



## Hélicoptère

- [Un peu d'histoire ...](#)
- [Équipement particulier d'aide a la navigation : AIS \(Automatic Identification System\)](#)
- [Précautions particulières selon le type de navire](#)
- [Espace nécessaire pour les navires](#)

[ACCUEIL](#) » [MATÉRIEL](#) » [HÉLICOPTÈRE](#)

## Hélicoptère



### Un peu d'histoire ...

La mise en service du premier hélicoptère de la station remonte à mai 1976. C'est l'époque où le port autonome du Havre se dote du port pétrolier d'Antifer. Le problème de la mise à bord des super tankers se pose alors pour les pilotes. Comment servir ces navires, situés à plus de 25 milles au large, commodément et dans les meilleures conditions de sécurité ? La station envisage diverses solutions et retient celle de l'hélicoptère. Le choix se porte sur une Alouette III 316B. La station devient ainsi précurseur car aucune station de pilotage en France et à l'étranger n'est à l'époque équipée de ce type d'engin. Elle sera suivie plus tard par les stations de Dunkerque et de la Gironde. Dès l'acquisition de la machine, son utilisation ne se limite pas uniquement à



la mise à bord des pilotes sur les pétroliers d'Antifer. Celle-ci est étendue au site du port du Havre pour servir les très gros navires tels que les pétroliers, vraquiers et autres portes conteneurs. Aujourd'hui, l'hélicoptère effectue 1800 mises à bord ou débarques de pilotes par an (1754 en 2007 dont 400 appontages), de jour comme de nuit et dans presque toutes les conditions météorologiques. L'hélicoptère est armé en permanence par deux équipages. Un équipage est composé

d'un pilote et d'un treuilliste. L'utilisation de l'hélicoptère n'induit pas à l'heure actuelle de surcoût pour l'armateur du navire piloté. La mise à bord des pilotes se fait soit par appontage, soit par hélitreuillage. Depuis 2007, le service est assuré par un Dauphin AS 365 N3 construit par Eurocopter, portant l'inscription « PILOTE LE HAVRE ».

## CARACTÉRISTIQUES DE L'APPAREIL

- Indicatif : F-GYLH (en abrégé Lima Hôtel)
- Masse maximale : 4 300 kg
- Masse à vide : 2 772 kg
- Longueur (rotor tournant) : 13,73 m
- Hauteur : 4.06 m
- Diamètre du rotor : 11,94 m
- Motorisation : 2 turbomoteurs ARRIEL 2C1 de 990 ch. chacun
- Vitesse de croisière : 279 km/h, soit 150 nds (au niveau de la mer)
- Distance franchissable : 792 km (plein complet, masse maximale)
- Treuil : GOODRICH « classe 1 », vitesse de 0 à 1,27 m/s
- Longueur câble treuil : 90 m
- Équipement Navigation : IFR (vol aux instruments) + radar + GPS + AIS.
- Équipement Sécurité : 2 canots de sauvetage de 10 places chacun
- Flottabilités de secours + balise de détresse SARSAT

La capacité en places assises lors des vols opérationnels de treuillage et d'appontage est de 5

passagers en plus de l'équipage.

## Équipement particulier d'aide à la navigation : AIS (Automatic Identification System)

Notre appareil est équipé d'un AIS lui permettant d'avoir accès en temps réel à un certain nombre d'informations pertinentes sur les navires (azimut/distance, cap, vitesse, taux de giration ...).



L'interface de cet appareil est accessible à la fois par le pilote d'hélicoptère et par le mécanicien. En temps normal, cet équipement est mis en œuvre par le mécanicien treuilliste pour transmettre à la demande du pilote des informations sur les différents navires. L'AIS est également utilisé en fonction émetteur. Cette fonction permet de localiser et d'enregistrer

les trajectoires de l'hélicoptère au niveau de la vigie du port, de la station et des navires en approche.

## Précautions particulières selon le type de navire

### Navires-citernes (pétrole, gaz, produits chimiques) :

- Toute opération de lavage de citerne doit être arrêtée.
- Toutes les citernes ouvertes doivent être fermées avant l'arrivée de l'hélicoptère.
- Pendant la manœuvre de l'hélicoptère sur le pont, les gaz susceptibles d'être évacués par les soupapes de décompression sont dispersés par le souffle du rotor.

**Minéraliers** : La manœuvre se fait par appontage ou treuillage sur un des panneaux de cale. Par temps sec, prévoir le lavage du panneau pour éviter les projections de poussières. Sur ce type de navire à la sortie, afin d'éviter les inconvénients liés aux poussières sur le pont soulevées par le souffle du rotor il est préférable de favoriser les treuillages à partir des ailerons de passerelle. **Porte-conteneurs** : Ces navires sont servis par treuillage le plus souvent sur l'aileron de passerelle ou sur le gaillard avant lorsque les ailerons sont impraticables.

## Espace nécessaire pour les navires

Certains navires sont équipés de zones balisées selon les recommandations de l'International Chamber of Shipping. Une zone d'appontage est signalée par un H de 3,60 m sur 1,80 m entouré de deux cercles continus. Ces deux cercles matérialisent une zone dégagée de tout obstacle de plus de 0,10 m de haut pour le cercle intérieur et 0,25 m de haut pour le cercle extérieur. Pour être utilisable par le Dauphin N3, ces cercles doivent avoir un diamètre d'au moins 7m pour l'intérieur, 14m pour l'extérieur et être concentriques à une zone de manœuvre d'au moins 18 m de diamètre, dégagée de tout obstacle supérieur à 1,25 m et matérialisée par un cercle en pointillés. Une zone de treuillage doit permettre celui-ci à une hauteur inférieure à 12m. Elle doit avoir un diamètre d'au moins 5m, être dégagée de tout obstacle et se trouver au centre d'une zone de manœuvre dégagée de tout obstacle de plus de 3m dans un diamètre de 21m et de plus de 6m dans un diamètre de 28m, matérialisée par un cercle en pointillés. Sur les navires non équipés de telles zones, il est pratiquement toujours possible au pilote d'hélicoptère de trouver de jour un espace de dimensions suffisantes pour treuiller en toute sécurité sauf s'il existe de nombreux mâts. Dans le doute lors d'une débarque, l'hélicoptère fait un survol de repérage avant de quitter la passerelle. Les pilotes d'hélico possèdent une base de données navires leur permettent d'appréhender à l'avance le lieu du treuillage.