



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SAÔNE-ET-LOIRE

RECUEIL DES ACTES  
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL  
N°71-2020-022

PUBLIÉ LE 5 MARS 2020

# Sommaire

**Préfecture de Saône-et-Loire**

71-2020-03-04-003 - PREF71-ICO20030418050 (6 pages)

Page 3

Préfecture de Saône-et-Loire

71-2020-03-04-003

PREF71-ICO20030418050

*l'arrêté portant modification de l'annexe technique à l'arrêté N°SIDPC/2017/083 portant remise en service après travaux de l'hélistation du centre hospitalier de Mâcon ainsi que de l'annexe technique modifiée.*

PRÉFET DE SAÔNE-ET-LOIRE

Cabinet  
Bureau de la sécurité civile  
et de la défense

Mâcon, le **04 MARS 2020**  
Le préfet de Saône-et-Loire,  
Chevalier de la Légion d'Honneur,  
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

**Arrêté portant modification de l'annexe technique à l'arrêté N° SIDPC/2017/083 portant  
remise en service après travaux de l'hélistation du centre hospitalier de Mâcon**

N° BSCD 2020/038

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le code des douanes ;

Vu l'arrêté interministériel du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères, modifié par l'arrêté du 27 mai 2008 et le décret n° 2011-1371 du 27 octobre 2011 ;

Vu l'arrêté du 29 septembre 2009 relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal, modifié par l'arrêté du 8 août 2011 ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 81.328 du 3 décembre 1981 portant autorisation de création d'une hélistation à usage restreint destinée aux transports sanitaires urgents du centre hospitalier de Mâcon ;

Vu l'arrêté du 21 mars 2011 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public (notamment l'appendice 1§3.005 de son annexe) ;

Vu la demande formulée le 21 février 2020 par la directeur du centre hospitalier de Mâcon demandant une modification des caractéristiques de la trouée d'envol de l'hélistation de l'hôpital en raison de la construction d'un bâtiment à proximité de l'hôpital et de la présence d'une grue pendant les travaux ;

Vu l'avis favorable du 25 février 2020 de la direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est ;

Sur la proposition de Mme la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de Saône-et-Loire,

.../...

## ARRÊTE

### Article 1er

L'orientation de la trouée Nord-Ouest de 326° est redéfinie à 334° (Nord Vrai) pour une durée d'un an.

L'annexe technique jointe à l'arrêté N° SIDPC/2017/083 est abrogée et remplacée par l'annexe jointe.

### Article 2

Les modalités d'accès à l'hélistation seront définies par voie de NOTAM (information aéronautique temporaire publiée sur le site du SIA).

### Article 2

Mme la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de Saône-et-Loire, M. le directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est, M. le commissaire divisionnaire, directeur zonal Est de la police aux frontières, Mme le colonel, sous-directeur régional de la circulation aérienne militaire Nord, M. le directeur régional des douanes et droits indirects, M. le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, M. le maire de Mâcon, M. le directeur du centre hospitalier de Mâcon sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Saône-et-Loire.

Le préfet,



Pour le  
la sous-préfète, directrice

**Dominique YANI**

*Le présent arrêté peut être contesté dans les deux mois suivants sa notification :*

- soit par voie de recours gracieux formé auprès de M. le préfet de Saône-et-Loire,
- soit par voie de recours hiérarchique formé auprès de M. le ministre de l'Intérieur,
- soit par voie de recours contentieux déposé devant le tribunal administratif de Dijon

## ANNEXE TECHNIQUE

### SITUATION GEOGRAPHIQUE

L'hélistation en surface est située sur le ban communal de la ville de MÂCON, dans le 300° du centre-ville à environ 1,5Km.

Ses coordonnées géographiques sont les suivantes : 46° 18' 52"N – 004° 48' 44"E

L'altitude du centre de la FATO par rapport au niveau de la mer est de : 221,72 m NGF

### ENVIRONNEMENT DE L'HELISTATION

L'hélistation étant située en agglomération, l'environnement de l'hélistation doit être qualifié de « HOSTILE HABITÉ ».

### HELICOPTERE DE REFERENCE

L'hélicoptère de référence pris en compte pour le dimensionnement de l'infrastructure et pour l'étude opérationnelle est l'EC 145

- Masse maximale au décollage (MTOW) : 3585 Kg
- Longueur hors tout (LHT) : 13,03 m
- Largeur du train (LTA) : 2,40 m
- Diamètre rotor (DR) : 11,00 m

### UTILISATION DE L'HELISTATION

Elle est utilisable de jour et de nuit par conditions météorologiques de vol à vue (VMC).

Elle n'est utilisable qu'en Classe de Performance 1 (CP 1).

### ORIENTATION DES TROUEES D'APPROCHE ET DE DECOLLAGE

Deux trouées de décollage et d'atterrissage droites utilisables qu'en classe de performance 1 (CP1) :

- trouée Nord-Ouest : décalé de 7° par rapport à l'axe de la FATO et orientée au 334° (Nord Vrai)
  - Percée par différents obstacles balisés de nuit à l'aide de feux d'obstacles.
- trouée Sud-Est : orientée au 147° (Nord Vrai)
  - Percée par différents obstacles effacés à l'aide d'un HAPI

Caractéristiques des deux trouées

- longueur : 3378m
- largeur du bord extérieur 120m
- hauteur du bord extérieur 152m (500ft)
- pente 4,5%
- divergence 15%

## AIRE D'APPROCHE FINALE ET DE DECOLLAGE (FATO)

L'aire d'approche finale et de décollage est centrée sur une plateforme en béton bitumineux d'environ 30m x 31m. Elle est de forme carrée et ses dimensions sont de 20m x 20m.

Les pentes de la FATO répondent aux exigences opérationnelles des hélicoptères auxquels elle est destinée.

La surface de la FATO résiste aux effets du souffle des rotors et est exempte d'irrégularités nuisant au décollage ou à l'atterrissage des hélicoptères.

La force portante de la FATO permet d'accueillir des hélicoptères d'une masse maximale au décollage de 5 tonnes

## AIRE DE PRISE DE CONTACT ET D'ENVOL (TLOF)

L'aire de prise de contact et d'envol est inscrite dans la FATO.

Le centre de la TLOF est confondu avec celui de la FATO et ses côtés sont orientés selon les mêmes axes que ceux de la FATO.

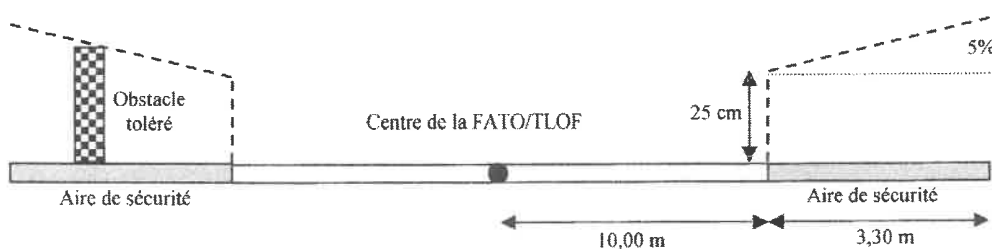
Les pentes de la TLOF sont suffisantes pour assurer l'évacuation rapide des eaux.

Les pentes de la TLOF répondent aux exigences opérationnelles des hélicoptères auxquels elle est destinée et sont suffisantes pour assurer l'évacuation rapide des eaux.

## AIRE DE SECURITE

La dimension minimale de l'aire de sécurité est de 0,25 x LHT soit 3,25 m.

Aucun objet fixe hors sol n'est toléré sur l'aire de sécurité, à l'exception des objets frangibles qui, de par leur fonction, devront y être situés. Ces objets sont situés au-delà du carré constituant la limite extérieure de la FATO/TLOF et leur hauteur doit être limitée pour rester en deçà de la surface illustrée ci-après :



*Les lignes en pointillés définissent la surface en dessous de laquelle des objets fixes peuvent être tolérés*

## PRISE EN COMPTE DES OBSTACLES

Une étude opérationnelle, visant à déterminer les procédures requises et la masse maximale d'exploitation de la machine, a permis de confirmer que la plate-forme et les trouées peuvent être utilisées, sous certaines conditions, conformément aux dispositions de l'arrêté du 29 septembre 2009 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public.

Cette étude réalisée par la société PELAGOS et référencée MOD.1 du 18/07/2016, s'appuie sur le relevé d'obstacles actualisé en juin 2016 par le cabinet MONIN-GELIN, Géomètre-Expert, sis au 30 Quai Jean JAURES à MÂCON, sur la base d'un cahier des charges défini par PELAGOS Aéro.

Une deuxième étude en date du 12 février 2020 produite par la société BABCOCK titulaire du Certificat de Transporteur Aérien (CTA) référencé FR.AOC.0046, démontre que les nouveaux obstacles identifiés dans la trouée orientée au cap vrai 334°ne compromettent pas la sécurité des hélicoptères.

## SURVEILLANCE DES OBSTACLES

L'exploitant devra s'assurer qu'aucun nouvel obstacle naturel ou artificiel ne vient grever les dégagements aéronautiques définis par les études opérationnelles.

## INFORMATION AÉRONAUTIQUE

L'exploitant de l'hélistation en qualité de fournisseur de données aéronautiques vérifie et valide les données aéronautiques recueillies puis les transmet au fournisseur de services d'information aéronautique conformément à l'accord écrit établi avec celui-ci. Il effectue le suivi et la mise à jour de ces données aéronautiques.

## ENVIRONNEMENT AERONAUTIQUE

L'hélistation se trouve :

- dans le radial 350°, pour 1.31 NM de l'ARP de l'aérodrome de MACON CHARNAY (LFLM)
  - Fréquence A/A : 119.0 MHz
  - ☎ Exploitant : 03 85 34 58 53
  
- dans le radial 064°, pour 37NM de l'ARP de l'aérodrome de ROANNE (LFLO)
  - Fréquence AFIS : 120.9 MHz
  - ☎ ATS : 04 77 66 83 55
  
- dans le radial 099°, pour 33NM de l'ARP de l'aérodrome de SAINT YAN (LFLN)
  - Fréquence TWR : 122.3 MHz ; APP : 123,4MHZ-119.5MHZ (S)
  - ☎ATS : 03 85 26 60 78
  
- dans le radial 130°, pour 26NM de l'ARP de l'aérodrome de MONTCEAU LES MINES POUILLOU (LFGM)
  - Fréquence A/A : 123.5 MHz
  - ☎Exploitant : 03 85 77 51 51
  
- dans le radial 179°, pour 24NM de l'ARP de l'aérodrome de CHALON CHAMPFORGEUIL (LFLH)
  - Fréquence AFIS : 118.6 MHz
  - ☎ ATS : 03 85 46 14 48
  
- dans le radial 287°, pour 21NM de l'ARP de l'aérodrome de BOURG CEYZERIAT (LFHS)
  - Fréquence A/A : 118.450 MHz
  - ☎ Exploitant : 04 74 24 72 73



La grue mise en place pour le chantier immobilier dénommé "Lily BONNET" et située à proximité immédiate de la trouée Nord-Ouest est dotée d'un balisage diurne et nocturne.

Un indicateur de pente d'approche (HAPI) protège les hélicoptères qui utilisent la trouée Sud-Est à l'atterrissage. Il est mis en fonctionnement pour tout mouvement d'hélicoptère, de jour comme de nuit. Son calage est fixé à 8°00' soit 14,05%. L'obstacle déterminant pris en compte pour ce calcul est constitué du lampadaire situé dans le 160°, à 149,5m de l'hélistation.

Le HAPI fait l'objet d'opérations de maintenance préventives et de vérifications régulières conformément aux prescriptions de l'aviation civile.

### **AIDES VISUELLES**

L'exploitation de l'hélistation est prévue de jour et de nuit. Le balisage est constitué :

- d'un indicateur de direction du vent éclairé, situé en espace dégagé ;
- de marques au sol ;
- de feux de FATO encastrés de couleur blanche ;
- de feux de TLOF encastrés de couleur verte ;
- d'un indicateur de trajectoire d'approche ;
- de feux d'obstacles BI de couleur rouge situés sur les points hauts des bâtiments qui percent la trouée Nord-Ouest.

L'alimentation électrique des aides visuelles lumineuses et notamment celle des feux d'obstacles est secourue. Les raccordements d'alimentation électrique sont réalisés de telle façon que les installations sont automatiquement connectées à la source auxiliaire en cas de panne de la source principale. Le délai de commutation maximum entre les sources est de 15 secondes.

Toutes les aides visuelles lumineuses sont certifiées par le STAC (Service Technique de l'Aviation Civile). Cette dernière obligation de s'applique pas aux projecteurs que l'exploitant viendrait éventuellement à mettre en place ultérieurement.

### **MOYENS DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE**

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

- d'un extincteur à roue contenant au minimum 50 kilogrammes de poudre de type BC ;
- ou d'une installation de production de mousse, avec 5 litres d'émulseur dont les caractéristiques sont adaptées au matériel et aux installations de production de mousse utilisés.

Ces moyens et systèmes de lutte contre l'incendie seront positionnés en dehors de la FATO, de la TLOF et des aires de sécurité. Ils ne devront pas constituer des obstacles ni percer les dégagements aéronautiques.

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.

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

### **SECURITE DES TIERS A PROXIMITE DE L'HELISTATION**

L'exploitant devra prendre toutes les mesures nécessaires afin d'interdire tout mouvement ou stationnement de véhicule ou de piéton dans les trouées et sur l'hélistation pendant tout mouvement d'hélicoptère.

D'autre part, en cas de stationnement d'hélicoptère, l'accès à l'hélistation sera interdit à toute personne non autorisée.