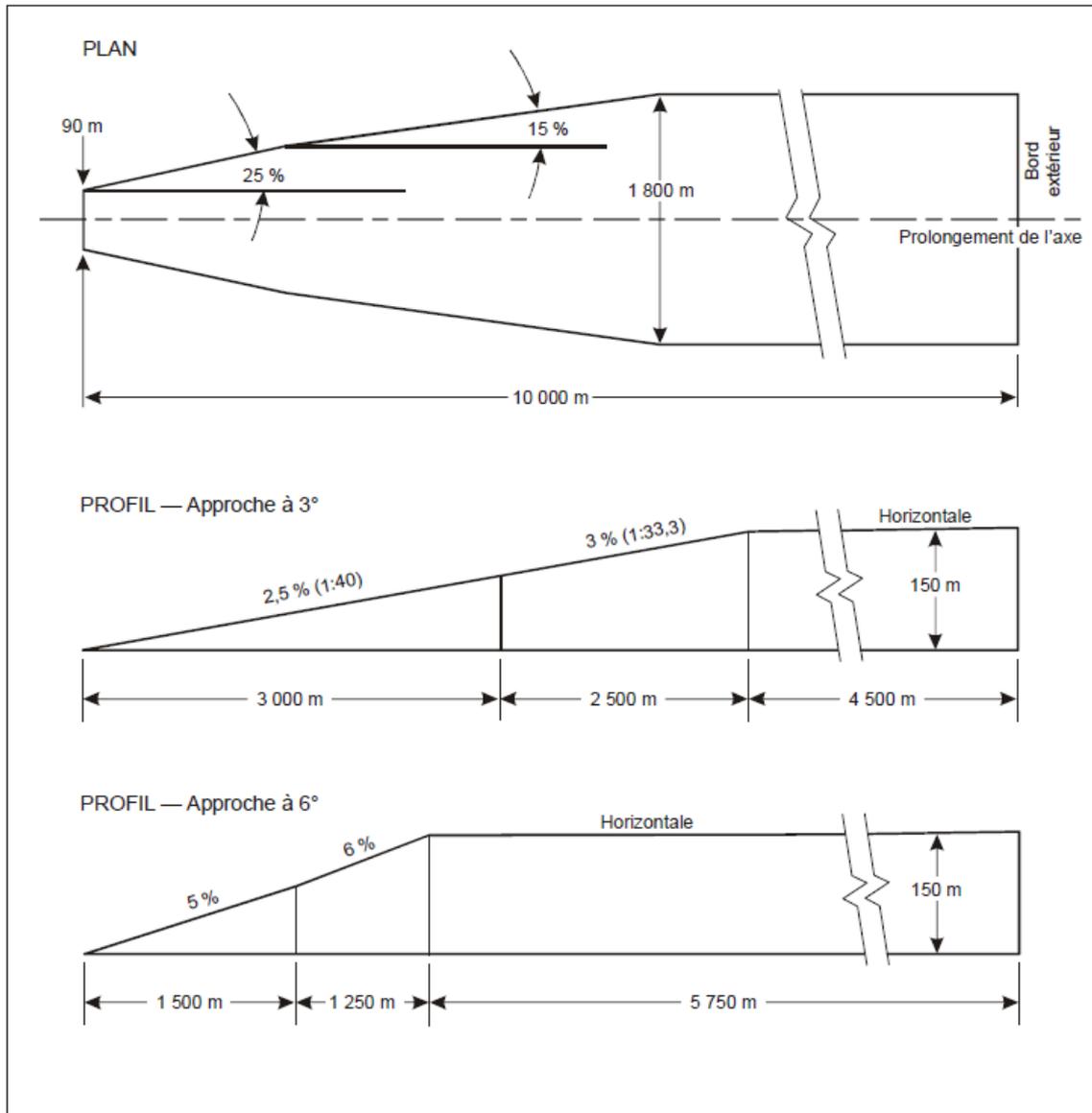


Figure A1-3. Surface d'approche pour FATO avec approche de précision

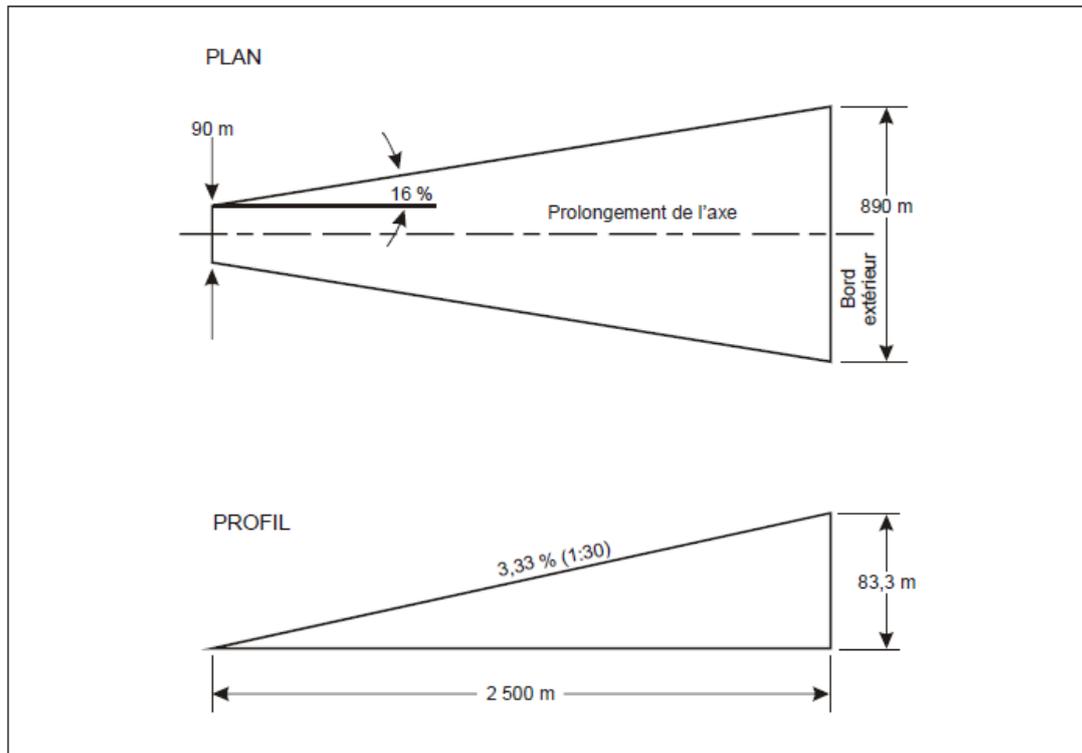
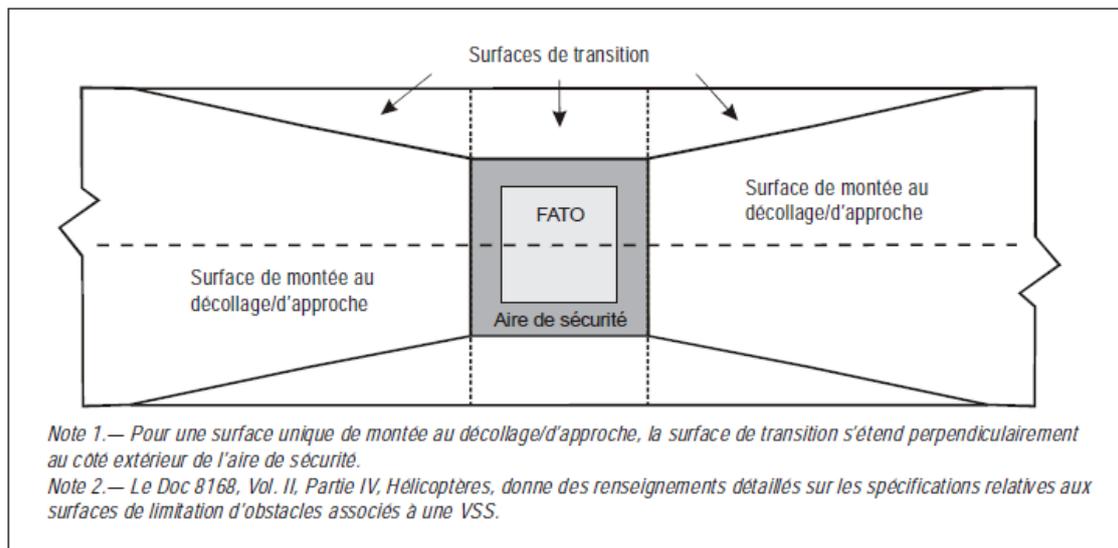


Figure A1-4. Surface d'approche pour FATO avec approche classique



Note 1.— Pour une surface unique de montée au décollage/d'approche, la surface de transition s'étend perpendiculairement au côté extérieur de l'aire de sécurité.

Note 2.— Le Doc 8168, Vol. II, Partie IV, Hélicoptères, donne des renseignements détaillés sur les spécifications relatives aux surfaces de limitation d'obstacles associées à une VSS.

Figure A1-5. Surfaces de transition pour FATO aux instruments avec approche classique et/ou de précision



Tableau A1-1. Dimensions et pentes des surfaces de limitation d'obstacles FATO aux instruments (approches classiques)

SURFACE ET DIMENSIONS			
SURFACE D'APPROCHE			
Largeur du bord intérieur		Largeur de l'aire de sécurité	
Emplacement du bord intérieur		Limite de l'aire de sécurité	
Première section			
Divergence	— jour	16 %	
	— nuit		
Longueur	— jour	2 500 m	
	— nuit		
Largeur extérieure	— jour	890 m	
	— nuit		
Pente maximale		3,33 %	
Deuxième section			
Divergence	— jour	—	
	— nuit		
Longueur	— jour	—	
	— nuit		
Largeur extérieure	— jour	—	
	— nuit		
Pente maximale		—	
Troisième section			
Divergence		—	
Longueur	— jour	—	
	— nuit		
Largeur extérieure	— jour	—	
	— nuit		
Pente maximale		—	
TRANSITION			
Pente		20 %	
Hauteur		45 m	



Tableau A1-2. Dimensions et pentes des surfaces de limitation d'obstacles FATO aux instruments (approches de précision)

Surface et dimensions	Approche 3° Hauteur au-dessus de la FATO				Approche 6° Hauteur au-dessus de la FATO			
	90 m (300 ft)	60 m (200 ft)	45 m (150 ft)	30 m (100 ft)	90 m (300 ft)	60 m (200 ft)	45 m (150 ft)	30 m (100 ft)
SURFACE D'APPROCHE								
Longueur du bord intérieur	90 m	90 m	90 m	90 m	90 m	90 m	90 m	90 m
Distance à l'extrémité de la FATO	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m
Divergence de part et d'autre de la hauteur au-dessus de la FATO	25 %	25 %	25 %	25 %	25 %	25 %	25 %	25 %
Distance par rapport à la hauteur au-dessus de la FATO	1 745 m	1 163 m	872 m	581 m	870 m	580 m	435 m	290 m
Largeur à la hauteur au-dessus de la FATO	962 m	671 m	526 m	380 m	521 m	380 m	307,5 m	235 m
Divergence par rapport à une section parallèle	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %
Distance par rapport à une section parallèle	2 793 m	3 763 m	4 246 m	4 733 m	4 250 m	4 733 m	4 975 m	5 217 m
Largeur de la section parallèle	1 800 m	1 800 m	1 800 m	1 800 m	1 800 m	1 800 m	1 800 m	1 800 m
Distance au bord extérieur	5 462 m	5 074 m	4 882 m	4 686 m	3 380 m	3 187 m	3 090 m	2 993 m
Largeur au bord extérieur	1 800 m	1 800 m	1 800 m	1 800 m	1 800 m	1 800 m	1 800 m	1 800 m
Pente de la première section	2,5 % (1:40)	2,5 % (1:40)	2,5 % (1:40)	2,5 % (1:40)	5 % (1:20)	5 % (1:20)	5 % (1:20)	5 % (1:20)
Longueur de la première section	3 000 m	3 000 m	3 000 m	3 000 m	1 500 m	1 500 m	1 500 m	1 500 m
Pente de la deuxième section	3 % (1:33,3)	3 % (1:33,3)	3 % (1:33,3)	3 % (1:33,3)	6 % (1:16,66)	6 % (1:16,66)	6 % (1:16,66)	6 % (1:16,66)
Longueur de la deuxième section	2 500 m	2 500 m	2 500 m	2 500 m	1 250 m	1 250 m	1 250 m	1 250 m
Longueur totale de la surface	10 000 m	10 000 m	10 000 m	10 000 m	8 500 m	8 500 m	8 500 m	8 500 m
TRANSITION								
Pente	14,3 %	14,3 %	14,3 %	14,3 %	14,3 %	14,3 %	14,3 %	14,3 %
Hauteur	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m



**Tableau A1-3. Dimensions et pentes des surfaces de limitation d'obstacles
DÉCOLLAGE EN LIGNE DROITE**

SURFACE ET DIMENSIONS		AUX INSTRUMENTS
MONTÉE AU DÉCOLLAGE		
Largeur du bord intérieur		90 m
Emplacement du bord intérieur		Limite ou extrémité du prolongement dégagé
Première section		
Divergence	— jour — nuit	30 %
Longueur	— jour — nuit	2 850 m
Largeur extérieure	— jour — nuit	1 800 m
Pente maximale		3,5 %
Deuxième section		
Divergence	— jour — nuit	parallèle
Longueur	— jour — nuit	1 510 m
Largeur extérieure	— jour — nuit	1 800 m
Pente maximale		3,5 %*
Troisième section		
Divergence		parallèle
Longueur	— jour — nuit	7 640 m
Largeur extérieure	— jour — nuit	1 800 m
Pente maximale		2 %
* Cette pente excède la pente de montée avec masse maximale et un moteur hors de fonctionnement pour de nombreux hélicoptères actuellement en service.		



5. Aides visuelles

5.1 Aides lumineuses

Dispositifs lumineux d'approche

5.1.1 Lorsqu'un dispositif lumineux d'approche est installé pour desservir une FATO pour approche classique, que la longueur de ce dispositif ne doit pas être inférieure à 210 m.

5.1.2 La répartition lumineuse des feux fixes soit celle qui est indiquée à la Figure 5-11, Illustration 2 ; toutefois, l'intensité doit être multipliée par trois dans le cas d'une FATO pour approche classique

Tableau A1-4. Dimensions et pentes de la surface de protection contre les obstacles

SURFACE ET DIMENSIONS	FATO POUR APPROCHE CLASSIQUE	
Longueur du bord intérieur	Largeur de l'aire de sécurité	
Distance à l'extrémité de la FATO	60 m	
Divergence	15 %	
Longueur totale	2 500 m	
Pente	PAPI	$A^a - 0,57^\circ$
	HAPI	$A^b - 0,65^\circ$
	APAPI	$A^a - 0,9^\circ$
a. Comme il est indiqué au RAS 14, Volume I, Figure 5-19.		
b. Angle de la limite supérieure du signal « trop bas ».		