



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

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction aéroports et navigation aérienne

NOTE D'INFORMATION TECHNIQUE

Recommandations sur les moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie des hélicoptères à mettre en œuvre sur les hélistations

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mobilité

**Présent
pour
l'avenir**

www.developpement-durable.gouv.fr

50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
Tél : 01 58 09 43 66





LISTE DES MODIFICATIONS

Le tableau suivant identifie les modifications apportées dans la présente note d'information technique concernant les recommandations sur les moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie des hélicoptères à mettre en œuvre sur les hélistations.

N° Ed	Date	Raison de la modification	Pages modifiées
1	29/08/2012	Création document	Toutes

APPROBATION DU DOCUMENT

Le tableau suivant identifie les autorités qui ont successivement vérifié et approuvé la présente édition de la note d'information technique concernant les recommandations sur les moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie des hélicoptères à mettre en œuvre sur les hélistations.

AUTORITE	NOM	DATE ET SIGNATURE
Rédaction Le chef de programme SSLIA/SPPA	Gilles Tartu	Le 19 Septembre 2012
Rédaction Inspecteur Surveillance Hélistation	Philippe Bressenot	Le 19 Septembre 2012
Vérification La chef du Pôle Aéroports	Solenne de-Zélicourt	Le 19 Septembre 2012
Approbation Le Directeur Aéroports et Navigation Aérienne	Alain Printemps	Le 19 Septembre 2012

Note : Toute version papier de la note d'information technique est susceptible d'être périmée.

Afin de s'assurer que ce document est bien la dernière version à jour de la note d'information technique, il est possible de consulter cette note d'information technique sur le site Internet du Ministère de l'Énergie, du Développement durable et de l'énergie à l'adresse :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>, rubrique transports et sécurité routière – secteur aérien – Professionnels de l'aviation.

Introduction

Les dispositions établies par les articles D.213-1 à D 213-1-12 du code de l'aviation civile (service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs) ne s'appliquent pas aux aérodromes recevant exclusivement des hélicoptères, dénommés hélistations.

Néanmoins, il convient de prendre en compte cette problématique afin, en cas d'accident, d'assurer la protection des occupants de l'hélicoptère et celle des personnes fréquentant l'hélistation, éventuellement installée sur un bâtiment. Cette note d'information technique a pour objet de décrire les bonnes pratiques à mettre en œuvre afin de gérer les risques liés aux incendies d'hélicoptères évoluant sur les hélistations.

L'arrêté du 23 Juillet 2012 relatif à l'avitaillement en carburant des hélicoptères sur les hélistations, fixe, dans son annexe §4, les mesures de lutte contre l'incendie afférentes à cet avitaillement.

Principes de base

En cas d'accident sur les infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères, le risque d'incendie à prendre en considération est celui inhérent à un hélicoptère seul, en évolution ou à l'arrêt sur l'aire de mouvement.

Les moyens ou systèmes de lutte contre l'incendie mis en place dans ce cadre devraient permettre, en cas d'incident ou d'accident d'hélicoptère, de projeter la quantité d'agent extincteur requise sur le lieu de l'évènement dès lors que celui-ci se produit sur l'aire d'approche finale et de décollage (FATO), sur un/des postes de stationnements, sur l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF) et sur le/les itinéraires et voies de circulation.

Ces moyens et systèmes de lutte contre l'incendie seront positionnés en dehors des aires d'approche finale et de décollage, des postes de stationnements, des aires de prise de contact et d'envols, ainsi que des aires de sécurité qui leur sont associées et des itinéraires et voies de circulation. Ils ne doivent pas ni constituer des obstacles ni percer les dégagements aéronautiques.

Il est recommandé de prévoir simultanément l'évacuation des passagers et de l'équipage ainsi que l'accès du personnel d'intervention de l'hélistation. En effet l'évacuation des passagers et du personnel de bord devrait pouvoir s'effectuer sans gêne pour le personnel d'intervention. En conséquence il est recommandé que, lors de leur création ou lorsqu'il est possible, les hélistations en terrasse soient équipées d'au moins une issue de secours débouchant sur l'hélistation.

Moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie des hélicoptères

Hélistations en surface :

La lutte contre les incendies d'hélicoptères sur les hélistations peut être assurée par la mise à disposition :

- d'un extincteur à roue contenant au minimum 50 kilogrammes de poudre BC ;
- ou d'une installation de production de mousse, avec 5 litres d'émulseur conforme aux spécifications techniques des émulseurs utilisés en matière de lutte contre l'incendie des aéronefs sur un aérodrome (arrêté du 23 avril 2004 modifié relatif aux spécifications techniques des véhicules et émulseurs affectés à la lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes).

Hélistations en terrasse :

La lutte contre les incendies d'hélicoptères sur les hélistations peut être assurée soit au moyen :

- d'un agent extincteur d'une quantité minimale de 250 kilogrammes de poudre BC ;
- ou de 25 litres d'émulseur conforme aux spécifications techniques des émulseurs utilisés en matière de lutte contre l'incendie des aéronefs sur un aérodrome. (arrêté du 23 avril 2004 modifié relatif aux spécifications techniques des véhicules et émulseurs affectés à la lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes).

Lorsque l'agent extincteur est constitué par de la mousse :

- soit le prémélange est stocké dans des réservoirs de type à pression d'azote non permanente (chacun de ces réservoirs est équipé d'au moins 10 mètres de tuyau souple ou semi-rigide et d'une lance permettant d'assurer une projection de la totalité des agents extincteurs en une minute sur toute la surface de la FATO) ;
- soit l'équipement à mousse est installé sur un réseau sous pression dont le débit du (ou de chaque) dispositif de projection est de 200 litres/minute de prémélange et la longueur minimale de tuyau (souple ou semi-rigide) est d'au moins 10 mètres afin de permettre la projection de l'agent extincteur sur toute la surface de la FATO.

Sur une hélistation (terrasse ou surface) dotée d'un ou plusieurs postes de stationnement, les dimensions étendues de l'hélistation peuvent conduire à prévoir des dotations complémentaires en moyens de lutte contre l'incendie, reparties de telle manière à intervenir rapidement quel que soit le foyer de l'incendie.



Implantation des moyens de sécurité incendie.

Lorsqu'il est possible d'évoluer autour de l'aire de prise de contact et d'envol et d'abriter le matériel sans qu'il constitue un obstacle, l'ensemble des moyens de lutte contre l'incendie (à l'exception de l'équipement éventuel à mousse sur réseau sous pression) est, de préférence, installé sur un plateau roulant, pouvant être déplacé facilement par une seule personne.

Lorsqu'il n'est pas possible d'évoluer autour des aires de prise de contact et d'envol ou d'abriter le matériel sans qu'il constitue un obstacle, les moyens sont, de préférence, répartis en deux postes diamétralement opposés.

En terrasse, ces postes pourront être accessibles de la galerie extérieure. Cette galerie sera équipée d'échelles permettant d'accéder de chaque poste incendie à l'aire de prise de contact et d'envol.

Il sera tenu compte des conditions d'exposition des agents d'extinction (vent, humidité, température) dans leur choix et leur positionnement.

Modalités de mise en œuvre et d'entretien des moyens :

Les modalités de mise en œuvre, d'entretien et de vérification périodiques de ces moyens ainsi que les consignes de sécurité doivent être décrites dans un manuel de sécurité. Les actions de mise en œuvre de ces moyens et les opérations d'entretien et de vérification seront de préférence enregistrées dans un registre de sécurité. Il en est de même, le cas échéant, pour les modalités et les actions de formation et d'entraînement des personnels d'intervention.

Par ailleurs il est recommandé que, lors de tout mouvement d'hélicoptère, un agent prêt à intervenir pour assurer la mise en œuvre de ces moyens soit présent à proximité de l'hélistation.

Matériaux de l'aire de prise de contact et son environnement

Le revêtement est, de préférence, insensible à l'action du carburant et à celle d'un incendie accidentel.

La quantité de carburant à prendre en compte pour le dimensionnement de l'hélistation correspond au volume du réservoir de l'hélicoptère le plus contraignant et/ou de référence.

Lorsque l'hélistation est construite en terrasse, il est essentiel qu'un feu qui pourrait se déclarer ne puisse se communiquer à l'immeuble qui sert de support à cette hélistation. Dans le cas où les matériaux de l'hélistation sont inflammables ou instables au feu, il est recommandé de protéger l'immeuble par un plancher coupe-feu de degré 2 heures (REI 120).



De plus, en cas d'accident à l'atterrissement, le risque sur la terrasse d'un afflux de carburant pouvant être enflammé existe. Pour éviter que l'incendie ne se propage aux autres parties du bâtiment, les égouts de l'aire de prise de contact et d'envol seront équipés, de préférence, de filtres à gravier jouant le rôle de coupe-feu et les cuves de rétention seront dimensionnées afin de recueillir un volume équivalent à deux fois le volume des réservoirs de l'hélicoptère le plus contraignant. Si l'hélistation est aménagée pour accueillir plusieurs hélicoptères simultanément, la capacité de la cuve sera à majorer.

Enfin, il conviendrait d'éviter que les carburants répandus sur l'hélistation (terrasse ou surface) soient entraînés directement dans les égouts par les eaux de ruissellement. A cet effet, un décanteur séparateur devrait être disposé en aval des égouts évacuant les eaux de ruissellement de l'hélistation. Ce séparateur sera de plus muni d'un dispositif d'obturation automatique.

S'il n'est pas prévu d'avitaillement sur l'hélistation en terrasse, le décanteur – séparateur pourra être remplacé par une cuve de rétention muni d'un système « by pass ».

* * * *



D S A C

direction générale de
l'aviation civile

direction de la sécurité de
l'aviation civile

**direction aéroports et
navigation**

50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

téléphone : 01 58 09 43 11
télécopie : 01 58 09 43 22
www.developpement-durable.gouv.fr

