

SAMU 28	UTILISATION DE L'HELISTATION	Edition n°1 JUILLET 2010
Eléments relatifs à l'utilisation de l'Hélistation de l'Hôpital de DREUX		

SOMMAIRE PARTIE A

LISTE DE CONTROLE FORMELLE POUR LA MAINTENANCE-----	1.0
PROCESSUS D'AUTORISATION POUR L'UTILISATION DE L'AD-----	1.1
SURVEILLANCE DES OBSTACLES-----	1.2
REGLES DE STATIONNEMENT-----	1.3
PROCEDURES DU STOCKAGE DU MATERIEL-----	1.4
ACCES A L'HELISTATION-----	1.5
INFORMATION METEOROLOGIQUE-----	1.6
INFORMATION AERONAUTIQUE-----	1.7

SOMMAIRE PARTIE B

PROCEDURES RELATIVES A LA SECURITE INCENDIE -----	2.0
PLAN DISPOSITIF DE SECURITE FATO-----	2.1

SOMMAIRE PARTIE C

CARBURANT-----	3.0
----------------	-----

SOMMAIRE PARTIE D

PEAMBULE-----	4.0
INCIDENT HELISTATION-----	4.1
ACCIDENT HELISTATION-----	4.2

SAMU 28	UTILISATION DE L'HELISTATION	Edition n°1 JUILLET 2010
Eléments relatifs à l'utilisation de l'Hélistation de l'Hôpital de DREUX		

PARTIE A

1.0 - LISTE DE CONTROLE FORMELLE POUR LA MAINTENANCE

1.1 - PROCESSUS D'AUTORISATION POUR L'UTILISATION DE L'AD

Cette Hélistation, destinée au transport public à la demande est la propriété du Centre Hospitalier de Dreux. Elle a été créée par l'arrêté du 23-12-1999 et mise en service par l'arrêté du 25-10-2001 de la préfecture d'Eure et Loir.

1.2 - SURVEILLANCE DES OBSTACLES

Il n'existe pas actuellement de plan de servitude aéronautique. Sur les deux axes d'approche, il n'y a pas d'obstacle constitué par la végétation susceptible de contraindre le volume de protection vis-à-vis des obstacles. Les obstacles sont préalablement répertoriés et surveillés par les pilotes de la société exploitante qui en détermine l'évolution notamment pour ceux qui sont constitués par la végétation. Le chef des services techniques de l'hôpital est en charge de l'exécution des actions nécessaires au maintien de la végétation dans l'enveloppe définie par le canevas initial de la mise en service de l'Hélistation dans l'emprise de l'Hélistation.

Nature des obstacles répertoriés :

Axe d'approche au

Axe d'approche au

Seule la modification ou l'évolution de l'infrastructure est susceptible d'entrer en conflit avec le volume de sécurité de l'Hélistation. Concernant les obstacles potentiels installés à l'extérieur de l'emprise hospitalière, ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation auprès des services compétents. A cet effet, un contact préalable est établi, par le chef des services techniques de l'hôpital, avec la mairie de la ville de Dreux permettant d'être informé au préalable des éventuels obstacles temporaires ou définitifs susceptibles d'être implantés à proximité de l'hôpital et de ses trouées de décollage et d'atterrissage.

Les pilotes affectés au SAMU informeront le directeur des services techniques de l'Hôpital des éventuels obstacles dont ils n'auraient pas été informés au préalable et susceptibles de gêner l'exploitation.

1.3 - REGLES DE STATIONNEMENT

La FATO de l'Hélistation ne peut accueillir qu'un seul hélicoptère, les deux emplacements autorisés pour le stationnement sont matérialisés par un cercle jaune. Un ascenseur est situé au centre de la surface disponible, muni d'un toit suffisamment résistant, il peut supporter, en cas d'urgence, la même contrainte que la partie bétonnée. Le poser est réalisable sur la totalité de la surface disponible. Le stationnement sur le toit métallique de l'ascenseur est interdit, car il condamne son utilisation.

SAMU 28	UTILISATION DE L'HELISTATION	Edition n°1 JUILLET 2010
Éléments relatifs à l'utilisation de l'Hélistation de l'Hôpital de DREUX		

1.4 - PROCEDURES DU STOCKAGE DU MATERIEL

Durant les manœuvres de l'hélicoptère aucun matériel, autre que celui, indispensable à l'exécution de la mission, ne doit se trouver sur la FATO ou son aire de sécurité, ni percer les surfaces de dégagement.

Aéronautique

Le matériel associé à la maintenance de l'aéronef est stocké dans le hangar type Aérobulle situé à 250 mètres à l'Est de l'Hélistation. Le matériel inhérent à l'entretien courant est stocké dans une armoire située sur la passerelle technique de l'Hélistation

Médical

Le matériel médical embarqué à bord de l'aéronef est remis à la fin du service dans le local des infirmiers situé au niveau de la régulation du SAMU 28

1.5 - ACCES A L'HELISTATION

L'accès à l'Hélistation est conditionné par le directeur du SAMU en collaboration avec les pilotes affectés. Celui-ci précise notamment, les conditions d'accès et les consignes à respecter pour accéder à l'Hélistation.

Celle-ci est, à ce titre, protégée de l'extérieur par les dispositifs DIGICODE installés sur les portes d'accès de l'espace réservé du SAMU 28. La plate-forme est sous surveillance vidéo dont le moniteur est à la salle de régulation et au PC de sécurité. L'accès est possible par l'ascenseur central, la manœuvre nécessite une clé spécifique, cette manœuvre peut être réalisée par l'agent de sécurité ou le personnel médical du SAMU.

Les membres de la famille du patient peuvent exceptionnellement être autorisés sur l'Hélistation lorsqu'ils sont accompagnés.

1.6 - INFORMATION METEOROLOGIQUE

Les informations météorologiques sont accessibles par téléphone ou par informatique sur les sites Internet dédiés à la météorologie et les centres de prévisions météorologiques pour les vols VFR.

1.7 - INFORMATION AERONAUTIQUE

L'information aéronautique est accessible au logement du pilote par une connexion Internet H24 reliée au serveur de l'hôpital. Un téléphone fixe, un FAX et un ordinateur doté d'une imprimante sont disponibles. Le pilote de service peut accéder sur site à l'information aéronautique diffusée par voie électronique.

Le pilote possède un téléphone portable mis à disposition par l'hôpital lui permettant hors de sa base, d'entrer en contact avec les services d'information.

SAMU 28	UTILISATION DE L'HELISTATION	Edition n°1 JUILLET 2010
Eléments relatifs à l'utilisation de l'Hélistation de l'Hôpital de DREUX		

PARTIE B

2.0 - PROCEDURES RELATIVES A LA SECURITE INCENDIE (SSLIA)

Généralités

Les prescriptions ci-après concernent les systèmes et les équipements de lutte contre l'incendie mis en place sur l'Hélistation de DREUX. Ces systèmes et équipements ne percent pas les dégagements aéronautiques. Le personnel de sécurité de l'hôpital reçoit une information de sécurité et un document ayant pour but de présenter les particularités et caractéristiques techniques de l'appareil exploité.

Documentation

Le poste de sécurité est administré par le chef du service de sécurité de l'Hôpital. À ce titre un registre de sécurité propre à l'Hélistation est en place au bureau du chef du service sécurité qui en a la responsabilité.

D'autre part, un registre officiel dit de « main courante » est en service au poste de sécurité. Tous les événements, inspections et mouvements d'hélicoptères y sont consignés. Également les inspections techniques de l'Hélistation (infrastructure, carburant, électricité, écoulements, peinture).

Cette « main courante » est visée chaque matin par le **chef du service de sécurité ou son adjoint**. Il prend connaissance des remarques éventuelles inhérentes à l'Hélistation et s'emploie à y apporter un correctif.

Ces documents officiels [**main courante et registre de sécurité**] sont des pièces administratives consultables et à ce titre archivées par l'Hôpital.

Inspections visuelles

Les agents de sécurité procèdent, en fonction des contraintes du moment, à des rondes incendies. À ce titre, celles de l'Hélistation sont concernées comme celles des bâtiments hospitaliers. Dès lors qu'un mouvement d'aéronef est préalablement annoncé, l'agent se rend avant l'atterrissage ou le décollage à l'Hélistation ou il vérifie la conformité du matériel incendie.

Niveau de protection

Le niveau de protection contre l'incendie est assuré pour la catégorie de l'hélicoptère de référence qui est **l'AGUSTA 109 E**.

Classe de feux

D'une manière générale, le risque d'incendie relève de la **classe B**, correspondant à un feu de liquides ou de solides liquéfiables, ou « feux gras » (Essence, hydrocarbures, solvants, paraffine, etc) d'une façon générale, ce qui brûle sans faire de braise. Les feux d'origine électrique sont classés dans cette catégorie.

Agents extincteurs

L'Hélistation est dotée à la fois d'un agent extincteur principal et d'un agent extincteur complémentaire, les poudres et mousses utilisées sont compatibles.

Agents principaux.

Les quantités d'eau spécifiées pour la production de mousse sont calculées pour la surface à couvrir de la TLOF/FATO d'un diamètre de 19,5 mètres soit [298.65 m²]. La quantité d'agent moussant prévue est proportionnelle à la quantité d'eau utilisée pour la production de mousse et dépend du produit émulsif choisi. Les 350 kg de produit émulseur assurent **10 minutes** d'autonomie pour la production de mousse.

SAMU 28	UTILISATION DE L'HELISTATION	Edition n°1 JUILLET 2010
Éléments relatifs à l'utilisation de l'Hélistation de l'Hôpital de DREUX		

Equipement

L'installation dispose de deux systèmes à lances (RIA) capables de maintenir chacun le débit prescrit de 250 l/min conformément aux prescriptions pour les Hélistations de catégories H1. L'embout projette la mousse ou l'eau soit en jet, soit par dispersion (nébulisation/pulvérisation) une lance est associée à un réservoir de 300kg de poudre, une lance est associée à un réservoir de 300kg d'eau + CO²

Chaque lance est connectée à un tuyau sur dévidoir, de longueur suffisante de manière à garantir l'application du produit sur toute partie de la plate-forme, quelles que soient les conditions météorologiques normalement rencontrées lors des mouvements d'hélicoptères. Un dispositif de protection du bâtiment est constitué d'une rampe fixe circulaire en bordure de la plate-forme sur 270°. Ce système couplé à un réservoir de 350 litres d'émulseur permet de diffuser la mousse, il est déclenché par deux interrupteurs de type « bouton poussoir » situé de part et d'autre de l'Hélistation sur la passerelle circulaire au droit des deux escaliers d'accès (voir section 2.1 Plan dispositif de sécurité FATO)

Modalités d'intervention

Le personnel d'intervention est une personne distincte de celle qui effectue l'avitaillement. Elle est présente lors de l'opération d'avitaillement.

Ce personnel d'intervention est titulaire au minimum d'une qualification ERP 1 ou IGH 1 ou équivalent, et est formé à l'utilisation du matériel d'extinction.

Des consignes d'utilisation sont établies et réunies au poste de sécurité de l'hôpital. Les événements sont notés sur la « Main courante » document officiel de l'Hôpital ainsi que les interventions et mouvements aéronefs.

Contrôle de l'installation

Le contrôle de l'installation de sécurité incendie est effectué une fois par an, à cet effet, tous les dispositifs sont mis en œuvre. Fonctionnement à la mousse de l'ensemble des ajutages de projection jusqu'à vidage complet des réservoirs, rinçage des circuits et réservoirs, nettoyage des crépines d'aspiration, vérification de l'ensemble des accessoires des réservoirs (jauges, réchauffages...), nettoyage des mises à l'air libre et remplissage des réservoirs d'eau et de produit émulsif.

Fonctionnement des lances et poudre, séchage et remplissage du réservoir de poudre, reconditionnement de l'équipement (soufflage, gaz de chasse)

Mode opératoire de la manœuvre hélicoptère

Pendant toutes les opérations de la manœuvre Hélicoptère, le pilote et l'agent de sécurité sont en contact visuel, elles suivent la logique suivante:

Atterrissage

- Un contact préalable est effectué par la régulation du SAMU28 (ou le pilote de l'Hélicoptère) avec le PC sécurité de l'hôpital pour prévenir d'un mouvement aéronef.
- Au minimum un personnel de sécurité, en tenue réglementaire, prend position sur la passerelle de l'Hélistation. Celui-ci choisit la meilleure position en fonction du vent de surface observé.
- Lorsque l'hélicoptère se présente en approche, le personnel de sécurité observe la manœuvre jusqu'à l'arrêt des moteurs
- Il reste présent pour assister à la manœuvre d'avitaillement si nécessaire

Décollage

- Un contact téléphonique préalable est effectué par la régulation du SAMU28 (ou le pilote de l'Hélicoptère) avec le PC sécurité de l'hôpital pour prévenir d'un mouvement aéronef.

SAMU 28	UTILISATION DE L'HELISTATION	Edition n°1 JUILLET 2010
Éléments relatifs à l'utilisation de l'Hélistation de l'Hôpital de DREUX		

- L'agent de sécurité à poste sur la passerelle, observe l'installation à bord de l'aéronef (personnel médical, patient, équipage). Il s'intéresse particulièrement à la mise en route des deux moteurs et se déplace, si nécessaire, pour avoir un bon visuel.
- L'agent de sécurité attend que l'hélicoptère exécute sa manœuvre de décollage, c'est-à-dire le recule d'une distance d'environ 40m, la bascule vers l'avant et la prise de vitesse de sécurité. Lorsque l'appareil passe à la verticale de la plate-forme, la manœuvre de décollage proprement dite est terminée.

Avitaillement

L'opération d'avitaillement se déroule généralement à l'issue du poser. Cependant, il peut être nécessaire d'effectuer un complément de carburant avant le départ en mission (plein d'attente) dans ce cas, le pilote peut procéder à cette opération selon la chronologie suivante :

- Raccorder le câble de masse (équilibre équipotentiel).
- Dérouler suffisamment de tuyau jusqu'au droit de la goulotte du réservoir.
- Mettre la station sous tension.
- Effectuer la livraison de carburant (ménager un minimum de 30 secondes entre le raccordement du câble de masse et la livraison proprement dite).
- Arrêter l'alimentation de la station.
- Délester la pression dans la conduite avec le pistolet.
- Remiser le tuyau sur son touret.
- Débrancher la tresse de masse en fonction de la situation.

PS : En cas d'atmosphère orageuse caractérisée, la tresse de masse peut rester reliée à l'appareil sur son aire de stationnement.

Mode opératoire en cas d'incendie de l'aéronef.

Démarrage, Décollage et atterrissage.

Il est communément admis que la phase la plus critique reste celle du démarrage des moteurs. À ce titre, la mise en marche des turbines doit faire l'objet de la plus grande attention de la part de l'agent de sécurité.

- L'agent de sécurité doit être à vue du pilote (position adaptée).
- Si une manifestation extérieure inhabituelle est observée, comme de la fumée importante, des flammes ou un bruit excessif, l'agent de sécurité informe par le geste adapté (arrêt des moteurs) le pilote. Une plaquette des gestes conventionnels est mise en place sur la terrasse et au poste de sécurité.
- Le pilote prend en compte le signal de l'agent de sécurité et procède à l'arrêt de la séquence de démarrage.
- L'agent de sécurité observe la situation et prépare une lance (RIA) sans engager la plate-forme et l'aire de sécurité de l'hélicoptère avant l'arrêt du rotor.
- Si l'incendie se confirme, le pilote va tenter de le contenir avec les deux extincteurs de l'aéronef, la séquence de coupure des moteurs et du freinage du rotor étant pratiquement simultanée.
- Une fois le rotor à l'arrêt, l'équipe médicale, le pilote évacuent l'hélicoptère. Si le patient est à bord, il est évacué à l'aide de tous les personnels présents sur la terrasse directement avec la civière AGUSTA vers une zone non dangereuse.
- L'agent de sécurité, qui peut être aidé, commence à traiter l'incendie par l'extérieur avec les moyens disponibles.
- Si l'incendie semble perdurer, la rampe circulaire de confinement de l'incendie pour la protection du bâtiment est actionnée (deux boutons de déclenchement)

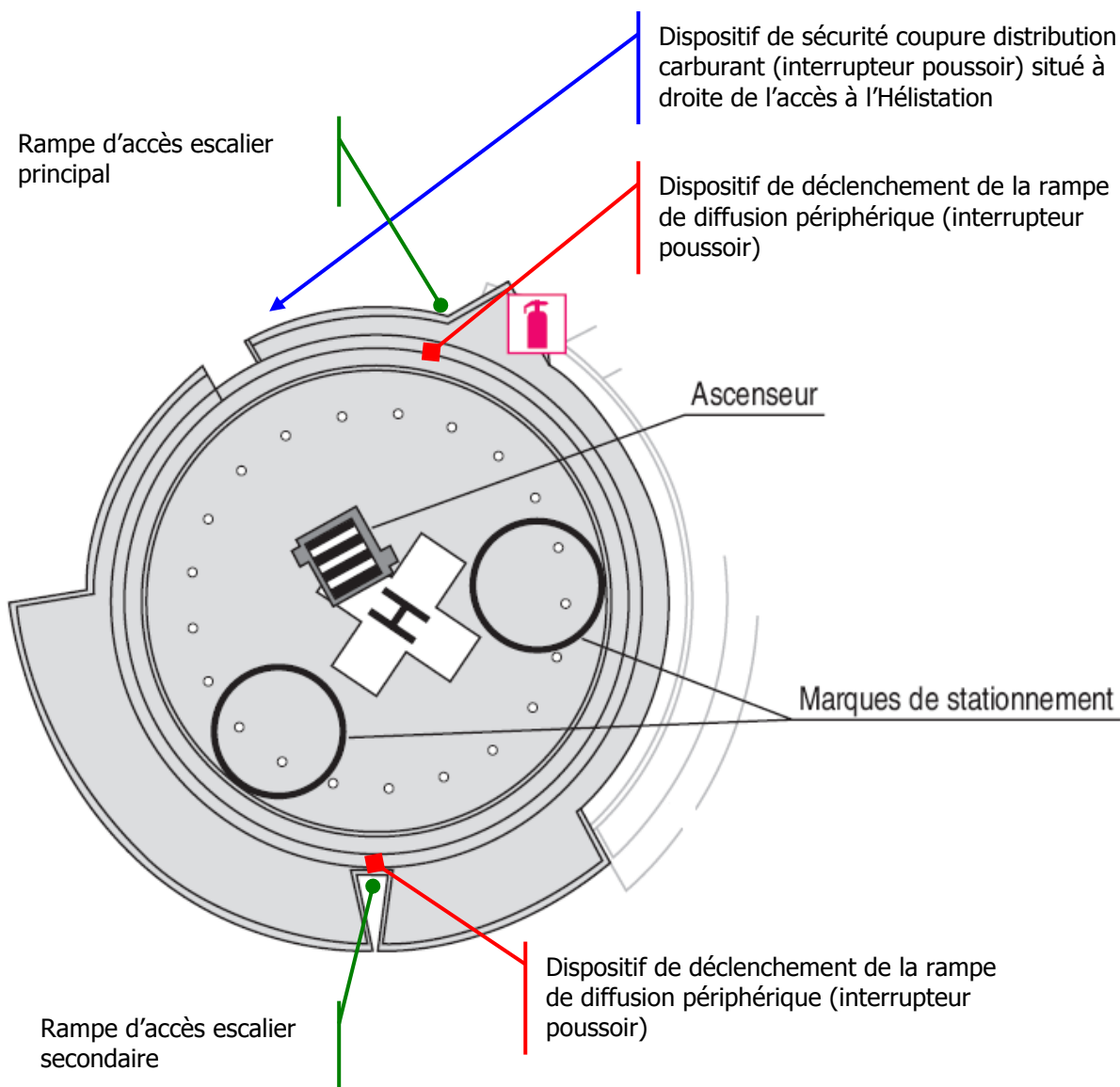
SAMU 28	UTILISATION DE L'HELISTATION	Edition n°1 JUILLET 2010
Eléments relatifs à l'utilisation de l'Hélistation de l'Hôpital de DREUX		

- Le reste de l'équipe évacue la plate-forme ainsi que le patient s'il est présent.
- Si l'incendie apparaît comme un risque potentiel pour le bâtiment, le service incendie de la ville est alerté par une ligne directe du type « téléphone rouge » entre l'Hôpital et le **Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours (CODIS)** de l'Eure et Loir (CODIS 28).

Atterrissage dur

Un atterrissage dur peut engendrer un basculement de l'hélicoptère sur la terrasse, principalement à cause d'une détérioration possible d'un élément du train d'atterrissage.

- La première action de l'agent de sécurité est de rendre compte rapidement au poste de sécurité de la situation d'urgence de la plate-forme pour que les secours s'organisent.
- Ensuite, de porter assistance aux personnes pour les diriger vers une zone sécurisée (équipe médicale, patient, équipage) autant que faire se peut.
- Sécuriser l'aéronef avec les moyens disponibles pour éviter le risque d'incendie consécutif aux fuites possibles de carburant ou d'huile hydraulique.
- Poursuivre la sécurisation de l'aéronef et de la plate-forme, jusqu'à l'arrivée des secours.

2.1 – PLAN DISPOSITIF DE SECURITE FATO

- L'Hélistation de l'hôpital de Dreux est dotée d'une course circulaire de 360° permettant au personnel de sécurité d'intervenir sur la totalité de la FATO.
- Deux escaliers d'accès sont utilisables en fonction de l'orientation du vent ou de l'incendie (un principal un secondaire)

SAMU 28	UTILISATION DE L'HELISTATION	Edition n°1 JUILLET 2010
Éléments relatifs à l'utilisation de l'Hélistation de l'Hôpital de DREUX		

PARTIE C

3.0 - CARBURANT

Généralité :

L'avitaillement de l'Hélistation située en terrasse s'effectue à partir d'une station fixe située au niveau de la terrasse. Le carburant est stocké dans une cuve enterrée à double paroi. Celle-ci est située à plus de 15 mètres du bord de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO) ou du bâtiment qui la supporte. Le dispositif d'avitaillement en carburant dans son ensemble est conçu de telle manière qu'aucun de ses éléments ne perce les surfaces de dégagement de l'Hélistation et qu'en aucune manière, ses éléments ne soient soumis à des pressions supérieures à celles qui sont nécessaires pour son fonctionnement. Le stockage du carburant, les conduites et les systèmes de distribution des fluides obéissent à la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement. [Arrêté du 27 décembre 2002 relatif à l'avitaillement en carburant des hélicoptères sur les Hélistations autorisées sur le toit d'un immeuble]

Protection électrostatique

La station est équipée d'un câble souple de connexion équipotentielle muni d'une pince de raccordement à l'aéronef, le flexible de distribution est équipé d'un conducteur de décharge. Le conducteur du flexible de livraison ne doit pas être utilisé pour la liaison équipotentielle. Toutes les parties métalliques de la station d'avitaillement seront interconnectées.

Signalisation

La présence de liquide inflammable ainsi que la nature du carburant distribué (JET-A1) sont clairement indiquées. Une signalisation interdisant de fumer est apposée aux accès à l'Hélistation.

Stockage du flexible

Le flexible est stocké sur un enrouleur à commande électrique.

Local pompes

Les pompes sont installées au niveau du sol à l'extérieur du bâtiment principal dans un local dédié et dissocié de l'hôpital, situé à une vingtaine de mètres. Le débit du carburant est de 6m³ par heure.

Cuve

La cuve enterrée à double enveloppe, d'une capacité de 30.000 litres est située à proximité du local des pompes à carburant. Elle possède une jauge électronique de type flotteur ainsi qu'une jauge mécanique graduée. Un tableau électronique dans l'enceinte grillagée de la cuve, assure les alarmes spécifiques à ce type d'installation (fuite de carburant).

Canalisations.

Les canalisations aériennes sont en acier inoxydable et sont confinées dans une gaine ou un rail. Le système est conçu de telle manière qu'une fuite ou une panne éventuelle n'entraîne pas l'écoulement du carburant dans l'immeuble, que ce soit sous forme gazeuse ou liquide. Les conduits, gaines ou rails sont drainés.

Ajutages

Le pistolet est à arrêt automatique équipé d'un dispositif anti-débordement. Il n'y a pas de dispositif permettant le blocage du débit de carburant. Le flexible est conforme aux normes du transport de produits pétroliers, il est équipé d'une protection métallique en surface du type ressort en spirale.

SAMU 28	UTILISATION DE L'HELISTATION	Edition n°1 JUILLET 2010
Eléments relatifs à l'utilisation de l'Hélistation de l'Hôpital de DREUX		

Contrôle du volume de carburant

Le contrôle du volume de carburant est assuré par un compteur volumétrique sur le principe d'une canne à flotteur. Le compteur se situe au niveau de la terrasse. Chaque sortie de carburant peut être mesurée en litre par l'intermédiaire de ce dispositif.

Dispositif de mise sous tension

Un interrupteur marche-arrêt, doté d'un voyant lumineux situé dans l'armoire de commande au niveau de la terrasse permet d'alimenter les pompes.

Dispositif de coupure générale en cas d'urgence

Deux dispositifs de coupure générale de l'alimentation en carburant sont installés dans des endroits diamétralement opposés de l'Hélistation au droit des deux escaliers d'accès à l'Hélistation à partir du bâtiment des urgences via la coursive circulaire (voir Partie B - section 2.1 - Plan dispositif de sécurité FATP)

Maintenance du dispositif d'avitaillement

Les équipements doivent rester conformes aux spécifications supra et maintenus en état. Toute anomalie ou détérioration détectée doit entraîner le remplacement du matériel détérioré. Une société assure la maintenance de la station carburant, ces opérations de maintenance sont notées d'une part sur la main courante du poste de sécurité.

Procédures de distribution / livraison du carburant

Généralités

Le personnel qui procède à l'avitaillement de l'aéronef est celui attaché à l'exploitation de l'aéronef (pilotes et mécanicien de site) Le personnel qui procède à la livraison du carburant est celui attaché à la société du transporteur (conducteur du camion-citerne)

Raccordement équipotentiel

Avant toute autre opération, une liaison équipotentielle est réalisée entre l'hélicoptère et la station à l'aide du câble de masse souple prévu à cet effet. Un intervalle de 30 secondes est à respecter entre la connexion de la masse et la mise sous tension de la pompe. La liaison équipotentielle est maintenue jusqu'à la fin de l'avitaillement, le débranchement est effectué dans l'ordre inverse.

Contrôle des fuites de carburant

À l'issue de l'avitaillement, le flexible de distribution est enroulé sur son support de stockage. En cas de fuite de carburant, le poste de sécurité est avisé, les causes de la fuite devant être déterminées pour évaluer les mesures correctives éventuelles à prendre. En cas de nécessité, la station est arrêtée avec les contacteurs de sécurité.

Interdictions

Les opérations d'avitaillement en carburant sont interdites lorsque les moteurs de l'aéronef sont en fonctionnement.

Avitaillement de l'aéronef

En règle générale l'avitaillement est effectué au retour de chaque mission. Cependant il est possible d'effectuer cette opération avec du personnel à bord en appliquant les précautions d'usage suivantes.

- Le câble de masse est raccordé
- Les portes du cargo sont bloquées ouvertes
- L'agent de sécurité est présent
- Le pilote procède au re-complètement en carburant de l'aéronef

SAMU 28	UTILISATION DE L'HELISTATION	Edition n°1 JUILLET 2010
Éléments relatifs à l'utilisation de l'Hélistation de l'Hôpital de DREUX		

L'ascenseur n'est pas utilisable pendant l'avitaillement, une sécurité interdit son fonctionnement simultané avec la station carburant.

En cas d'orage caractérisé sur le site hospitalier, l'opération d'avitaillement en carburant doit être momentanément interrompue.

Positionnement de l'hélicoptère

L'opération d'avitaillement en carburant peut s'effectuer sur la totalité de la FATO dans la mesure où le câble de terre et le flexible de distribution le permettent.

Livraison du carburant

L'opération de livraison de carburant est exécutée au sol par un camion-citerne stationné directement au poste de livraison. Le carburant s'écoule par gravité dans la cuve, il convient de préserver un délai après la livraison du carburant pour procéder à un avitaillement de l'aéronef. Cette opération est supervisée par le service de sécurité de l'hôpital qui assure la sécurité immédiate des personnes et des véhicules au poste de livraison.

La livraison du carburant est suspendue en cas d'orage significatif sur le site Hospitalier.

Rôles des acteurs

Agent de sécurité :

Présent lors des manœuvres hélicoptères, il est chargé d'assurer, si nécessaire, la mise en œuvre du poste incendie.

Il s'assure en outre :

- De la bonne exécution de l'opération d'avitaillement
- De l'accès à l'Hélistation
- De la bonne exécution de la manœuvre ascenseur
- Des fuites éventuelles
- De la sécurité générale sur la terrasse

Pilote : (société exploitante de l'aéronef)

- Il s'assure de la bonne exécution générale des opérations inhérentes aux manœuvres hélicoptères sur la terrasse.
- Il s'assure du raccordement équipotentiel
- Il procède à l'avitaillement de l'aéronef
- Il s'assure de la sécurité générale du personnel et du matériel lors des manœuvres hélicoptères

Mécanicien de site : (société exploitante de l'aéronef)

- Lorsqu'il est présent, il assiste le pilote lors des manœuvres hélicoptères
- Lorsqu'il est présent, il peut réaliser l'avitaillement à la place du pilote
- Lorsqu'il est présent, il assiste au départ de l'aéronef
- Lorsqu'il est présent, il peut, en cas d'urgence, utiliser le dispositif de lutte contre l'incendie

Personnel médical :

- Il applique les consignes de sécurité générales vis-à-vis de l'hélicoptère utilisé (voir information de sécurité)
- Seul le personnel indispensable assiste le patient lors d'un avitaillement
- Il est en charge du matériel médical à bord de l'aéronef
- Il peut procéder à la manœuvre ascenseur

SOMMAIRE CHAPITRE D

PREAMBULE-----	4.0
INCIDENTS HELISTATION-----	4.1
ACCIDENTS HELISTATION-----	4.2

4.0 - PREAMBULE

Ce chapitre a pour but de définir le cadre général les actions qui pourraient être entreprises par les différents intervenants de la chaîne de sécurité. Ces événements sont des hypothèses de travail considérant que chaque cas reste par nature aléatoire.

Dans le cadre du bon déroulement des manœuvres Hélicoptère, il convient de respecter les règles minimales suivantes :

- Pour garantir une meilleure efficacité des opérations de secours, il faut impérativement que le pilote et l'agent de sécurité soient en contact visuel lors des manœuvres hélicoptère sur l'Hélistation.
- La tenue de l'agent de sécurité est adaptée à la fonction (tenue de feu)
- L'agent de sécurité est informé des spécificités de l'aéronef en service.
- L'agent de sécurité n'engage pas la FATO/TLOF tant que le rotor est en rotation.
- L'agent de sécurité attend l'invitation du pilote pour intervenir sur l'appareil avec les moyens incendie sauf si celui-ci n'est plus apte à le faire.
- Le pilote informe le personnel médical à bord sur la procédure à suivre en fonction de l'importance de l'événement.
- L'ordre d'évacuation de l'aéronef est sous la responsabilité du pilote. Si le patient est à bord, il sera évacué en priorité par toutes les personnes disponibles.
- Les gestes conventionnels de communication sont affichés au poste de manœuvre de l'agent de sécurité ainsi qu'au PC de sécurité.

4.1 - INCIDENTS HELISTATION

Anomalies lors de la mise en œuvre ou l'arrêt de l'aéronef:

1. Le pilote ne détecte pas l'anomalie:

- L'agent de sécurité observe une anomalie extérieure, porte, objet sur la FATO etc....
- Il informe visuellement le pilote à l'aide du geste conventionnel pour signaler l'événement.
- Le pilote acquiesce l'alerte faite par l'agent de sécurité et procède, si nécessaire à l'arrêt de la séquence en cours.
- L'agent de sécurité surveille le déroulement de la séquence d'arrêt et se tient prêt à intervenir avec un moyen adapté.

2. Le pilote détecte l'anomalie:

- L'agent de sécurité est avisé par les gestes du pilote.
- L'agent de sécurité observe la suite du déroulement de la séquence.
- Le pilote décide, si nécessaire, d'interrompre la manœuvre en cours en avisant l'agent de sécurité par le geste conventionnel.
- L'agent de sécurité surveille le déroulement de la séquence et se tient prêt à intervenir avec un moyen adapté.

4.2 - ACCIDENTS HELISTATION

Incendie hélicoptère à la mise en route ou à l'atterrissage :

1. Le pilote ne détecte pas le départ de l'incendie :
 - L'agent de sécurité observe des anomalies extérieures, fumées, flammes, éjection de liquide.
 - Il informe visuellement le pilote à l'aide des gestes conventionnels pour inviter à faire stopper la manœuvre en cours.
 - Le pilote procède à l'arrêt de la séquence en cours.
 - L'agent de sécurité surveille le déroulement de la séquence d'arrêt et se tient prêt à intervenir avec un moyen adapté.
2. Le pilote détecte le départ de l'incendie :
 - L'agent de sécurité observe des anomalies extérieures, fumées, flammes, éjection de liquide.
 - Il informe visuellement le pilote à l'aide des gestes conventionnels pour inviter à faire stopper la manœuvre en cours.
 - Le pilote procède à l'arrêt de la séquence en cours.
 - L'agent de sécurité surveille le déroulement de la séquence d'arrêt et se tient prêt à intervenir avec un moyen adapté.

Crash hélicoptère sur la FATO/TLOF:

3. Le pilote réussit à garder le contrôle de l'aéronef et le maintenir dans les limites de la FATO :
 - L'agent constate la brutalité de l'événement.
 - Il évalue la situation telle qu'elle se présente, informe immédiatement le PC de sécurité si la situation le permet.
 - Si le contact visuel est possible avec le pilote, il attend l'ordre d'intervention.
 - Si le pilote n'est pas en mesure de communiquer, il attend l'arrêt de la rotation du rotor avant d'intervenir sur l'aéronef.
 - L'agent de sécurité surveille le déroulement de la séquence d'arrêt et se tient prêt à intervenir avec un moyen adapté.
 - Le personnel médical et le patient s'il est à bord, sont dirigés vers une zone de sécurité.
4. Le pilote subit une perte de contrôle sur la FATO suite à un impact destructif.
 - L'agent constate la brutalité de l'événement.

- Il évalue la situation telle qu'elle se présente et procède à son initiative pour contenir l'événement à l'aide des moyens incendie à sa disposition.
- Si l'aéronef ne présente pas de signe apparent d'incendie il aide à l'évacuation du personnel et du patient s'il est à bord. Autant que faire se peut, il rend compte de l'événement au PC de sécurité avec les moyens à sa disposition (Motorola ou téléphone passerelle).
- Si l'aéronef présente des signes évidents d'incendie pouvant mettre en péril le personnel et le patient s'il est à bord, l'agent de sécurité agit à son initiative pour, d'abord sécuriser la zone et ensuite évacuer le personnel.