



La sécurité à l'approche d'un hélicoptère



Photo : REGA



Table des matières

Introduction.....	3
Approche et guidage.....	3
La dropping zone (D.Z.)	4
L'embarquement dans l'hélicoptère et le débarquement	4
L'approche.....	4
Le matériel et les tenues	5
Comportement dans l'appareil	5
Le Treuillage	5
Dangers de l'appareil.....	6
Sources d'informations	6

Notification

Bien que ce document ait été élaboré avec soin à partir de sources reconnues comme fiables, *Swiss Firefighters*, ses administrateurs, son personnel ainsi que les personnes et organismes qui ont collaboré à cette élaboration n'assument aucune responsabilité concernant ce document. Ce dernier ne remplace en aucun cas les documents officiels de la *Fédération Suisse des Sapeurs-Pompiers* (F.S.S.P.) ou d'autres organismes officiels. Ce document a été réalisé à titre informatif.

Dans le cas où il y apparaîtrait la mention d'un produit ou d'un service, cette mention ne doit en aucun cas être interprétée comme une adhésion de *Swiss Firefighters*, de ses administrateurs, de son personnel ou de tout collaborateur individuel ou corporatif, ni comme leur recommandation de tel produit ou de tel service.

Toute reproduction, distribution, modification, retransmission ou publication (sur Internet ou sur papier), même partielle, de ces différents éléments est strictement interdite sans l'accord écrit de *Swiss Firefighters*. Pour de plus amples informations, référez-vous aux conditions générales présentes sur le site.

Swiss Firefighters (www.swiss-firefighters.ch) est un site Internet privé et non-officiel sur les sapeurs-pompiers suisses et ne dépend en aucun cas à un corps de sapeurs-pompiers ou autres.



Introduction

Lors de certaines situations, il est possible d'avoir recours à un hélicoptère. Il s'agit d'un moyen d'intervention rapide (mais très coûteux). Il peut être utilisé pour le transport de blessés, pour la lutte contre les incendies ou encore pour du transport de matériel. L'hélicoptère est donc fort utile, mais peut être dangereux pour les intervenants si ceux-ci ne connaissent pas certaines règles.

Approche et guidage

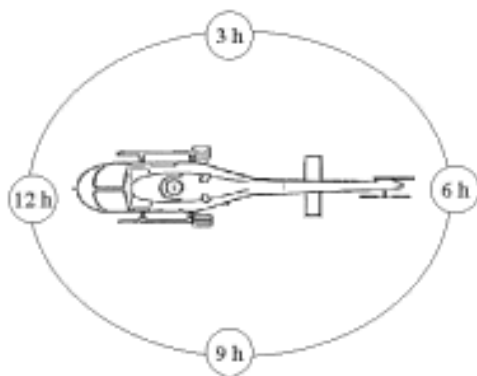
A l'arrivée des moyens aériens, l'officier chargé de ces derniers ou à défaut le commandant des opérations de secours doit prendre contact avec l'hélicoptère sur la fréquence air/sol – *canal K/canal 5* - (en l'absence de celle-ci, cela sera fait sur la fréquence opérationnelle).

Dans un premier temps, il s'attachera à fournir au pilote les informations suivantes :

- Présentation sommaire de l'intervention.
- Points particuliers (obstacles, lignes à haute tension, antennes, météo, etc).
- Moyens aériens comme par exemple petit avion, montgolfière, etc (leur position, leur mission, etc).

L'hélicoptère, tout comme les autres aéronefs, ne se déplacent pas aussi facilement qu'une voiture et ne s'arrêtent pas immédiatement. Il convient de donner tous les éléments au pilote et au mécanicien avec suffisamment d'anticipation pour qu'ils puissent effectuer les manœuvres en toute sécurité.

Le dialogue entre le pilote et les sapeurs-pompiers doit être clair et concis. Pour la localisation de l'objectif, de la DZ (Dropping Zone), tout comme pour le guidage, il est nécessaire d'utiliser les règles du système horaire.



Ainsi :

A votre midi	=	droit devant	pour le pilote c'est aussi	le nez de l'appareil
A vos 3 heures	=	par votre travers droit	pour le pilote c'est aussi	la droite du pilote
A vos 6 heures	=	juste derrière vous	pour le pilote c'est aussi	la queue de l'appareil
A vos 9 heures	=	par votre travers gauche	pour le pilote c'est aussi	la gauche du pilote

Pour de plus amples précisions, il est possible d'utiliser toutes les heures du cadran (4, 8 ou 10 heures). Lors du passage à votre aplomb, il faut annoncer au pilote "le top vertical" pour qu'il puisse mieux vous situer.



Il faut se positionner avec le vent dans le dos. Un fumigène peut servir à signaler le vent. Ne pas se déplacer tant que l'appareil n'est pas posé. Rester toujours à la même place, en s'agenouillant dans la phase finale.

N'oubliez pas que sur la neige, le sable ou la poussière, vous êtes le seul repère du pilote. Sans vous il serait désorienté dans le nuage de poussière.

La dropping zone (D.Z.)

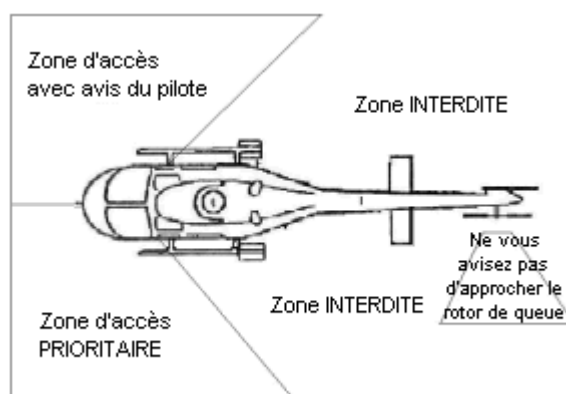
La dropping zone (DZ) est la place minimum pour poser un hélicoptère. Elle se compose de :

- Surface dégagée de 25 mètres de diamètre.
- Une surface plane de 6 x 6 mètres pour les patins.
- Pas d'obstacle d'une hauteur supérieure à 1 mètre.
- Pas d'objets volants au vent (vêtements, couvertures, tentes,...).
- Il est nécessaire d'aménager un peu cette zone avant l'arrivée de l'hélicoptère notamment pour :
 - la neige, doit être tassée et aplanie (foulée aux pieds),
 - les terrains poussiéreux doivent être si possibles arrosés.

L'embarquement dans l'hélicoptère et le débarquement

L'approche

- Ne jamais aborder l'appareil par l'arrière (rotor de queue).
- Approcher l'hélicoptère par l'avant gauche, c'est à dire :
 - du côté du treuil.
 - du côté du mécanicien.
 - à 9 heures.



- Embarquer, courbé, par l'avant côté gauche et sur ordre du mécanicien.
- En dévers, approcher du côté de la pente avale.
- Ne pas sauter dans l'appareil, mais monter en douceur surtout s'il est posé sur un seul patin.
- Ne pas claquer les portes mais les fermer en douceur.



Le matériel et les tenues

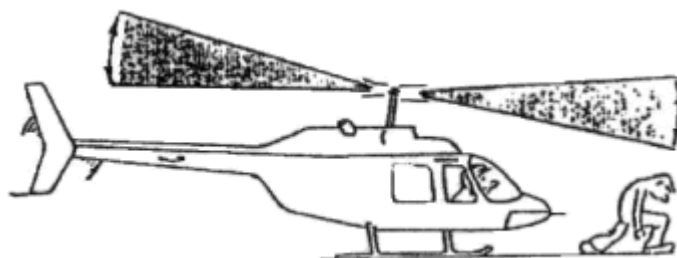
- Pas de coiffure (casquette), le casque doit être sanglé.
- Les vêtements doivent être bien fermés.
- Embarquer les matériels à l'horizontal (pas d'objets verticaux) : ski, antennes de radio, brancards, sonde à avalanche, etc.
- L'hélicoptère est équipé d'un panier latéral pour le matériel. Attention le matériel qui y est déposé ne pourra être récupéré qu'au sol et non pas en vol ! Seul le mécanicien est habilité pour déposer des affaires dans ce panier.

Comportement dans l'appareil

- S'installer à l'emplacement désigné par le mécanicien et boucler sa ceinture de sécurité.
- Ne pas étendre les jambes ! C'est le pilote qui manœuvre la machine, pas vous !
- Ne touchez pas aux fenêtres ou à toute autre partie mobile.
- S'équiper (sauf avis contraire du pilote) du casque radio qui est suspendu au plafond pour écouter et dialoguer avec le mécanicien.

Le débarquement

- On ne saute pas non plus de l'appareil.



S'approcher ou s'éloigner en position accroupie

- Débarquer sur ordre du mécanicien par 3/4 avant, courbé puis accroupi au sol en attendant le décollage de l'appareil.

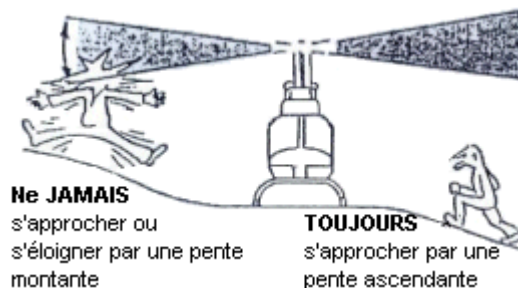
Le Treuillage

- Attendre à la verticale de l'appareil, la descente du câble et du crochet.
- Laisser aller jusqu'au sol le crochet avant de la saisir (décharge d'électricité statique). De plus le mou sera utile pour s'équiper correctement et en toute sécurité.
- Fixer le crochet à la brassière, au harnais ou au baudrier, etc.
- Lever le pouce pour signaler le début de la montée.
- A l'approche de la trappe, laissez-vous faire par le mécanicien. Il vous positionnera convenablement avec ses pieds et vous rentrera face au vide, dos à l'appareil.
- Ne jamais chercher à s'agripper, ni lever les bras en signe de victoire !



Dangers de l'appareil

- Le rotor principal dans les dévers amonts.



- Le rotor principal au freinage.
- Le rotor de queue (pales invisibles de par la rotation, balayage arrière et situé à hauteur d'homme).
- Les conditions météorologiques.
- Le travail avec le treuil.

Sources d'informations

www.rega.ch
www.airglaciers.com
www.swiss-fire.ch