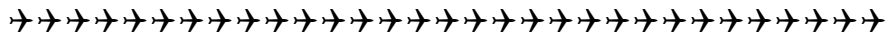


**Instruction SFACT.PFE n° 2004/01 du 16/02/2004**

**Objet** : Plates-formes hélicoptères utilisables pour l'instruction.

**Destinataires** : - **Toutes écoles dispensant une formation hélicoptère**



**1-Introduction**

En dehors des aérodromes ou de certaines hélistations (aérodromes équipés pour recevoir exclusivement les hélicoptères), les instructeurs de pilotes d'hélicoptères sont souvent amenés à utiliser des aires de poser choisies principalement en fonction de leur intérêt pédagogique. Cette situation apparaît lorsqu'ils doivent dispenser leur instruction en campagne, mais également lorsque pour des raisons de flux de trafic ou de nuisance, ils ne peuvent pas instruire sur l'aérodrome d'implantation de l'école.

Il est rappelé qu'en dehors des aérodromes et des hélistations, les hélicoptères atterrissent ou décollent à partir d'hélistations dont la définition et les règles d'emploi sont données dans l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères et dans la circulaire du 6 mai 1995 relative aux hélistations et hélistations.

La présente note expose les actions à mener par les écoles dispensant des formations sur hélicoptères, rappelle les points réglementaires applicables pour les aires de poser en campagne et exprime des recommandations pour leur usage.

**2-Action requise**

Afin d'être en conformité avec la réglementation pendant l'instruction en double commande et les contrôles de compétence, ainsi que pour des raisons pédagogiques vis-à-vis des élèves pilotes, le bureau Formation et Ecoles recommande aux écoles de reconnaître et de répertorier un nombre d'hélistations adapté à leur charge de formation (deux à trois au minimum). Le choix des hélistations sera effectué en fonction de l'intérêt pédagogique, de la sécurité et du respect des riverains. Chaque hélistation fera l'objet d'une fiche comprenant ses coordonnées géographiques, le schéma ou la photo du terrain et de son environnement, les axes d'approches préférentiels (sécurité, nuisances) ainsi que l'autorisation d'utilisation signée du propriétaire du terrain.

### **3-Délais et procédures d'application**

L'application de cette instruction sera demandée sans délai à toute nouvelle école souhaitant l'homologation d'une formation hélicoptère.

Pour les organismes dispensant déjà des formations homologuées, un délai de 12 mois (février 2005) est accordé pour l'établissement de ces fiches d'hélistations.

Sous couvert des Services Déconcentrés de l'Aviation Civile, la présente instruction pourra être étendue aux écoles dispensant des formations non homologuées (pilote privé, qualification de type) ainsi qu'aux examinateurs.

### **4- Rappels réglementaires et fonds documentaires**

#### **4.1- Principaux textes réglementaires :**

- Arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères (cf annexe n°1) ;
- Circulaire du 6 mai 1995 relatif aux hélistations et hélistations (cf annexe n°2) ;
- Décision n°20350 DNA/2/C du 25 mars 1992 relative à l'exécution des exercices de simulacre d'atterrissage forcé (cf annexe n°3) ;
- Arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs (cf annexe n°4).

#### **4.2- Rappels réglementaires :**

Les hélistations sont des aires non nécessairement aménagées et qui, sauf cas particuliers (notamment en agglomération ou aux abords d'un aérodrome), ne sont pas soumises à une procédure administrative de création. Elles doivent être identifiées à l'avance par le pilote commandant de bord et être accessibles aux services de l'Etat. L'utilisateur ou l'exploitant doit obtenir l'accord de leurs propriétaires et aviser les services du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins (Dircilec) lors de leurs utilisations. Ces hélistations ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel, le nombre de mouvements annuel devant être inférieur à 200 et le nombre de mouvements journalier inférieur à 20. L'utilisateur doit être titulaire d'une habilitation à utiliser les hélistations et disposer d'une assurance couvrant les risques aux tiers. **Le posé d'un élève en solo est donc prohibé sur les hélistations et n'est possible que sur les aérodromes et les hélistations.**

Enfin, il est rappelé :

- qu'il ne peut y avoir d'instruction aérienne sur les hélistations dites privées ;
- que les hélistations dites préfectorales (relevant d'un arrêté préfectoral) sont spécialement destinées au transport public à la demande ;

- que l'atterrissage ou le décollage d'un hélicoptère sur aérodrome n'est pas limité à la piste, mais qu'il peut être réalisé aux emplacements réservés ou désignés à cet effet. Il incombe au commandant de bord d'adapter le trajet en fonction des possibilités manœuvrières de son hélicoptère et des circonstances, afin de ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ou passant à proximité (arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs).

#### **4.3- Suggestions :**

##### ➤ Concernant les fiches d'hélistructures :

Les fiches d'hélistructures peuvent être complétées par un cartouche supplémentaire mentionnant :

- l'identité de l'utilisateur (école, exploitant, pilote) ;
- la date d'utilisation et/ou la période prévue d'utilisation ;
- la localisation de l'hélistructure (commune, lieu-dit) ;
- le nom et prénom du pilote commandant de bord.

Cette fiche permettrait alors d'aviser plus facilement par fax les services du contrôle de l'immigration chaque fois que nécessaire. Si le fax n'est pas utilisable, l'avis peut être transmis directement par téléphone.

##### ➤ Concernant l'apprentissage du poser en campagne :

En vol en campagne, il est possible de dissocier la préparation du poser (analyse, passage stabilisé, prise de décision) et la réalisation du poser.

La préparation du posé en campagne peut être réalisée sur toute aire de poser permettant d'évoluer à 150 m minimum du sol, de toute personne, tout véhicule et de tout obstacle.

La préparation comprend :

- la reconnaissance générale de l'aire de poser (cercle de reconnaissance) avec analyse de la sécurité, des nuisances, du vent, du soleil, du terrain, des axes d'approche et de décollage, etc ;
- la mise en place et l'exécution du passage stabilisé à 50 m/sol minimum peut être réalisée dans le cadre des dispositions relatives à l'exécution des exercices de simulacre d'atterrissage forcé qui englobent les manœuvres éducatives relatives à l'interruption volontaire de vol.

La réalisation du poser en campagne ne peut être effectuée que sur les hélistructures répertoriées par les centres de formation ou sur celles dont l'instructeur commandant de bord possède, à titre personnel, une autorisation d'usage.

La réalisation comprend :

- la phase d'approche allant en dessous de 50 m/sol ;
- le posé ;
- le décollage.

#### **4.4- Documentation d'ordre technique :**

Tous les renseignements indispensables concernant les plates-formes utilisables par les hélicoptères (procédures de création, textes de référence, caractéristiques, aménagements) sont fournis dans la plaquette «Hélistations - une aide au créateur » conçu par le Service Technique des Bases Aériennes, afin d'assister le créateur d'hélistation dans ses démarches administratives et techniques (le cas des hélisurfaces est également traité). Ce document est disponible sur Internet : [www.stba.aviation-civile.gouv.fr](http://www.stba.aviation-civile.gouv.fr) rubrique Publications.

Les annexes n°1 à n°4 donnent les extraits des textes réglementaires applicables.

Une version informatique de la présente instruction est disponible sur le site Internet de la DGAC : [www.aviation-civile.gouv.fr](http://www.aviation-civile.gouv.fr)

Le Chef du Bureau Formation  
et Ecoles

Monsieur Jean-Pierre MESURE

**ANNEXE n°1 de l'instruction SFACT/PFE n°2004/01 du 16/02/2004**  
**Rappels réglementaires**

- **Arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères (extraits)**

**TITRE IER/GÉNÉRALITÉS**

**Article premier.** - Les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller :

- soit sur des aérodromes principalement destinés aux aéronefs à voilure fixe, le cas échéant à des emplacements réservés ou désignés à cet effet;
- soit sur des aérodromes équipés pour les recevoir exclusivement et qui sont dénommés hélistations;
- soit sur des emplacements situés en dehors des aérodromes et qui sont alors dénommés hélisurfaces.

**TITRE III /Art. 11. — Les hélisurfaces sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel.**

Le caractère occasionnel d'utilisation d'une hélisurface résulte :

- Soit de l'existence de mouvements peu nombreux. Dans ce cas, les deux limitations suivantes devront être respectées :
  - le nombre de mouvements annuel inférieur à 200;
  - et le nombre de mouvements journalier inférieur à 20, (un atterrissage et un décollage constituant deux mouvements).
- Soit de mouvements relativement nombreux pendant une période courte et limitée. Ce cas correspond à des événements exceptionnels et temporaires, pour des vols de travail aérien susceptibles d'engendrer des dépassements des limitations précitées. L'opérateur de l'hélicoptère ou son représentant doit en informer les autorités préfectorales avant le début des opérations.

**En cas d'utilisation d'une hélisurface à moins de 150 mètres d'une habitation ou de tout rassemblement de personnes, à l'extérieur des agglomérations telles que définies à l'article 3 ci-dessus, les personnes avant la jouissance des lieux concernés peuvent demander au préfet de faire cesser les nuisances phoniques répétitives.**

En outre, l'utilisation d'une hélisurface par un pilote ou un utilisateur donné peut être interdite par le préfet ou le préfet maritime :

- S'il en résulte des nuisances phoniques ayant porté une atteinte grave à la tranquillité du voisinage;
- S'il en a été fait un usage incompatible avec le caractère occasionnel de l'hélisurface; dans ce dernier cas, l'interdiction ne fait pas obstacle à la demande de création d'une hélistation sur l'emplacement considéré.

**Art. 12. — Les hélisurfaces sont identifiées à l'avance par le pilote commandant de bord.**

Sauf pour les opérations d'assistance et de sauvetage, le pilote commandant de bord, l'exploitant ou l'utilisateur de l'hélicoptère doit :

1. **Obtenir au préalable l'accord de la personne physique ou morale ayant la jouissance du terrain** ou de la plate-forme sise en mer ou du navire servant d'assiette à l'hélisurface, **d'une part, sur l'utilisation de l'hélisurface, d'autre part, sur l'accessibilité de celle-ci aux représentants de la force publique et aux agents de l'État chargés de la vérification des conditions d'utilisation de l'hélicoptère, ainsi qu'aux agents des douanes.** Ces dispositions ne sont pas applicables aux hélisurfaces ayant pour assiette la surface de la mer elle-même. De telles hélisurfaces sont cependant

soumises à toutes les autres dispositions du présent titre concernant les hélisurfaces en mer;

**2. Prendre toute mesure appropriée pour signaler l'existence de l'hélisurface pour éviter les dangers pouvant résulter de son utilisation, notamment si l'hélisurface est accessible au public.**

**Art. 13. — Hélisurfaces à terre.**

Les hélisurfaces à terre peuvent être utilisées à des fins de :

- transport public à la demande;
- travail aérien;
- vols privés, ainsi qu'aux vols de mise en place correspondants.

Toutefois, les manifestations aériennes demeurent soumises aux dispositions spécifiques de l'arrêté interministériel du 3 mars 1993.

**Les hélisurfaces à terre sont utilisées sans autorisation administrative préalable, sous réserve d'en aviser le directeur inter régional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins compétent;** les opérations de travail aérien agricole et les opérations d'assistance et de sauvetage sont dispensées de cette formalité.

**Art. 16. — Les hélisurfaces sont utilisées sous la responsabilité, du pilote commandant de bord ou de l'exploitant de l'hélicoptère. En conséquence, les exploitants ou propriétaires d'hélicoptères utilisant des hélisurfaces doivent pouvoir justifier d'une assurance ou d'un cautionnement suffisant couvrant les dommages causés aux tiers.**

**ANNEXE n°2 de l'instruction SFACT/PFE n°2004/01 du 16/02/2004**  
**Rappels réglementaires**

➤ **Circulaire du 6 mai 1995 relatif aux hélistations et hélisurfaces/TITRE III /HÉLISURFACES (extraits)**

**Dispositions générales**

Les hélisurfaces sont des emplacements non nécessairement aménagés sur lesquels les hélicoptères ne peuvent opérer qu'à titre occasionnel avec l'accord de la personne ayant la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé.

Les hélisurfaces ne sont pas des aérodromes et peuvent être fixes ou mobiles; en mer, leur emplacement peut ne pas être défini avec précision au sein d'une large zone.

Il convient de remarquer que les emplacements sur navires ou plates-formes en mouvement peuvent être utilisés dans le cadre des procédures concernant l'utilisation des hélisurfaces.

**Art. 11. — Aires non nécessairement aménagées**

L'aménagement éventuel n'est pas soumis à l'agrément des services de l'aviation civile. Toutefois, une hélisurface ne pourra être identifiée par la lettre H, celle-ci étant la marque distincte d'une hélistation.

Utilisation des hélisurfaces

On considère qu'une hélisurface occupe un site circulaire de 300 mètres de diamètre, afin que tout mouvement effectué sur ce site soit comptabilisé pour la même hélisurface. Cette notion de cercle d'utilisation n'a aucune incidence sur les caractéristiques physiques de l'hélisurface.

**Art. 13. — Hélisurfaces à terre**

Aviser le directeur inter régional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins

Cet avis d'utilisation doit être transmis par téléphone ou télécopie (les coordonnées de ces organismes sont publiées par la voie de l'information aéronautique) et comporte les renseignements suivants :

1. Identité de l'utilisateur;
2. Date d'utilisation;
3. Période prévue d'utilisation, le cas échéant;
4. Lieu d'utilisation (commune, lieu-dit);
5. Nom et prénom du pilote commandant de bord, créateur de l'hélisurface.

Ces informations ont pour but de mettre le directeur inter régional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins en mesure de répondre à toute demande de renseignements qui pourrait lui être adressée.

**Art. 15. — Les hélisurfaces sont interdites**

À l'intérieur des agglomérations (art. 15-1)

Dans le cas de dérogation, le dossier de demande d'hélisurface en agglomération est à envoyer à la préfecture avec copie au directeur de l'aviation civile et au directeur inter régional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins compétent. Il devra comprendre entre autres : la situation de l'hélisurface, les aménagements éventuels, les cheminements et les trajectoires d'approche prévus sur le site, etc.

L'avis du directeur de l'aviation civile valide, le cas échéant, les éléments proposés par l'utilisateur de l'hélicoptère mais sans exiger de contraintes particulières autres que les cheminement à utiliser.

**Art. 17. — La demande d'habilitation à utiliser les hélicoptères doit être adressée au préfet du département où le pilote est domicilié ou au préfet de police pour les personnes résident à Paris ou à l'étranger.**

Le responsable de la direction générale des douanes compétent pour émettre un avis sur la demande d'habilitation à utiliser les hélicoptères est :

- le directeur régional des douanes compétent pour les pilotes domiciliés dans le département;
- le directeur inter régional des douanes d'Ile-de-France pour les pilotes étrangers ou non résidents.

**Lorsque l'habilitation est accordée, le préfet fournit une attestation. Lors du renouvellement de sa licence, le pilote présentera alors cette attestation aux services de l'aviation civile qui apposeront cette habilitation à utiliser les hélicoptères sur la page réservée au service de délivrance des licences.**

Le préfet transmet périodiquement à la direction générale de l'aviation civile (service de la formation aéronautique et du contrôle technique, bureau des licences) l'état nominatif des autorisations ainsi délivrées ou renouvelées.

#### **TITRE IV/DISPOSITIONS DIVERSES**

**Art. 18. —** Le préfet peut restreindre l'utilisation d'une hélicoptère ou d'une hélicoptation visée à l'article 7 de l'arrêté, avec motivation de l'acte administratif.



**ANNEXE n°3 de l'instruction SFACT/PFE n°2004/01 du 16/02/2004**  
**Rappels réglementaires**

➤ **Décision n°20350 DNA/2/C relative à l'exécution des exercices de simulacre d'atterrissage forcé (extraits)**

En dérogation aux dispositions du 4.5 b) (niveau minimal) du chapitre IV (règles de vol à vue) du RCA 1, les exercices de simulacre d'atterrissage forcé en campagne pourront être poursuivis jusqu'à une hauteur de 50 mètres sol aux conditions suivantes :

- ces exercices sont réalisés dans le cadre d'une instruction dispensée par un pilote instructeur qualifié ;
- les évolutions entre 50 mètres et 150 mètres de hauteur sont limitées à la seule réalisation de l'exercice ;
- la distance de 150 mètres par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface et tout obstacle artificiel est respectée en permanence.

Cette décision constitue de façon permanente l'autorisation d'exécution de simulacre d'atterrissage forcé telle qu'elle est définie par les dispositions de l'article 4 de l'arrêté du 10 février 1958 relatif à la voltige aérienne et en conséquence aucune autorisation supplémentaire n'est à exiger à ce titre.

Cette décision prend effet au 2 avril 1992.

L'instruction du 11 février 1965 sur les modalités d'application de l'article 7 de l'arrêté du 10 février 1958 portant réglementation de la voltige aérienne pour les aéronefs civils et concernant les simulacres d'atterrissage forcé en campagne est abrogée.

**ANNEXE n°4 de l'instruction SFACT/PFE n°2004/01 du 16/02/2004**  
**Rappels réglementaires (extraits)**

- **Arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs (extraits)**

**3. DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES A LA CIRCULATION D'AÉRODROME DANS LE CAS D'UN AÉRODROME AUTRE QU'UN ALTIPOINT.**

**3.2. Différents circuits**

Sur un aérodrome, différents circuits de circulation en surface et différents circuits d'aérodrome spécifiques aux avions, planeurs, ULM, hélicoptères peuvent être établis.

Tout aéronef qui utilise un aérodrome doit se conformer au circuit d'aérodrome et au circuit de circulation en surface associés à l'aéronef utilisé (avion, planeur, ULM, hélicoptères, etc.) lorsqu'ils sont définis.

**3.3. Circuit type**

**3.3.1.** En règle générale, les circuits d'aérodrome n'ont pas de dimensions strictement définies. Il incombe au pilote commandant de bord d'adapter le trajet en fonction des possibilités manœuvrières de son aéronef et des circonstances, afin de ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ou passant à proximité.

Toutefois, afin de limiter les nuisances phoniques, des consignes particulières peuvent prévoir :

- certaines zones dont il est recommandé d'éviter le survol ;
- de respecter, dans la mesure du possible, le circuit d'aérodrome quand à titre exceptionnel, il est publié dans son intégralité.

**ANNEXE II à l'arrêté du 17 juillet 1992**  
**PROCÉDURES GÉNÉRALES COMPLÉMENTAIRES POUR LES HÉLIPTÈRES**

Les présentes procédures générales complémentaires sont applicables sur les aérodromes dont l'usage n'est pas réservé aux hélicoptères.

**1. RADIOTÉLÉPHONIE**

Lorsqu'en application de la présente annexe II un hélicoptère effectue des évolutions différentes de celles prévues dans les procédures générales décrites à l'annexe I, il doit indiquer ses intentions par radiotéléphonie.

**2. PARAMÈTRES**

Sur un aérodrome autre que contrôlé ou AFIS, l'examen de l'aérodrome à l'arrivée nécessaire à l'évaluation des paramètres doit être effectué à une hauteur qui ne gêne pas les autres aéronefs qui évoluent dans la circulation d'aérodrome; cette hauteur peut être inférieure à celle plus haut des circuits d'aérodrome.

### **3. CIRCUIT D'AÉRODROME**

**3.1.** Sauf dispositions contraires dans les consignes particulières et sous réserve, sur un aérodrome contrôlé, d'en avoir reçu la clairance, un hélicoptère qui utilise un aérodrome qui est le siège d'une activité avion peut le faire en se conformant aux procédures générales et consignes particulières applicables aux avions.

Il peut évoluer à une hauteur inférieure à celle du circuit avion dans la mesure où il ne gêne pas les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

**3.2.** Dans le cas où il ne suit pas les procédures applicables aux avions, le circuit d'aérodrome suivi par l'hélicoptère ne doit pas interférer avec les circuits effectués par les autres aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome.

En particulier, les trajectoires suivies par l'hélicoptère lors de l'approche finale et de la montée initiale doivent être dans toute la mesure du possible parallèles à la piste en service ou à l'axe d'atterrissage et de décollage des autres aéronefs, et dans tous les cas ne pas interférer avec ces pistes ou axes.

**3.3.** Les hélicoptères doivent éviter dans la mesure du possible de traverser la piste ou l'axe d'atterrissage et de décollage des autres aéronefs.

Dans le cas où cela est impossible, la traversée doit être effectuée perpendiculairement au premier tiers de la piste ou de l'axe en service en laissant la priorité aux aéronefs qui effectuent un atterrissage ou un décollage.

### **4. AIRE D'APPROCHE FINALE ET DE DÉCOLLAGE**

**4.1.** Sauf dispositions contraires dans les consignes particulières et sous réserve sur un aérodrome contrôlé d'en avoir reçu la clairance, un hélicoptère peut effectuer l'approche finale ou la montée initiale vers ou depuis la piste.

**4.2.** Dans le cas où un hélicoptère n'effectue pas l'approche finale ou de la montée initiale vers ou depuis la piste, il doit procéder comme suit:

a. Si une aire d'approche finale et de décollage n'a pas été établie sur l'aérodrome, le pilote commandant de bord doit, dans la mesure où il ne gêne pas la circulation au sol des autres aéronefs et sous réserve:

– du respect des dispositions du paragraphe 3.2;

– d'avoir reçu la clairance sur un aérodrome contrôlé, choisir une aire d'approche finale et de décollage présentant les caractéristiques et dégagements appropriés. L'aire choisie par le pilote commandant de bord ne doit pas se situer sur l'aire de trafic.

b. Si une aire d'approche finale et de décollage a été établie sur un aérodrome, le pilote commandant de bord doit normalement l'utiliser pour effectuer son approche finale ou sa montée initiale à moins qu'il ne décide, sous réserve du respect des dispositions du sous paragraphe a précédent, de choisir une aire d'approche finale et de décollage différente.

### **5. CIRCULATION EN SURFACE**

Lorsqu'il se déplace en surface soit en roulant, soit à faible hauteur en effet de sol, un hélicoptère doit veiller à ne pas mettre en danger ou gêner les autres usagers par le souffle du rotor.