

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

*Direction générale de la sécurité civile
et de la gestion des crises*

Bureau des moyens aériens

**Instruction ministérielle du 21 février 2017
relative à l'emploi des hélicoptères de la sécurité civile**

NOR : INTE1705834J

LISTE DES DESTINATAIRES

DESTINATAIRE	NOMBRE D'EXEMPLAIRES par organisme
Préfets de région	1
Préfet de zone	1
Préfets Maritime - CROSS	1
Préfets de départements	2
Préfets délégués pour la défense et la sécurité	1
État-major interministériel de zone de défense et de sécurité	3
DGSCGC	1
DSP	1
SDRCDE	1
SDIAS	1
SDMN	1
SDPGC	1
Chef du BOGEC	1
Chef du COGIC	1
COGIC	2
BMA: – échelon central du BMA;	6
– base de la sécurité civile de Nîmes Garons;	2
– échelon central du groupement d'hélicoptères;	10
– bases et détachements hélicoptères de la sécurité civile.	28
Réserve	5

SOMMAIRE

LISTE DES ANNEXES

GLOSSAIRE

TEXTES DE RÉFÉRENCES

PRÉAMBULE

TITRE 1^{er} : MISSIONS

- 1.1. Missions du bureau des moyens aériens (BMA)
- 1.2. Missions des hélicoptères de la sécurité civile

TITRE 2 : ORGANISATION ET ATTRIBUTIONS

- 2.1. Le groupement d'hélicoptères de la sécurité civile
- 2.2. Bases d'hélicoptères
- 2.3. Coordination zonale
- 2.4. Détachements

TITRE 3 : RÈGLES GÉNÉRALES D'EMPLOI

- 3.1. Principes généraux relatifs à l'emploi opérationnel des hélicoptères de la sécurité civile
- 3.2. Engagement des moyens
- 3.3. Suivi des missions
- 3.4. Suivi de l'activité et des moyens
- 3.5. Transmissions

TITRE 4 : RÈGLES PARTICULIÈRES D'EMPLOI

- 4.1. Typologie des missions et conditions d'exécution
- 4.2. Autorisations d'embarquement
- 4.3. Missions à l'étranger

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1. – IMPLANTATION DES BASES HÉLICOPTÈRES DE LA SÉCURITÉ CIVILE
- ANNEXE 2. – PLAN TYPE DE L'ORDRE ZONAL D'OPÉRATIONS HÉLICOPTÈRES
- ANNEXE 3. – DEMANDE DE CONCOURS D'UN MOYEN AÉRIEN DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR/DGSCGC
- ANNEXE 4. – CATÉGORIES ET CONDITIONS D'ASSURANCE DES PERSONNES TRANSPORTÉES PAR LES AÉRONEFS DE LA SÉCURITÉ CIVILE
- ANNEXE 5. – DÉCLARATION D'ASSURANCE D'UN PASSAGER TRANSPORTÉ À BORD D'UN AÉRONEF DE LA SÉCURITÉ CIVILE
- ANNEXE 6. – FICHE DE PROCÉDURE POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS HORS CAS DE SECOURS URGENT À PERSONNE
- ANNEXE 7. – AUTORITÉS HABILITÉES À AUTORISER L'EMBARQUEMENT SUR LES HÉLICOPTÈRES DE LA SÉCURITÉ CIVILE
- ANNEXE 8. – CARTES DES ZONES DE DÉFENSE AVEC LE RAYON D'INTERVENTION À 30 MINUTES DES HÉLICOPTÈRES SÉCURITÉ CIVILE (8A MÉTROPOLE ET 8B ANTILLES GUYANE)
- ANNEXE 9. – SCHÉMAS DES DEMANDES DE MISSIONS (9A, 9B ET 9C)
- ANNEXE 10. – FORMULAIRE DE DEMANDE D'INTERVENTION HÉLICOPTÈRE SÉCURITÉ CIVILE

GLOSSAIRE

AMM	Aide médicale en mer
AEM	Action de l'état en mer
AMU	Aide médicale urgente
BH	Base d'hélicoptères
BMA	Bureau des moyens aériens
BSC	Base de sécurité civile
CAA	Cellule activité aérienne
CAG	Circulation aérienne générale
CAM	Circulation aérienne militaire
CIB	Chef inter-bases
CMIC	Cellule mobile d'intervention chimique
CMIR	Cellule mobile d'intervention radiologique
CMO	Chef des moyens opérationnels
CODIS	Centre opérationnel départemental d'incendie et de secours
COZ	Centre opérationnel zonal
CPO	Consignes permanentes d'opérations
CRV	Compte-rendu de vol
CROSS	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CSA	Conseiller de sécurité aérienne
DGSCGC	Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises
ECGH	Échelon central du groupement d'hélicoptères
EMIZDS	État-major interministériel de zone de défense et de sécurité
GASC	Groupement d'avions de la sécurité civile
GHSC	Groupement d'hélicoptères de la sécurité civile
GIPN	Groupe d'intervention de la police nationale
IMC	Instrumental météorological conditions (conditions MTO de vol aux instruments)
JVN	Jumelles de vision nocturne
LOLF	Loi organique relative aux lois de finances
OSA	Officier de sécurité aérienne
PIV	Poste d'information en vol
POLMAR	Pollution maritime
PREMAR	Préfet maritime
RAID	Recherche assistance intervention dissuasion
RCC	Rescue coordination center (centre de coordination de sauvetage)
SAMAR	Recherche et sauvetage maritime
SAMU	Service d'aide médicale d'urgence
SAP	Secours à personne
SMUH	Secours médical d'urgence par hélicoptère
SMUR	Service médicalisé d'urgence et de réanimation
SAR	Search and rescue (recherche et sauvetage)
SATER	Sauvetage aéro-terrestre
SP	Sapeurs-pompiers
SID	Secteur d'intervention directe
USSH	Unité de spécialistes sauveteurs héliportés
VMC	Visual météorological conditions (conditions MTO de vol à vue)

TEXTES DE RÉFÉRENCE

La présente instruction abroge et remplace les dispositions relatives à l'emploi des hélicoptères figurant dans l'instruction n° 92-850 du 29 septembre 1992 modifiée relative à l'emploi des aéronefs du groupement des moyens aériens, ainsi que la note BMA n° 340 du 26 novembre 2016 relative à l'organisation de la chaîne opérationnelle durant la phase transitoire de fusion des cellules opérations.

Cette instruction est applicable à compter du 3 avril 2017.

Arrêté du 19 juin 1957 portant création au ministère de l'intérieur d'un groupement d'hélicoptères.

Arrêté du 6 juin 1964 portant création au ministère de l'intérieur d'un groupement aérien.

Loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 modifiée relative aux lois de finances, notamment ses articles 4 et 17.

Décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer.

Décret n° 2005-621 du 30 mai 2005 fixant les dispositions applicables aux personnels navigants du GHSC.

Arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'État dans les zones maritimes.

Décret n° 2010-224 du 4 mars 2010 relatif aux pouvoirs des préfets de zone de défense et de sécurité.

Arrêté du 23 novembre 2016 portant organisation et attributions de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises.

Circulaire interministérielle DGOS/R2/DGSCGC relative aux moyens hélicoptés de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises et des établissements de santé utilisés dans le cadre du secours à personne et de l'aide médicale urgente.

Circulaire NOR INTE1224209 du 4 mai 2012 sur la contribution des SDIS aux opérations de recherche et sauvetage en mer.

IM (NOR PRMD1327269J) du 4 novembre 2013 relative à la coordination et à l'optimisation des moyens aériens en cas de crise localisée sur le territoire national.

PRÉAMBULE

L'ensemble des aéronefs, hélicoptères et avions, de la sécurité civile relève du bureau des moyens aériens (BMA) de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC).

Le BMA est constitué d'un échelon central de direction et d'un échelon délocalisé de mise en œuvre et de gestion dénommé «base de sécurité civile de Nîmes». Cet échelon délocalisé est composé d'un groupement d'avions (GASC), d'un groupement d'hélicoptères (GHSC) et de services mutualisés (SMAS), placés sous l'autorité d'un chef de base.

La présente instruction a pour objet :

- de préciser les missions et l'organisation du groupement d'hélicoptères de la sécurité civile déterminées en application de l'arrêté du ministre de l'intérieur du 23 novembre 2016 définissant l'organisation et les attributions de la DGSCGC ;
- de rappeler les grandes lignes de l'emploi opérationnel des hélicoptères du GHSC, moyens nationaux de la sécurité civile.

Sans préjudice des missions particulières décidées par le ministre de l'intérieur, les hélicoptères du GHSC exécutent les missions aériennes de service public qui incombent à la DGSCGC, dans le respect du principe de spécificité des missions et des flottes (DGSCGC pour les missions de secours ; DGGN pour les missions de police).

Ces missions sont prioritairement les missions de secours d'urgence et de protection des personnes et des biens.

Subsidièrement, les hélicoptères du GHSC peuvent également être appelés à participer, dans le cadre des missions du ministère de l'intérieur, à des missions de police, d'assistance technique, de transport logistique et de liaison.

Ils peuvent enfin concourir aux missions d'autres administrations, notamment celles relevant du ministère de la santé, à travers une participation à l'aide médicale urgente.

TITRE 1^{ER}
MISSIONS

1.1. Missions du bureau des moyens aériens (BMA)

Le BMA, composante de la sous-direction des moyens nationaux de la DGSCGC, assure le maintien en condition opérationnelle de ses équipages et aéronefs conformément à la réglementation aéronautique en vigueur et assure les missions aériennes de service public confiées aux aéronefs de la sécurité civile.

Il contribue à la définition de la doctrine d'emploi des moyens aériens de la sécurité civile.

Le chef du BMA exerce, par délégation du directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises, les prérogatives de l'autorité d'emploi.

1.2. Missions des hélicoptères de la sécurité civile

Les hélicoptères de la sécurité civile, moyens nationaux de secours, sont destinés en priorité à des missions de secours à personne (SAP), d'aide médicale urgente (AMU), de protection des personnes et des biens pour lesquelles leur emploi respecte le principe de gratuité pour la personne secourue.

Les autres missions effectuées par les hélicoptères de la sécurité civile peuvent être facturées au service demandeur selon des modalités définies par le DGSCGC.

Les missions des hélicoptères de la sécurité civile sont classées en trois grandes catégories, par ordre de priorité décroissante :

- les missions opérationnelles ;
- les missions de formation et de maintien en condition des personnels du GHSC et des équipes spécialisées participant habituellement aux missions de secours effectuées avec les moyens de la sécurité civile¹ ;
- les autres missions.

Les missions relevant du secours urgent (y compris AMU) sont toujours prioritaires.

Les missions peuvent être réalisées de jour ou de nuit, avec ou sans JVN, dans les conditions de vol à vue ou de vol aux instruments, dans les limites précisées au titre 4.

1.2.1. Missions opérationnelles de sécurité civile

La vocation principale des hélicoptères de sécurité civile (HSC) est de contribuer à l'exécution de missions opérationnelles relevant du champ de la sécurité civile :

- Missions de secours d'urgence aux personnes (SUAP ou SAP), y compris missions combinées de SAP et d'AMU

Les missions de secours à personne, liées ou non à des zones de risques particuliers, peuvent, en fonction des circonstances être médicalisées (missions combinées de SAP et d'AMU).

Elles mettent généralement en œuvre des techniques de secours particulières nécessitant éventuellement la coordination d'hélicoptères et de moyens de secours au sol.

En milieu périlleux, ces missions peuvent nécessiter l'emploi de matériels spécialisés (treuil, civière, nacelle...), ou le transport d'équipes spécialisées (équipe médicale, plongeurs sauveteurs, secouristes en montagne ou en milieu périlleux, équipe cynotechnique...)

Sur demande du CROSS, les hélicoptères de la sécurité civile peuvent intervenir pour des missions de secours en mer jusqu'à 100 Nm des côtes (140 Nm lorsque l'appareil est équipé d'un réservoir supplémentaire).

Les missions de SUAP peuvent aussi être effectuées en milieu non périlleux.

Lorsque la victime est décédée, elle n'est évacuée par hélicoptère que lorsque l'accès par tout autre moyen est impossible ou présente un risque particulier.

- Recherche, reconnaissance et coordination des secours

Ces missions ont pour objet :

- la recherche de personnes disparues supposées en péril ;
- la coordination des secours ;
- l'établissement de postes de commandement aérien ;
- la prévention et la surveillance des risques.

Les hélicoptères peuvent exécuter des missions SAR (« Search And Rescue »), sur terre (SATER) ou sur mer (SAMAR).

¹ Équipe spécialisée : équipes participant habituellement aux missions de secours effectuées avec les moyens de la sécurité civile.

- Transport d'équipes spécialisées dans le cadre d'interventions de sécurité civile : ces missions de transport ont pour objet le déploiement rapide d'équipes spécialisées (CMIC ou CMIR, équipes de déminage, de feux de forêts, de radio-amateurs...) pour faire face à un événement particulier.
- Autres missions de protection des personnes, des biens et de l'environnement : dans le cadre du dispositif de lutte contre les feux de forêts, les hélicoptères de la sécurité civile peuvent réaliser trois grands types de missions :
 - observation, reconnaissance et attaque ;
 - guidage des avions bombardiers d'eau ;
 - transport de personnels et de matériels de lutte.

1.2.2. Missions opérationnelles entrant dans le cadre de l'aide médicale urgente

Dans une logique d'optimisation de l'utilisation de ce moyen rare, les hélicoptères de la sécurité civile peuvent être mobilisés pour réaliser des missions relevant de l'aide médicale urgente, de type primaire ou secondaire, lorsqu'ils constituent l'hélicoptère le plus adapté à la mission et disponible dans des conditions et des délais compatibles avec l'état de la personne à prendre en charge.

Toutefois, lorsque pour une demande donnée, après régulation médicale par le SAMU, un héliSMUR et un HSC permettent simultanément d'apporter une réponse adaptée équivalente pour la personne à prendre en charge, la DGSCGC souhaite que ses hélicoptères ne soient pas sollicités en première intention sur des missions de SMUR secondaire, afin de préserver leur capacité d'intervention pour des missions relevant de la sécurité civile ou des missions d'AMU nécessitant des caractéristiques d'appareil particulières.

S'agissant de transport inter-hospitalier urgent, la demande doit émaner exclusivement du médecin régulateur du SAMU concerné. Elle doit être écrite et préciser l'hôpital de départ et de destination (annexe 10).

Pour les transferts d'un établissement hospitalier à un autre, l'appareil doit obligatoirement être médicalisé.

Sur demande des CROSS, les hélicoptères de la sécurité civile peuvent également intervenir dans le cadre de l'aide médicale en mer (EVAMED) jusqu'à 100 Nm des côtes (jusqu'à 140 Nm lorsque l'appareil est équipé d'un réservoir supplémentaire).

1.2.3. Autres missions opérationnelles

Les flottes d'hélicoptères de la sécurité civile et de la gendarmerie nationale ont des missions principales distinctes mais complémentaires. Les hélicoptères de la sécurité civile peuvent ainsi, en subsidiarité, apporter leur concours à l'exécution de missions de police, lorsque celles-ci ne peuvent être prises en charge par la flotte d'hélicoptères de la DGGN :

Missions de police judiciaire :

- surveillance et repérage ;
- transport d'enquêteurs avec armement et équipements, et éventuellement de gardés à vue ;
- interventions dans le cadre de réquisitions judiciaires notamment les recherches de personnes ;
- interventions des services spécialisés : RAID, GIPN, BRI, GIGN...

Missions de police administrative :

- ordre public ;
- lutte contre l'insécurité routière ;
- recherche de personnes disparues.

Fonction Garde-côtes :

La DGSCGC fait partie intégrante de la fonction Gardes-côtes. À ce titre, les appareils des bases «mer» participent à l'action de l'État en mer au profit des préfets maritimes.

Dans ce cadre, les missions pouvant être exécutées sous l'autorité du préfet maritime ou des organismes bénéficiant de sa délégation sont :

- police en mer ;
- pollution maritime (POLMAR) ;
- soutien logistique ;
- missions de secours.

Ces missions peuvent faire l'objet d'une facturation aux directions concernées au tarif arrêté par la DGSCGC, conformément aux principes découlant de la LOLF.

1.2.4. Assistance technique

Ces missions consistent à porter assistance à des collectivités locales, à des administrations extérieures au ministère de l'intérieur ou à des organismes privés, pour des missions relevant du travail aérien. Elles revêtent un caractère

exceptionnel et ne sont jamais prioritaires par rapport aux missions de secours. Sauf si elles relèvent d'une mission de service public, elles ne peuvent être réalisées que dans la mesure où elles ne viennent pas concurrencer des prestataires privés.

Les interventions sur animaux ne sont justifiées que dans le cas d'un risque sanitaire avéré et font l'objet d'une demande de moyen aérien au travers de l'annexe 3 soumise à la DGSCGC.

Les missions d'assistance technique donnent lieu à facturation, sauf dérogation accordée par le ministère de l'intérieur, lorsqu'il estime que le travail effectué entre dans le cadre de ses missions régaliennes.

Les missions d'assistance technique impliquant le transport de matières dangereuses sont étudiées au cas par cas.

Les missions d'assistance technique doivent faire l'objet d'une convention signée par les parties précisant leurs modalités de réalisation technique et leurs contreparties financières.

1.2.5. Missions de formation et maintien en condition des personnels

Il s'agit des missions de formation et d'entraînement au profit des équipages du GHSC et des équipes spécialisées armant les hélicoptères de la DGSCGC.

1.2.6. Autres missions

Il s'agit soit de vols organiques pour les besoins du groupement d'hélicoptères (vols techniques et de convoyage, vols de démonstration...), soit de missions de liaison. Elles peuvent faire l'objet de facturation.

Les missions de liaison incluent en particulier :

- les transports d'autorités ;
- les transports sanitaires non urgents : ces vols ne sont assurés qu'en cas d'indisponibilité des moyens du ministère de la santé et après accord de la DGSCGC. Ils font l'objet d'un protocole spécifique entre la DGSCGC et l'Établissement de santé concerné, matérialisé par le biais de l'annexe 10, qui donne systématiquement lieu à facturation.

La configuration de l'appareil et l'emport de matériels spécialisés (civière, nacelle, etc.) sont adaptés au cas par cas selon la nature de la mission à exécuter par l'hélicoptère SC.

Les missions de secours sont toujours prioritaires sur ces missions.

TITRE 2

ORGANISATION ET ATTRIBUTIONS

2.1. Le groupement d'hélicoptères de la sécurité civile

2.1.1. Organisation générale du bureau des moyens aériens

Le bureau des moyens aériens (BMA) est rattaché à la sous-direction des moyens nationaux (SDMN), au sein du service de la planification et de la gestion des crises (SPGC) de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC).

Il est constitué d'un échelon central de commandement et d'une unité organique délocalisée, la base de sécurité civile (BSC) de Nîmes, qui comprend elle-même deux groupements opérationnels :

- le groupement d'hélicoptères de la sécurité civile (GHSC) ;
- le groupement d'avions de la sécurité civile (GASC).

L'échelon central du BMA, implanté à Paris, assure la direction, la coordination et le suivi global des moyens aériens de la sécurité civile. Il planifie les besoins, réalise les études et assure le pilotage des unités opérationnelles.

Il leur apporte un concours sur les questions d'ordre financier, juridique, technique, opérationnel et de sécurité.

L'organigramme de la BSC et du GHSC est annexé au règlement intérieur de la BSC.

Les hélicoptères sont affectés à l'échelon central du GHSC, dans les bases ou dans les détachements (voir annexe 1 : implantation des bases).

2.1.2. Organisation et attributions de la BSC (en relation avec le GHSC)

La BSC est chargée de la gestion administrative et du soutien du GHSC, ainsi que de la prise en charge de fonctions mutualisées :

- budget ;
- gestion des ressources humaines ;
- infrastructures ;
- moyens généraux.

La BSC appuie le chef du GHSC dans l'exercice de ses attributions organiques et opérationnelles:

- suivi de la disponibilité;
- suivi de l'activité;
- conduite;
- formation.

Le chef de la BSC est placé sous l'autorité hiérarchique directe du chef du bureau des moyens aériens.

2.1.3. Organisation et attributions du GHSC

Le GHSC regroupe:

- un échelon central de direction (ECGH), implanté sur l'aéroport de Nîmes, qui a autorité sur les bases d'hélicoptères réparties sur le territoire national et un organisme d'entretien implantés sur l'aéroport de Nîmes-Garons;
- des bases d'hélicoptères spécialisées selon le type d'emploi: bases mer, bases montagne, bases mixtes mer-montagne, bases plaine;
- des détachements permanents, saisonniers ou temporaires, ouverts soit avec les moyens de la base de rattachement, soit avec des moyens supplémentaires fournis par l'échelon central ou prélevés sur d'autres bases (*cf.* paragraphe 2.4).

Le chef du GHSC est placé sous l'autorité hiérarchique directe du chef de la base de sécurité civile de Nîmes (BSC) et, pour les sujets opérationnels, sous l'autorité fonctionnelle directe du chef du bureau des moyens aériens.

Compte tenu de la dispersion géographique des bases, de la grande diversité des missions et de la complexité de gestion des personnels navigants et des aéronefs, le chef du GHSC est chargé d'assurer la coordination des moyens matériels et humains.

Il est également responsable:

- de la formation et du maintien en condition opérationnelle du personnel:
 - formation initiale et acquisition de qualifications complémentaires;
 - entraînement, suivi et contrôle des compétences techniques;
- du maintien en condition opérationnelle sur le plan technique des hélicoptères:
 - planification de la maintenance exécutée par le centre de maintenance ou sous-traitée, celui-ci assurant également le dépannage sur base;
 - maintien en condition technique des appareils;
 - logistique;
 - suivi du maintien de navigabilité des aéronefs;
- de l'emploi opérationnel:
 - gestion du parc;
 - élaboration et tenue à jour de la documentation opérationnelle;
 - application de la doctrine;
 - retour d'expérience;
- de l'animation et de la coordination des actions de sécurité aérienne.

2.2. Bases d'hélicoptères

Les bases constituent l'échelon normal d'exécution des missions aériennes.

Les chefs des bases d'hélicoptères de la sécurité civile sont placés sous l'autorité hiérarchique directe du chef du groupement d'hélicoptères.

Les bases effectuent, sous l'autorité du chef de base, l'ensemble des missions attribuées aux hélicoptères de la sécurité civile, telles que décrites au titre 1 du présent document.

Les chefs des bases d'hélicoptères de la sécurité civile sont responsables localement du contrôle du maintien en condition opérationnelle des personnels navigants de la base et du suivi technique des hélicoptères qui leur sont affectés.

Les bases assurent une alerte opérationnelle 24 h/24 tout au long de l'année.

L'hélicoptère est en mesure de décoller dans les plus brefs délais compatibles avec la sécurité des vols, les règles de mise en œuvre inhérentes à la préparation de la mission et la disponibilité des équipes spécialisées.

Le pilote, commandant de bord, est seul habilité à pouvoir renseigner sur les délais de décollage et/ou d'arrivée sur le lieu de l'intervention.

Dans un souci d'efficacité maximale, il est souhaitable que les bases soient médicalisées et se voient adjoindre sur site ou à proximité immédiate une équipe spécialisée de sauveteurs héliportés sur des périodes et horaires adaptés à leur activité.

2.3. Coordination zonale

Une fonction de coordination est assurée, dans chaque zone de défense dotée d'un ou plusieurs hélicoptères de la sécurité civile, par un chef inter-bases, nommé parmi les chefs de base de la zone. Il est le représentant direct du chef du GHSC auprès du préfet de zone.

Dans ce cadre, le chef inter-bases s'inscrit dans la chaîne fonctionnelle de la DGSCGC et constitue un échelon local de gestion organique et opérationnelle intermédiaire entre l'échelon central du GHSC et les bases et détachements. À ce titre, il assure un rôle de coordination entre les bases d'hélicoptères de la sécurité civile implantés dans la zone.

Lorsqu'une zone ne dispose que d'une seule base, le chef de base assure de fait cette fonction.

Lorsqu'une zone ne dispose pas de base, le conseiller du Préfet de zone est le chef des opérationnels (CMO) du GHSC.

Le chef Inter-bases assure également le rôle de conseiller aéronautique du préfet de zone pour tous les types de missions dévolues aux hélicoptères de la sécurité civile. Ceci comprend notamment les aspects liés à la gestion du potentiel des appareils.

Il a vocation à participer en tant que de besoin à l'armement de la cellule d'activité aérienne (CAA), dans le cadre de l'application de l'IM du 4 novembre 2013, relative à la coordination et à l'optimisation des moyens aériens en cas de crise localisée sur le territoire national. En cas de crise de sécurité civile et s'il est assigné à la CAA un objectif d'optimisation de l'emploi des moyens, il assure la direction de la CAA.

2.4. Détachements

En fonction des circonstances, des détachements permanents, saisonniers ou temporaires peuvent être mis en place dans certains départements. Ils sont décidés par la DGSCGC sur demande du préfet de département et après avis du préfet de zone.

Les zones d'action des détachements saisonniers ou temporaires s'inscrivant dans un dispositif déjà existant, doivent être définies et validées dans un ordre zonal de circonstance.

Le chef de détachement, placé sous l'autorité du chef de la base de rattachement, assure les relations avec les partenaires et les autorités locales.

Il est également responsable de l'organisation du service au sein du détachement.

TITRE 3

RÈGLES GÉNÉRALES D'EMPLOI

3.1. Principes généraux relatifs à l'emploi opérationnel des hélicoptères de la sécurité civile

Les hélicoptères de la sécurité civile sont des moyens nationaux ayant vocation à :

- assurer les missions aériennes de service public, telles que rappelées au titre 1, qui incombent à la DGSCGC, notamment les missions de sauvetage et de secours d'urgence, auxquelles ils sont prioritairement dédiés;
- participer aux missions des autres directions du ministère de l'intérieur;
- prêter leur concours aux autres administrations.

Dans un souci d'efficacité opérationnelle et de cohérence de la chaîne de commandement, les décisions d'emploi en missions opérationnelles font le plus souvent l'objet d'une délégation au niveau local dans les conditions précisées ci-après.

3.1.1. Responsabilités du DGSCGC

Au nom du ministre de l'Intérieur, le DGSCGC arrête la doctrine d'emploi des hélicoptères de la sécurité civile. Il détermine leurs priorités d'emploi.

Il décide de l'affectation des hélicoptères sur des bases permanentes et/ou des détachements temporaires.

Par défaut, les appareils affectés en base ou en détachement dans une zone de défense sont mis à la disposition du préfet de zone territorialement compétent pour les missions opérationnelles urgentes relevant de sa zone de compétence.

À tout moment, la DGSCGC peut toutefois reprendre la main sur ses moyens. En particulier :

- en fonction des nécessités ou urgences opérationnelles, elle décide de leur redéploiement au profit d'une autre zone de défense et de sécurité;
- elle accorde ou refuse le concours de ses hélicoptères pour les missions qui ne présentent pas un caractère d'urgence et/ou qui ne relèvent pas du champ de la sécurité civile, de l'aide médicale urgente et de la police;

- elle décide des restrictions techniques et des régulations de potentiel à appliquer dans le cadre des contraintes de gestion de la flotte et de ses responsabilités d'autorité d'emploi et d'organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité.

3.1.2. Responsabilités du préfet de zone

Aux termes de l'article R. 122-4 du code de la sécurité intérieure, le préfet de zone « assure la coordination des actions dans le domaine de la sécurité civile » et « la répartition sur le territoire de la zone de défense et de sécurité des moyens (...) de la sécurité civile (...) mis à [sa] disposition ».

À ce titre, il est compétent pour déclencher les hélicoptères de la sécurité civile, dans le cadre des missions urgentes relevant du champ de la présente circulaire, au profit des départements de sa zone de défense et de sécurité. Il suit la disponibilité et l'emploi des hélicoptères de la sécurité civile présents dans sa zone.

Les missions de SAP et les missions combinées de SAP et d'AMU sont menées sous la responsabilité et le commandement opérationnel du commandant des opérations de secours (COS).

Les missions d'AMU sont menées sous la responsabilité et la conduite du SAMU demandeur.

En pratique, chaque préfet de zone de défense et de sécurité élabore, en lien avec le chef inter-bases, un ordre zonal d'opérations hélicoptères (OZOH), déclinaison locale du présent document, qui définit notamment les modalités selon lesquelles il assure ou délègue le déclenchement des hélicoptères de la sécurité civile. Un plan type est proposé en annexe 2.

Ce document définit notamment, autour de chaque base d'hélicoptères, un secteur d'intervention directe (SID) correspondant en principe à 30 minutes de vol, pour lequel le déclenchement de l'hélicoptère et le suivi des missions est délégué au CTA-CODIS du département siège de la base.

Ce SID est défini en fonction :

- du bassin de risques ;
- de la géographie, notamment en zone de montagne où la logique de massif doit être privilégiée ;
- du positionnement des autres moyens participant aux missions de sécurité civile ;
- des découpages administratifs.

Il peut également intégrer des accords inter-zonaux pour des modalités d'interventions d'urgence sans saisine préalable du COGIC dans des secteurs marqués par des frontières administratives entre plusieurs zones.

Il précise les modalités de suivi des missions et de compte rendu au COZ par le CODIS délégataire.

Il est soumis à la DGSCGC (BMA) pour approbation, avant d'être mis en vigueur par arrêté du préfet de zone.

Responsabilités en temps de crise :

Aux termes de l'article R. 122-8 du code de la sécurité intérieure :

« Le préfet de zone de défense et de sécurité prend les mesures de coordination nécessaires lorsque intervient une situation de crise (...) dépassant ou susceptibles de dépasser le cadre d'un département.

Il fait appel aux moyens publics ou privés à l'échelon de la zone de défense et de sécurité et les réquisitionne en tant que de besoin.

Il peut mettre à disposition d'un ou de plusieurs préfets de département de la zone de défense et de sécurité les moyens de l'État existant dans la zone.

Il assure la répartition des moyens extérieurs à la zone de défense et de sécurité qui lui ont été alloués par le ministre de l'intérieur.

Il met en œuvre les mesures opérationnelles décidées par le ministre de l'intérieur pour les moyens de sécurité civile extérieurs à sa zone de compétence (...). »

L'utilisation de moyens hélicoptés en situation de crise s'intègre pleinement dans ce cadre général.

En application de l'instruction interministérielle relative à la coordination et à l'optimisation des moyens aériens en cas de crise localisée sur le territoire national (NOR PRMD1327269 JO du 4 novembre 2013), lorsqu'un nombre significatif de moyens aériens est appelé à intervenir dans un même secteur, un dispositif de coordination des aéronefs susceptibles d'évoluer dans un espace aérien restreint est mis en place, afin d'assurer la déconfliction des moyens dans un objectif de sécurité des vols, ainsi que d'optimisation de leur emploi.

La décision de déployer un dispositif de coordination dans la troisième dimension est du ressort :

- du DOS, après consultation du PZDS, lorsqu'un seul département est concerné ;
- du PZDS si plusieurs départements sont impactés par la crise.

Ce dispositif repose sur une organisation spécifique, dont la cellule d'activité aérienne (CAA), relayée sur le terrain par un ou plusieurs postes d'information en vol (PIV), constitue le maillon essentiel.

Le redéploiement des hélicoptères de la sécurité civile, même lorsqu'ils interviennent dans le cadre de l'AMU, est nécessairement ordonné :

- par le préfet de zone (COZ), s'il a lieu au sein d'une même zone, avec information du COGIC ;
- par la DGSCGC (COGIC) sur demande d'un préfet de zone, si le redéploiement a lieu entre plusieurs zones de défense, avec information des préfets de zones concernés.

À leur arrivée sur zone, les hélicoptères déployés se placent sous l'autorité de la CAA, qui centralise alors les demandes de moyens et coordonne leur intervention. Lorsque cela est pertinent, la CAA définit un point de rassemblement des moyens hélicoptères (PRMH), qui peut être un aérodrome ou une zone de poser à proximité.

Lorsqu'il ne dirige pas la CAA, le chef interbases de la sécurité civile assure le lien entre le chef de la CAA et les vecteurs héliportés qui relèvent du périmètre DGSCGC.

3.1.3. Responsabilités du CODIS du département siège de la base

Bien qu'ayant vocation à intervenir sur l'ensemble du territoire, les hélicoptères de la sécurité civile sont généralement basés sur des infrastructures permanentes ou des détachements temporaires autour desquels est défini un SID.

Le CODIS du département siège de la base peut, par délégation du préfet de zone matérialisée par l'OZOH, déclencher l'hélicoptère de la sécurité civile basé ou détaché dans son département au profit des préfets et des SAMU des départements inclus dans le SID.

Dans ce cas, il lui revient d'assurer le suivi de la mission par le biais, notamment, des moyens radio, et d'en rendre compte au COZ.

Cette fonction de déclenchement et de suivi de l'hélicoptère, par délégation du préfet de zone, est distincte des responsabilités que peut assurer le directeur du SDIS ou ses délégataires en tant que COS pour des missions de secours héliporté dans son département.

3.1.4. Responsabilités du pilote commandant de bord

Le pilote commandant de bord est seul juge de la faisabilité aéronautique de la mission au regard, notamment, des règles d'emploi de la DGSCGC, des capacités opérationnelles et limites d'emploi de l'hélicoptère, du milieu d'intervention, de la difficulté de l'intervention, des qualifications de l'équipage et des équipes spécialisées et des conditions météorologiques.

À ce titre :

- il est obligatoirement consulté avant l'ordre de déclenchement de la mission ;
- il est seul compétent pour déterminer le nombre maximal de personnes pouvant embarquer à bord de l'hélicoptère dont il a la charge.

Pour les missions de SAP, le COS détermine la composition de l'équipe de secouristes nécessaires à la mission.

Pour les missions d'AMU, le médecin régulateur du SAMU est en charge de déterminer la nature et la composition de l'équipe médicale.

La qualification des équipes embarquées pour le type de mission requis est de la responsabilité de leur unité d'appartenance.

Lorsque la mission est susceptible de nécessiter l'emploi du treuil, le pilote commandant de bord peut, s'il l'estime indispensable pour des raisons de sécurité, exiger la présence à bord d'un sauveteur spécialisé formé aux techniques de treuillage. Ce personnel est désigné par le COS.

Durant la phase de vol, le pilote commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées.

Responsable de la sécurité, il peut interrompre à tout moment une mission s'il considère que la sécurité de son aéronef et/ou des personnels embarqués risque d'être engagée dans la phase de vol.

3.2. Engagement des moyens

Sans préjudice des compétences du préfet maritime pour les interventions en mer, l'engagement des hélicoptères de la sécurité civile pour des missions opérationnelles urgentes de sécurité civile (1.2.1) d'AMU (1.2.2) ou de police et de sécurité (1.2.3) est délégué aux préfets de zone.

En fonction de leurs capacités de suivi et de contrôle des missions, ces derniers peuvent sub-déléguer cette mission aux CODIS des départements d'implantation des bases. Ces délégations doivent être déclinées précisément dans les ordres zonaux d'opérations.

L'organisme déclencheur (COZ ou CODIS selon les cas) a pour mission principale le suivi et la gestion des moyens héliportés dans son secteur de compétence.

Point de passage obligatoire entre le demandeur et la base, l'organisme déclencheur a vocation à examiner la pertinence de la demande, hormis dans le cadre de l'AMU, où l'évaluation de la demande relève de la responsabilité du médecin régulateur.

Il a autorité pour prioriser l'emploi du moyen en cas de missions concomitantes.

L'organisme déclencheur est tenu de suivre en temps réel l'activité des moyens aériens afin, notamment, de permettre leur éventuel redéploiement au profit de toute autre opération prioritaire.

En temps normal, et dans l'attente du déploiement des moyens de géolocalisation qui permettront un suivi en temps réel, le CODIS du département siège de base informe le COZ en temps réel des mouvements du ou des hélicoptères dont il assure le suivi.

Tout déclenchement de mission aérienne fait l'objet d'ouverture d'un événement SYNERGY de la part de l'organisme déclencheur.

Le processus de déclenchement des missions est différent selon qu'il s'agit :

- de missions de sécurité civile et d'AMU ;
- de missions de police et de sécurité urgentes ;
- de tous types de missions non urgentes et programmées ;
- de missions de maintien en condition et de formation des équipages et des équipes spécialisées.

3.2.1. Missions de sécurité civile ou d'aide médicale urgentes

Déclenchement des missions :

En matière de sauvetage, de secours et d'aide médicale urgente, le but recherché est la rapidité de mise en place des moyens d'intervention dans l'intérêt de la victime.

À ce titre, dans un souci d'efficacité, de gain de temps et d'économie, l'hélicoptère, dans la mesure où il est armé sur base par une équipe *ad hoc*, assurera les interventions avec cette même équipe.

Tout déroutement pour aller chercher une équipe de secours d'un autre département qui allongerait les délais d'intervention au détriment de l'intérêt de la victime est à proscrire.

Les modalités de déclenchement seront précisées par l'OZOH de chaque zone. Elles seront généralement calquées sur le schéma suivant :

Dans le SID :

Le service demandeur appelle le CODIS du département de la base qui établit une conférence téléphonique à trois entre le service demandeur et la base d'hélicoptères concernée (sauf disposition contraire prévue par les plans de secours).

Après accord du pilote pour effectuer la mission, le CODIS déclenche la mission, rend compte au COZ et assure le suivi de l'appareil entre le décollage de sa base et le posé à sa base en retour de mission.

Hors SID :

Le demandeur adresse sa demande d'engagement d'un hélicoptère de la sécurité civile au COZ. La mission est déclenchée à l'issue d'une conférence téléphonique entre intervenants (service demandeur, COZ, base d'hélicoptères concernée), sauf si l'OZOH prévoit une procédure différente. À l'issue, le CODIS du département siège de la base est informé par le COZ du déclenchement de l'appareil hors SID.

Cas particuliers des CROSS et des RCC :

Les CROSS, chargés de la conduite des opérations de sauvetage en mer, ainsi que les RCC pour les opérations SATER, ont également autorité pour mobiliser directement l'ensemble des moyens de l'État parmi lesquels les hélicoptères de la sécurité civile.

Pour les opérations de sauvetage et secours en mer, la mission est déclenchée par le CROSS, seul organisme habilité pour le choix du moyen ou par un organisme bénéficiant d'un transfert de cette compétence.

À l'issue d'une conférence téléphonique entre les services concernés, le COZ est informé par le CROSS du déclenchement de la mission. Le COZ transmet l'information au CODIS du département siège de la base.

Pour la mise en œuvre des plans SATER/SAMAR, le RCC ou le CROSS engage la ou les bases concernée(s). Il informe systématiquement le(s) COZ du déclenchement de la mission qui en informe CODIS du département siège de la base.

Arbitrages :

En cas de demandes simultanées ou concurrentes, l'arbitrage est rendu par :

- le CODIS du département siège de base lorsque les demandes concernent le département siège de base ;
- le COZ en cas de conflit entre deux départements de la zone ;
- la DGSCGC (COGIC, après avis technique du BMA) en cas de demandes concurrentes entre zones, CROSS et/ou RCC, et dans tous les cas si un moyen doit être désengagé d'une zone au profit d'une autre zone.

3.2.2. Missions de police urgentes

Déclenchement des missions :

La procédure pour le déclenchement des missions de police urgentes est analogue à celle relative aux missions de secours.

Sont considérées comme urgentes les missions telles que, notamment :

- l'assistance aux services de police judiciaire (enlèvement d'enfant, flagrant délit, poursuite d'un véhicule, investigations de la police technique et scientifique...);
- le maintien et le rétablissement de l'ordre public;
- la projection de personnel d'intervention.

Le caractère urgent et non prévisible doit être avéré et les forces aériennes de gendarmerie doivent avoir été sollicitées prioritairement (sauf à Paris).

Les missions urgentes de police ou de sécurité sont engagées par l'organisme déclencheur sur demande du préfet du département (ou du préfet maritime), à l'issue d'une conférence téléphonique à trois (service demandeur, base d'hélicoptères concernée et organisme déclencheur).

Le document de saisine (télécopie ou courrier électronique adressé à la base concernée) devra comporter tous les éléments pratiques se rapportant à la mission à effectuer. En particulier, le nombre, la qualité et l'identité si possible des fonctionnaires à embarquer ainsi que les matériels et armements dont ces derniers seront équipés.

Le COZ informe dans les meilleurs délais la DGSCGC (COGIC).

Arbitrages :

Les missions de secours devant rester prioritaires, l'hélicoptère peut être engagé à tout moment sur une mission de secours pendant une mission urgente de police ou de sécurité.

En cas de demandes concurrentes ne pouvant être satisfaites simultanément, l'arbitrage est rendu par :

- le préfet de département dans le département d'implantation de la base;
- le préfet de police de Paris pour les missions effectuées à son profit;
- la DGSCGC (COGIC, après avis technique du chef du GHSC en cas de concurrence entre deux zones et dans tous les cas si un moyen doit être désengagé d'une zone au profit d'une autre zone;
- le préfet de zone dans les autres cas.

3.2.3. Missions non urgentes et missions programmées

Toutes les missions n'entrant pas dans le cadre des missions urgentes décrites aux paragraphes 3.2.1 et 3.2.2 doivent faire l'objet d'une demande de concours formalisée par la fiche jointe en annexe 3 de la présente instruction.

Les demandes doivent recueillir l'avis technique du chef de base, du chef inter-bases, l'avis d'opportunité du préfet de zone, puis du chef du GHSC qui détermine l'appareil et l'équipage, avant d'être soumises à l'accord de la DGSCGC (BMA).

Le préfet de zone (EMIZ/COZ) est tenu informé de la réponse à la demande.

Les missions ordonnées par la DGSCGC ne peuvent être modifiées qu'avec son accord.

3.2.4. Formation et entraînement des équipages et des équipes spécialisées

Équipages :

Les formations spécifiques et les vols de maintien en condition des équipages sont de la responsabilité du chef du GHSC. Ces vols, indispensables au maintien de la capacité opérationnelle, sont réalisés principalement sur les bases avec les appareils d'alerte. Le chef de base est responsable de leur organisation locale et de la gestion de l'alerte en fonction de l'activité programmée.

Le planning d'alerte des équipages relève de la responsabilité du chef de base.

Le commandant de bord informe le CODIS siège de base de son départ en mission de formation et de son retour sur base, en précisant si la mission implique une rupture d'alerte.

Équipes spécialisées :

Chaque année, le préfet de zone (EMIZ), centralise et analyse, avec la participation du chef inter-bases, l'expression des besoins de tous les partenaires des bases de la sécurité civile situées dans la zone de défense, puis propose un plan annuel de formation et d'entraînement à l'échelon central du GHSC.

Après examen et amendement éventuel, le plan annuel définitif est transmis officiellement aux préfets de zone par la DGSCGC.

Le potentiel ainsi alloué répond à un juste besoin tel que défini par la DGSCGC et peut être révisé en cours d'année à l'initiative de la DGSCGC en fonction des contraintes opérationnelles et techniques et cohérence avec les normes de sécurité.

Ces missions sont mises en œuvre par le chef de base concerné après entente directe avec le demandeur.

Le maintien en condition des équipes spécialisées ainsi que leur équipement avec des matériels homologués conformément au «guide des procédures d'emploi de l'EC145 à l'usage des équipiers du GHSC» est de la responsabilité du commandant de l'unité engagée. La mise en alerte de personnels qualifiés dans les techniques spécifiques et sur le type d'hélicoptère est de sa responsabilité.

Les critères de maintien en condition sur hélicoptère sont ceux définis par la DGSCGC dans la limite des potentiels alloués.

À l'issue de la formation des équipes spécialisées, le chef de base remet aux intéressés un certificat de formation opérationnelle².

Dans le but de rationaliser le nombre d'équipiers spécialisés à entraîner et d'augmenter le niveau de sécurité des opérations de secours, les préfets de zone favorisent la mise en place, autour des bases d'hélicoptères, d'unités de sauveteurs spécialisés hélicoptérés (USSH).

3.3. Suivi des missions

Le contrôle opérationnel des missions menées par les hélicoptères de la sécurité civile est assuré par l'organisme au profit duquel elle est déclenchée: GHSC, CODIS, SAMU, CROSS, centres et unités de secours, RCC (SAMAR, SATER).

Cette mission est suivie par l'organisme concerné, à défaut par le CODIS du lieu d'intervention, qui tient le COZ informé de son déroulement.

L'organisme déclencheur est responsable de la mise à jour du statut de l'appareil.

Dans le cadre de la coordination des moyens intervenant dans la 3^e dimension, le chef inter-bases, conseiller technique du préfet de zone, ou un personnel désigné par le chef du GHSC, est le responsable de la cellule de coordination 3D dès son activation par la zone conformément à la déclinaison zonale de l'instruction de référence.

3.4. Suivi de l'activité et des moyens

3.4.1. Suivi de l'activité

Toute mission fait l'objet:

- d'un compte rendu d'exécution et de fin de mission transmis à l'organisme déclencheur par radio ou téléphone;
- d'un compte rendu de vol (CRV);
- d'un compte rendu transmis au COGIC (copies à l'échelon central du BMA et aux opérations de la BSC) pour toute mission ordonnée par la DGSCG/COGIC.

3.4.2. Suivi de la disponibilité

Le chef de base ou à défaut le pilote d'alerte est responsable du suivi de la disponibilité de son hélicoptère.

Il assure l'information de l'échelon central du BMA, du COGIC, de la BSC, de l'échelon central du GHSC, du chef inter-bases, du CODIS du département siège de base, du COZ de rattachement, ainsi que des équipes spécialisées concernées au premier chef.

3.5. Transmissions

Pour les liaisons air-sol avec les sapeurs pompiers, les hélicoptères de la sécurité civile sont équipés du système radio ANTARES, utilisable en mode direct et en mode RIP. Des études sont en cours visant à permettre son utilisation en mode relayé dans certaines conditions.

Les équipages des hélicoptères de la sécurité civile en vol ont l'obligation de veiller les fréquences de la circulation aérienne générale ou militaire dans l'espace aérien concerné.

3.5.1. Modalités générales

Les COZ, à défaut les CODIS, disposent d'une infrastructure air-sol couvrant leur zone de compétence et dévolue au suivi et/ou à la coordination des moyens aériens de la sécurité civile. Ce réseau est exploité en phonie. Les CODIS veillent les canaux correspondants.

Pour permettre aux COZ d'assurer le suivi des missions, les aéronefs en transit veillent la fréquence de la zone concernée ou, à défaut, celle du département survolé.

Chaque département assure la veille sur deux fréquences d'infrastructure susceptibles d'être utilisées conformément à l'OBNSIC (ordre de base national des systèmes d'information de la sécurité civile):

- la fréquence «accueil» destinée à l'accueil de tout moyen en renfort dans le département et veillée à la demande du COZ;
- la fréquence «infrastructure spécialisée» dédiée aux liaisons air-sol sur le département.

En cas de nécessité, des fréquences tactiques air-sol sont attribuées. Elles servent à l'emploi combiné des moyens aériens et terrestres (équipage - correspondant au sol).

² Cf. modèle dans les consignes permanentes d'entraînement et de contrôle du GHSC.

3.5.2. Procédures

Appel initial sur la fréquence «infrastructure spécialisée» du département bénéficiaire du moyen.

En cas de problème, utilisation de la fréquence «accueil».

Passage sur une fréquence tactique air-sol en cas de nécessité sur les lieux de l'intervention.

3.5.3. Indicatif

Tactique: Dragon + n° du département (un troisième chiffre si la dotation est de plusieurs appareils).

International: FZB + bigramme d'identification.

TITRE 4

RÈGLES PARTICULIÈRES D'EMPLOI

Compte tenu des qualifications des équipages et des équipements dont ils disposent, les hélicoptères peuvent être mis en œuvre de jour ou de nuit dans les conditions de vol à vue (VMC) ou de vol aux instruments (IMC).

Toutefois, seul le commandant de bord est habilité à apprécier les critères de faisabilité et d'exécution de la mission aérienne, compte tenu, notamment, des conditions météorologiques.

4.1. Typologie des missions et conditions d'exécution

Les hélicoptères de la sécurité civile peuvent effectuer des missions de jour et de nuit :

- en mer;
- en montagne;
- en plaine.

Tous les équipages sont aptes aux missions en plaine. Les missions en mer et en montagne nécessitent des qualifications spécifiques.

En principe, tous les équipages d'une même base possèdent les mêmes qualifications opérationnelles. Cependant en raison des renforts extérieurs et de la mobilité du personnel, certains équipages sont susceptibles d'être engagés avec des restrictions opérationnelles.

Selon les besoins, les commandants de bord évoluent suivant les règles de la circulation aérienne générale (CAG) ou les règles de la circulation aérienne militaire (CAM).

Ils doivent également se conformer aux dispositions particulières appliquées aux aéronefs d'État et aux règles définies par la DGSCGC, autorité d'emploi.

4.1.1. Vols de nuit

Les missions effectuées de nuit doivent être justifiées par l'urgence, l'état de gravité et d'accessibilité de la victime.

4.1.2. Survol maritime

La distance maximale d'intervention, variable en fonction des caractéristiques de la mission (armement de l'appareil, conditions MTO, durée estimée d'intervention sur zone...), est déterminée par le commandant de bord à l'issue de la conférence à trois. Elle conditionne son acceptation de la mission.

4.1.3. Vol montagne

Le vol en montagne n'est autorisé qu'en fonction du niveau de qualification et de maintien des compétences de l'équipage dans des tranches d'altitude définies.

4.2. Autorisations d'embarquement

4.2.1. Cadre général

L'annexe 7 définit les autorités compétentes pour autoriser l'embarquement à bord des hélicoptères de la sécurité civile.

Toute personne n'ayant pas de fonction à bord est considérée comme passager.

4.2.2. Modalités

Dans le cadre des missions de sauvetage et de secours d'urgence, de police ou de sécurité ayant un caractère d'urgence, ou de gestion de crise (catastrophe naturelle ou technique, lutte contre les feux de forêts) et de grands

événements, une autorisation est accordée pour l'embarquement, sous réserve du respect des contraintes et des limitations liées à la mission :

- des membres du corps préfectoral ;
- des commandants des opérations de secours ;
- des agents publics et des collaborateurs occasionnels du service public directement impliqués dans l'exécution des missions mentionnées ci-dessus.

En ce qui concerne les évacuations sanitaires, l'accompagnement de la personne évacuée par un membre de sa famille n'est pas autorisé, sauf si le médecin accompagnateur le demande expressément et si cela est compatible avec les contraintes de la mission. Dans la mesure du possible, l'organisme déclencheur doit en être informé.

Le nombre de passagers doit être limité au strict nécessaire pour l'exécution de la mission considérée.

4.2.3. *Cas particulier des journalistes*

L'embarquement de journalistes à bord des hélicoptères de la sécurité civile quelle que soit la mission, doit être autorisé par la DGSCGC.

L'embarquement de journalistes lors de missions opérationnelles doit rester compatible avec la nature des missions déclenchées (équipes spécialisées embarquées, nombre et état des victimes). S'ils estiment que leur présence à bord peut constituer une gêne, les commandants de bord peuvent refuser l'embarquement des journalistes sur une mission donnée.

Les journalistes devront être informés par les chefs de base ou les commandants de bord d'alerte :

- des contraintes inhérentes aux opérations de secours ;
- de l'éventualité d'un refus d'embarquement pour une mission ou de leur débarquement au cours de mission, ce qui implique que leur habillement et leur équipement soient adaptés à ce type d'aléa.

4.2.4. *Assurances*

Le régime d'assurance auquel sont soumis les passagers varie en fonction de la catégorie à laquelle ils appartiennent. Les catégories de passagers et modalités d'assurance font l'objet de fiches en annexes 4 à 7.

En particulier, aucune assurance n'est requise (voir liste exhaustive dans le tableau figurant en annexe 4) pour :

- les responsables permanents ou occasionnels des opérations de secours ;
- les secouristes participant aux missions de sauvetage et de secours ;
- les techniciens de tous ordres dont l'intervention est jugée nécessaire en cas de catastrophe majeure, phénomène météorologique grave, accident NRBC, etc. ;
- toute mission d'entraînement spécifique des équipes spécialisées visant le maintien de leurs capacités opérationnelles.

Pour les passagers qui ne sont ni agents de l'État ni collaborateurs occasionnels du service public, le BMA peut souscrire un contrat d'assurance individuelle. La garantie est limitée à 24 heures à compter de la date et de l'heure indiquées dans le contrat individuel et uniquement pour la période pendant laquelle l'assuré se trouve à bord, monte ou descend de l'aéronef.

La DGSCGC n'est susceptible de prendre à sa charge que les contrats individuels relatifs à des personnes transportées pour des raisons de service ou dans l'intérêt de l'État. Dans le cas contraire, dans la mesure où ils le souhaitent, les passagers doivent s'acquitter du montant du contrat.

Toutefois, lorsque les embarquements de passagers se font dans des lieux où les échanges de télécopies sont impossibles et que, notamment, le document «modalités d'assurance d'un passager transporté à bord d'un aéronef de la sécurité civile» (cf. annexe 6) ne peut être adressé à l'échelon central du BMA avant le début de la mission, l'assurance est prise en charge par l'État. En tout état de cause, ce type d'embarquement reste soumis à l'autorisation de la DGSCGC et ne concerne que les situations d'urgence.

4.3. **Missions à l'étranger**

Dans le cadre des accords internationaux, les hélicoptères de la DGSCGC peuvent être amenés à participer à des opérations et à des exercices dans les pays limitrophes.

Dans le cadre de grandes catastrophes ces moyens peuvent être déployés sur ordre du COGIC dans d'autres pays tiers.

*

* *

La présente instruction abroge et remplace les dispositions relatives à l'emploi des hélicoptères figurant dans l'instruction n° 92-850 du 29 septembre 1992 modifiée relative à l'emploi des aéronefs du groupement des moyens aériens, ainsi que la note BMA n° 340 du 26 novembre 2016 relative à l'organisation de la chaîne opérationnelle durant la phase transitoire de fusion des cellules opérations.

Cette instruction est applicable à compter du 3 avril 2017.

Fait le 21 février 2017.

Pour le ministre et par délégation :
*Le préfet, directeur général de la sécurité civile
et de la gestion des crises,*
L. PRÉVOST

ANNEXE 1

IMPLANTATION DES BASES HÉLICOPTÈRES DE LA SÉCURITÉ CIVILE

1. Les bases métropole

Ajaccio

Base hélicoptères de la sécurité civile
Quartier Bruschetto
Route de Sartène
20090 Ajaccio

Annecy

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aéroport d'Annecy-Meythet
74960 Meythet

Bastia

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aéroport de Bastia-Poretta
20290 Borgo

Besançon

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aérodrome de Besançon-La Vèze
25660 La Vèze

Bordeaux

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aéroport de Mérignac Cidex 65
33700 Mérignac

Cannes

Base hélicoptères de la sécurité civile
Allée des Mouettes
06150 Cannes La Bocca

Clermont-Ferrand

Base hélicoptères de la sécurité civile
139, avenue du Brézet
63100 Clermont-Ferrand

Granville

Base hélicoptères de la sécurité civile
Rue de la Rafale
50350 Donville-les-Bains

Grenoble

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aérodrome du Versoud
38420 Domène

La Rochelle

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aérodrome de La Rochelle-Ile de Ré
17000 La Rochelle

Le Havre

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aéroport
76620 Le Havre

Lorient

Base hélicoptères de la sécurité civile
Base aéronavale de Lann Bihoué
56998 Lorient Armées

Lyon

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aéroport de Bron
69500 Bron

Marignane

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aéroport
Base Gérard Pottier, BP 12
13727 Marignane Cedex

Montpellier

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aéroport de Montpellier Méditerranée
34134 Mauguio Cedex

Paris

Base hélicoptères de la sécurité civile
29, rue Henry-Farman
75015 Paris

Pau

Base hélicoptères de la sécurité civile
Base Antoine Martinez
Aéroport de Pau-Pyrénées
64230 Lescar

Perpignan

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aérodrome de Perpignan-Rivesaltes
66000 Perpignan

Quimper

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aérodrome de Quimper-Pluguffan, cidex 114-15
29700 Pluguffan

Strasbourg

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aéroport de Strasbourg
67960 Entzheim

2. Les bases outre-mer

Guadeloupe

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aéroport du Raizet
97139 Abymes

Guyane

Base hélicoptères de la sécurité civile
Aéroport Félix Eboué
97351 Matoury

Martinique

Base hélicoptères de la sécurité civile
Zone aéroportuaire du Lamentin
Aéroport Aimé Césaire
97285 Lamentin Cedex 2

ANNEXE 2

PLAN TYPE DE L'ORDRE ZONAL D'OPÉRATIONS HÉLICOPTÈRES

Préambule

Objet de l'ordre d'opérations zonal hélicoptères

Couverture des risques

- Analyse des risques de la zone
- Organisation des moyens
- Partenaires
- Formation et entraînement

Règles particulières d'emploi des hélicoptères de la sécurité civile dans la zone

- Zones d'intervention
- Engagement des moyens
- Suivi des missions
- Coordination avec les autres moyens héliportés
- Missions en mer et sur plan d'eau
- Vols de nuit
- Transport de passagers

Transmissions

Annexes

ANNEXE 3

DEMANDE DE CONCOURS D'UN MOYEN AÉRIEN DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR/
DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ CIVILE ET DE LA GESTION DES CRISES

A. Administration ou organisme demandeur :

B. Type d'appareil dont le concours est sollicité **HELICOPTERE :** **AVION :**

C. Objet de la mission :

D. Lieu où doit se dérouler la mission :

E. Date prévue :

F. En cas d'empêchement, autres dates proposées :

G. Durée approximative de la mission :

H. Nombre d'heure(s) de vol demandé :

I. Nombre et identité des personnes transportées (pour les passagers n'appartenant pas à l'administration, indiquer s'ils sont titulaires d'une police d'assurance les couvrant en cas d'accident de l'appareil)

-
-

J. Nature du fret à transporter – poids total et encombrement :

K. Mission donnant lieu à paiement (le tarif à l'heure de vol pour chaque appareil de la D.G.S.C.G.C est déterminé par le Rapport annuel de performance « sécurité civile ») :

L. Identité de la personne responsable sur place de l'opération et avec laquelle le pilote pourra se mettre en relation pour préparer la mission avec toute la sécurité requise :

Nom :	Indicatif radio :
Adresse :	Canal radio :
Téléphone :	Fréquence radio :

Organisme demandeur	Date et signature

Avis technico-opérationnel du CMO du GASC ou du chef de base d'hélicoptères *	Date et signature
<small>*Durée de vol nécessaire, potentiel disponible avant la prochaine visite et date de la prochaine visite, possibilité de rappel de l'appareil et délais pour engagement sur une mission de secours.</small>	

Avis du chef inter-bases (hélicoptères uniquement)	Date et signature

Avis du chef d'état-major interministériel de zone	Date et signature

Avis du chef du GHSC ou du GASC	Décision chef du BMA
--	-----------------------------

ANNEXE 4

CATÉGORIES ET CONDITIONS D'ASSURANCE DES PERSONNES TRANSPORTÉES
PAR LES AÉRONEFS DE LA SÉCURITÉ CIVILE

Types de personnes transportées	Missions correspondantes	Assurance nécessaire ou non
Fonctionnaires et agents publics de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics hospitaliers. Militaires.	- Liaisons (transport d'agents porteurs d'un ordre de mission), interventions, missions spécifiques (secours à personne, police, ...) des agents dans l'exercice de leurs fonctions	Inutile
	- Cas des agents profitant de places disponibles pour se rendre sur une destination identique à celle du vol (déplacement à titre privé)	Décharge de responsabilité vis-à-vis de l'État ou assurance déplacement prise à titre privé.
Vacataires, sapeurs pompiers volontaires, médecins ou infirmiers libéraux, acteurs civils du secours (associations participant au dispositif général de sécurité civile ou à la défense civile)	- Participants à une mission de secours, à une mission humanitaire ou à une mission de reconduite d'étrangers vers leur pays d'origine	Inutile, ce sont des collaborateurs occasionnels du service public.
Civils victimes	- Transport après récupération sur situation d'urgence (mission de secours)	Inutile
Ministres, membres de cabinets ministériels	- Liaisons, démonstrations, gestion de crise, etc. ...	Inutile
Élus (collectivités territoriales, parlementaires)		
Membres de délégations officielles étrangères	- Liaisons assurées dans le cadre de visites officielles	Inutile
Journalistes	- Reportages	Nécessaire si reportage dans l'intérêt de l'État ou à la demande de l'administration (assurance prise en charge par le ministère). Sinon décharge de responsabilité vis-à-vis de l'État ou assurance déplacement prise à titre privé.
Personnes soumises à une action de police ou à une procédure judiciaire	- Transport dans le cadre d'une mission de police ou sous mandat de justice (interpellation par forces de police au cours de mission, garde à vue, détention provisoire, ...)	Inutile. Ils sont sous la responsabilité de la DGPN ou de la Justice.
Étrangers en situation irrégulière	- Liaisons vers un lieu de regroupement ou reconduite vers le pays d'origine	Responsabilité de la DCPAF (assurance civile souscrite par la DCPAF, ou resp. de l'État si dommage consécutif à action de police).
	- Techniciens des sociétés titulaires des marchés de maintenance des aéronefs de la sécurité civile	Assurance à la charge des sociétés concernées.
Civils (autres)	- Personnes accompagnant des élus ou des délégations (collaborateurs)	Inutile si on les considère comme collaborateurs occasionnels du service public.
	- Passagers embarqués dans le cadre de relations publiques	Sinon assurance à la charge du ministère.
	- Personnes autorisées à utiliser des places disponibles pour se rendre sur une destination identique à celle du vol	Nécessaire et prise en charge par l'État. Décharge de responsabilité vis-à-vis de l'État ou assurance prise à titre privé.

ANNEXE 5

DÉCLARATION D'ASSURANCE D'UN PASSAGER TRANSPORTÉ À BORD
D'UN AÉRONEF DE LA SÉCURITÉ CIVILE

(à faire remplir par le passager avant l'embarquement et à transmettre par courrier électronique
à la BSC: dgscgc-opsbsc@interieur.gouv.fr)

Nom :

Prénoms :

Date de naissance :

Profession :

Adresse personnelle :

Nom du bénéficiaire en cas de décès :

Date de la mission :

Lieu de la mission :

Aérodrome d'embarquement :

Aérodrome de destination :

Le passager soussigné déclare¹ :

- prendre l'assurance individuelle proposée par l'administration et avoir procédé au règlement de la police (indiquer le jour et l'heure d'effet de la fin de garantie pour la transmission à l'assureur);
- être assuré dans le cadre de sa profession et renoncer à tout recours contre l'État et ses préposés en cas de dommages;
- ne pas vouloir prendre d'assurance et renoncer à tout recours contre l'État et ses préposés en cas de dommages.

Signature de l'intéressé

¹ Rayer la mention inutile.

ANNEXE 6

FICHE DE PROCÉDURE POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS
HORS CAS DE SECOURS URGENT À PERSONNE

1. Transmission par message électronique (DGSCGC-OPSBSC@interieur.gouv.fr) à la cellule opérations de la BSC (tel: 04.34.34.12.03 ou 04) ou à la cellule planification des opérations (04.34.32.12.05 ou 06) de la demande de transport de passagers par l'intermédiaire de l'annexe 3 de la présente instruction, accompagné(e) le cas échéant, du manifeste passagers renseigné.
2. Dès approbation de la mission, transmission par les OPS BSC d'un message d'ordre à la base concernée, accompagné le cas échéant du manifeste passagers (en cas d'embarquement collectif), ainsi que de l'annexe 5 de la présente instruction «modalités d'assurance d'un passager transporté à bord d'un aéronef de la sécurité civile» à faire remplir par l'intéressé lorsqu'il ne dispose pas de qualités d'une couverture par l'État (cf. annexe 4 «tableau des catégories de conditions d'assurance des personnes transportées par les aéronefs de la sécurité civile»). Une copie de ces documents est donnée au commandant de bord et une autre archivée par la cellule opérations de la BSC.
3. Avant le début de la mission, retour par voie électronique, aux OPS de la BSC du formulaire d'assurance dûment renseigné et signé par le(s) intéressé(s), s'il y a lieu.
4. Dans le cas où le passager demande à prendre une assurance individuelle, établissement par le passager d'un chèque à l'ordre de la compagnie d'assurance qui devra être adressé à la BSC, à l'attention du pôle finances de la base de sécurité civile de Nîmes, aéroport de Nîmes-Arles-Cévennes-Camargue, BP 04, 30128 Garons, pour transmission à la compagnie d'assurance.
5. Lorsque les embarquements de passagers se font dans des lieux où les échanges électroniques sont impossibles et que, notamment, le document «déclaration d'assurance d'un passager transporté à bord d'un aéronef de la sécurité civile» (annexe 6) ne peut être adressé avant le début de la mission, l'assurance est prise en charge par l'État. En tout état de cause, ce type d'embarquement reste soumis à l'autorisation du DGSCGC (ou son représentant) et ne concerne que les situations d'urgence (par exemple journaliste couvrant une catastrophe naturelle).

ANNEXE 7

AUTORITÉS HABILITÉES À AUTORISER L'EMBARQUEMENT SUR LES HÉLICOPTÈRES DE LA SÉCURITÉ CIVILE

En complément du paragraphe 4.2 du corps de l'instruction, le tableau ci-après indique les autorités habilitées à autoriser les embarquements sur les hélicoptères du GHSC dans les différents cas qui peuvent se présenter.

N.B. : le chef du BMA, le chef du GHSC, le CSA (BMA), l'OSA sont autorisés de manière permanente à participer à tous types de missions. Dans le cas des missions opérationnelles, l'embarquement éventuel s'effectuera en fonction des contraintes et limitations liées à la mission.

CATÉGORIE DE PERSONNEL	TYPES DE MISSIONS			
	MISSIONS OPÉRATIONNELLES	MAINTIEN EN CONDITION DU PERSONNEL Équipages ^(*) et équipes spécialisées partenaires	VOLS TECHNIQUES ^(**)	CONVOYAGE
Équipage de conduite	Chef de base (CDB) (feuille d'alerte)	CDB ou CMO	CDB ou CMO	CMO
Autres personnels navigants GH	Chef GH	Chef GH	Chef GH	Chef GH
Personnels techniques du GHSC	Chef BMA	Chef GH	Chef GH	Chef GH
Autres personnels du GHSC	Chef BMA	Chef GH	Chef GH	Chef GH
Autres personnels DGSCGC hors participation directe à l'exécution de la mission	Chef BMA	Chef BMA	Chef BMA	Chef BMA
Personnes participant directement à l'exécution de la mission	Commandant de bord	CDB ^(***)	Chef GH	Chef GH
Autres cas	Chef BMA	Chef BMA	Chef BMA	Chef BMA

(*) Pour tous les exercices de panne nécessitant un atterrissage glissé, seul l'équipage minimal est autorisé à bord.

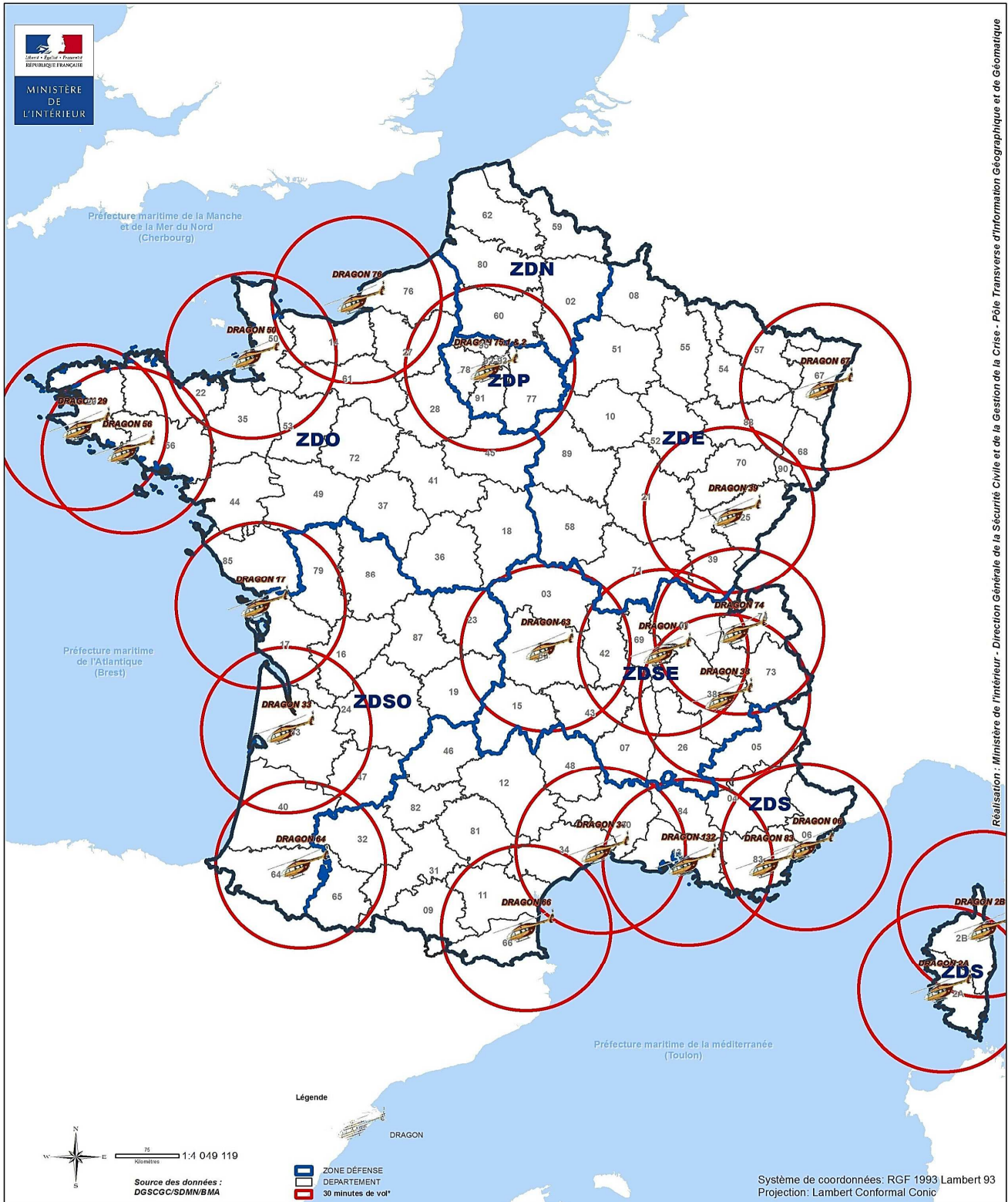
(**) Pour les vols techniques, l'équipage doit être strictement conforme aux instructions du chef du GHSC.

(***) Sur la base de la décision annuelle d'allocation prévisionnelle du potentiel dédié à la formation et l'entraînement de partenaires ou des équipages.

ANNEXE 8a

IMPLANTATION DES BHSC EN MÉTROPOLE

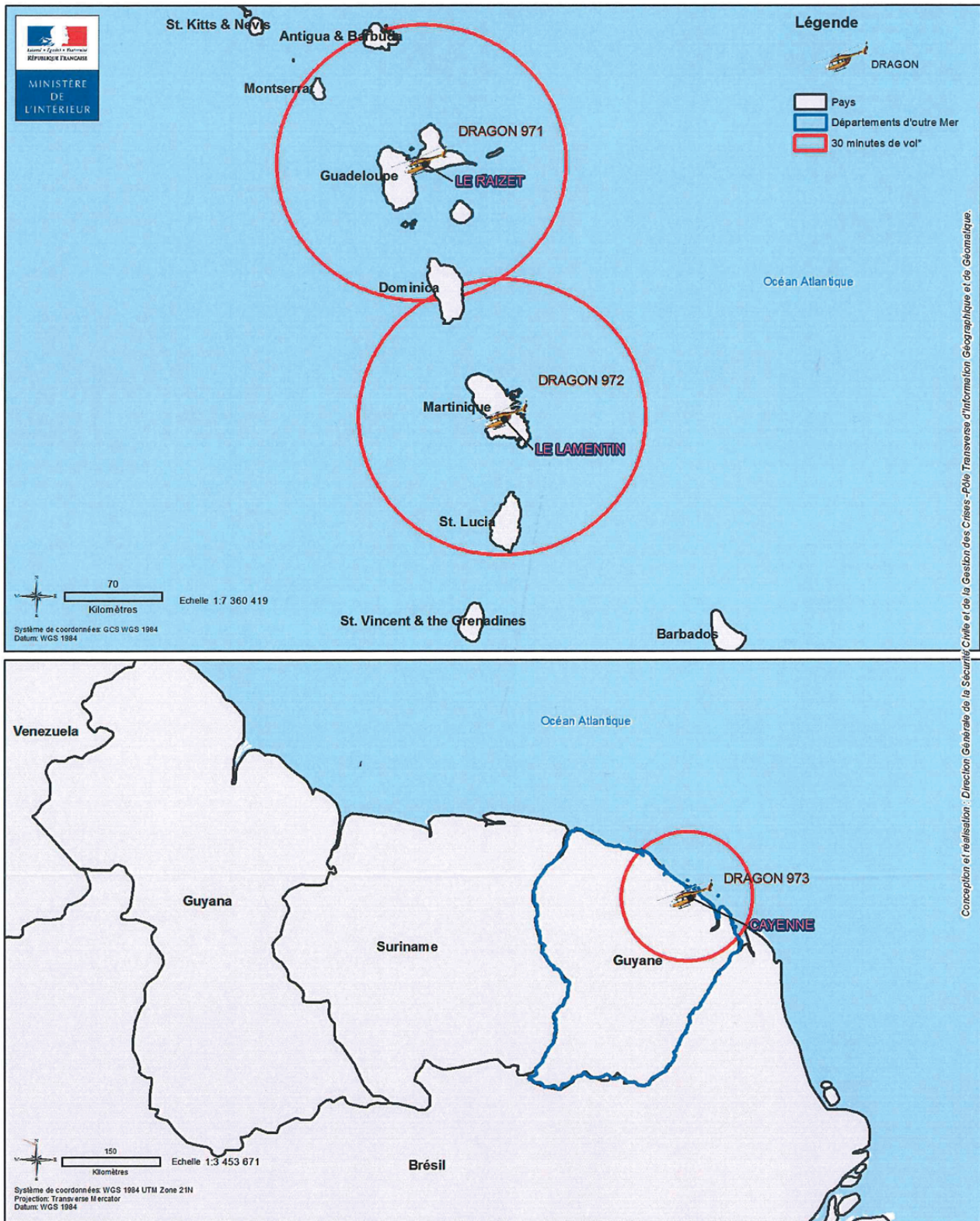
Carte des zones de défense avec le rayon d'action à 30 mn des hélicoptères SEC.CIV



ANNEXE 8b

BHSC ANTILLES-GUYANE

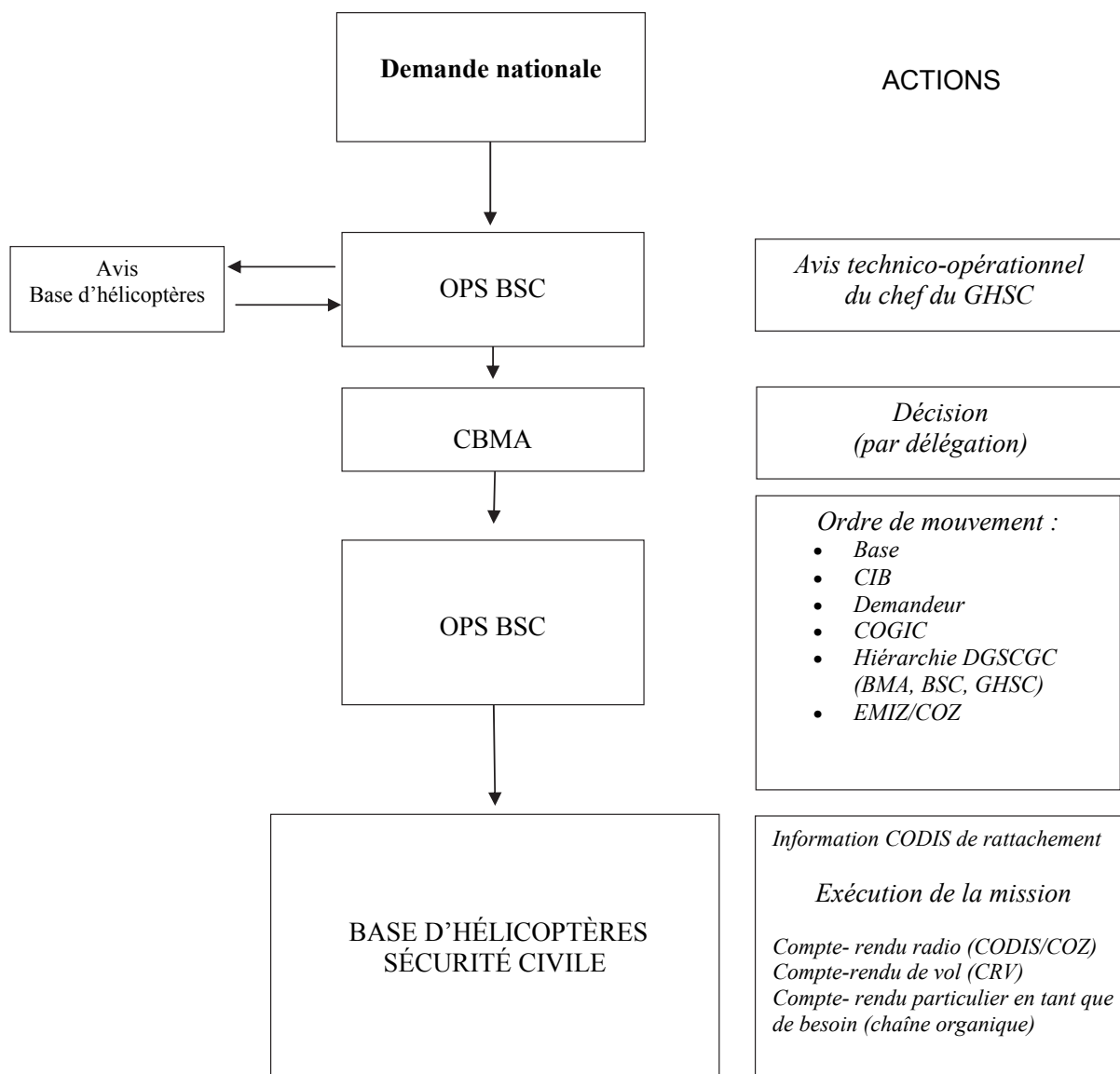
Carte des bases Outre-Mer avec le rayon d'action à 30 mn des hélicoptères SEC.CIV



ANNEXE 9a

DEMANDE NATIONALE DE MISSION AÉRIENNE PROGRAMMÉE

(hors missions de sécurité civile ou d'aide médicale urgentes)



* Adresses fonctionnelles :

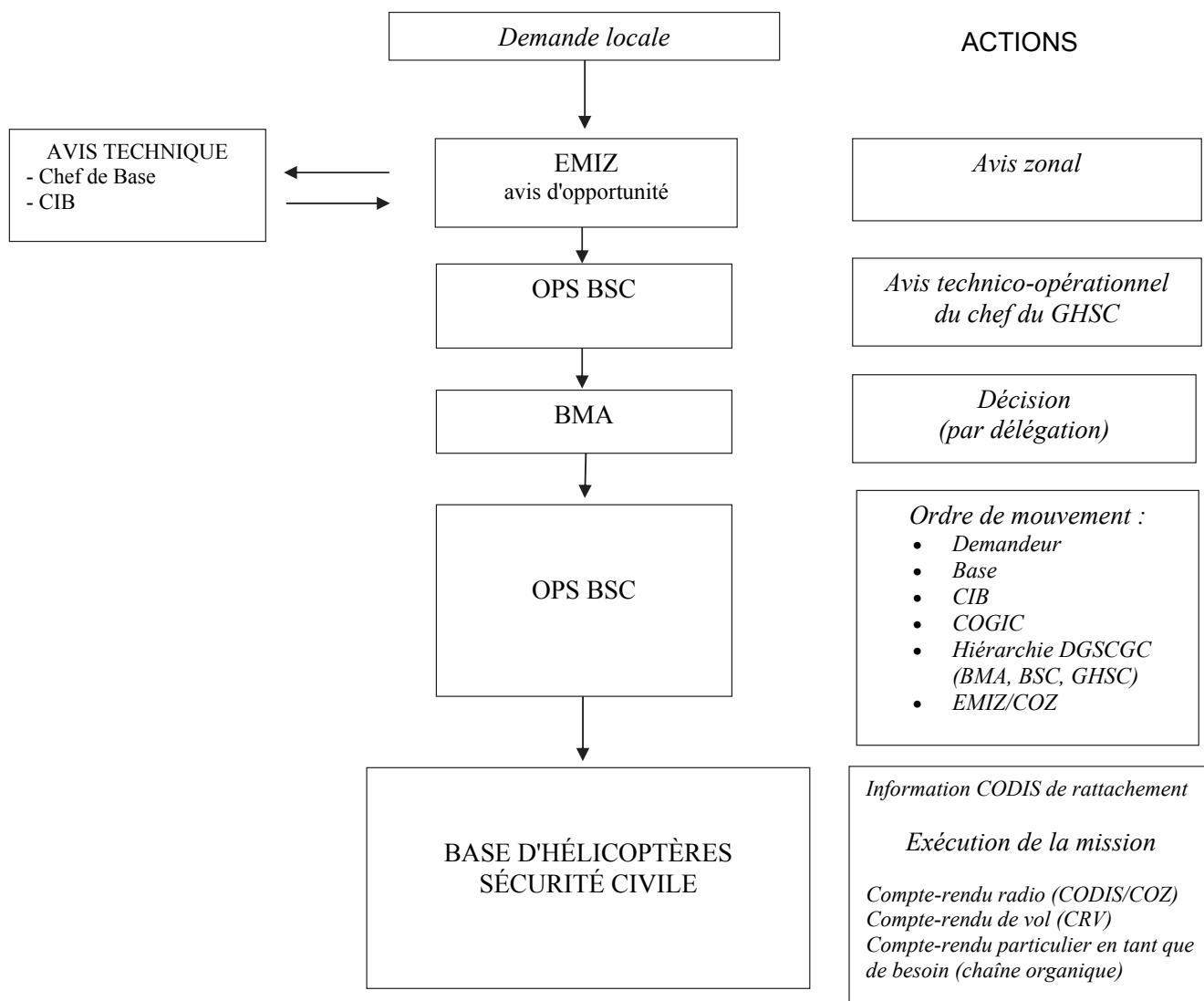
- cogic-centretrans@interieur.gouv.fr

- dgscgc-opsbsc@interieur.gouv.fr

ANNEXE 9b

DEMANDE DE MISSION AÉRIENNE PROGRAMMÉE

(locale ou zonale)



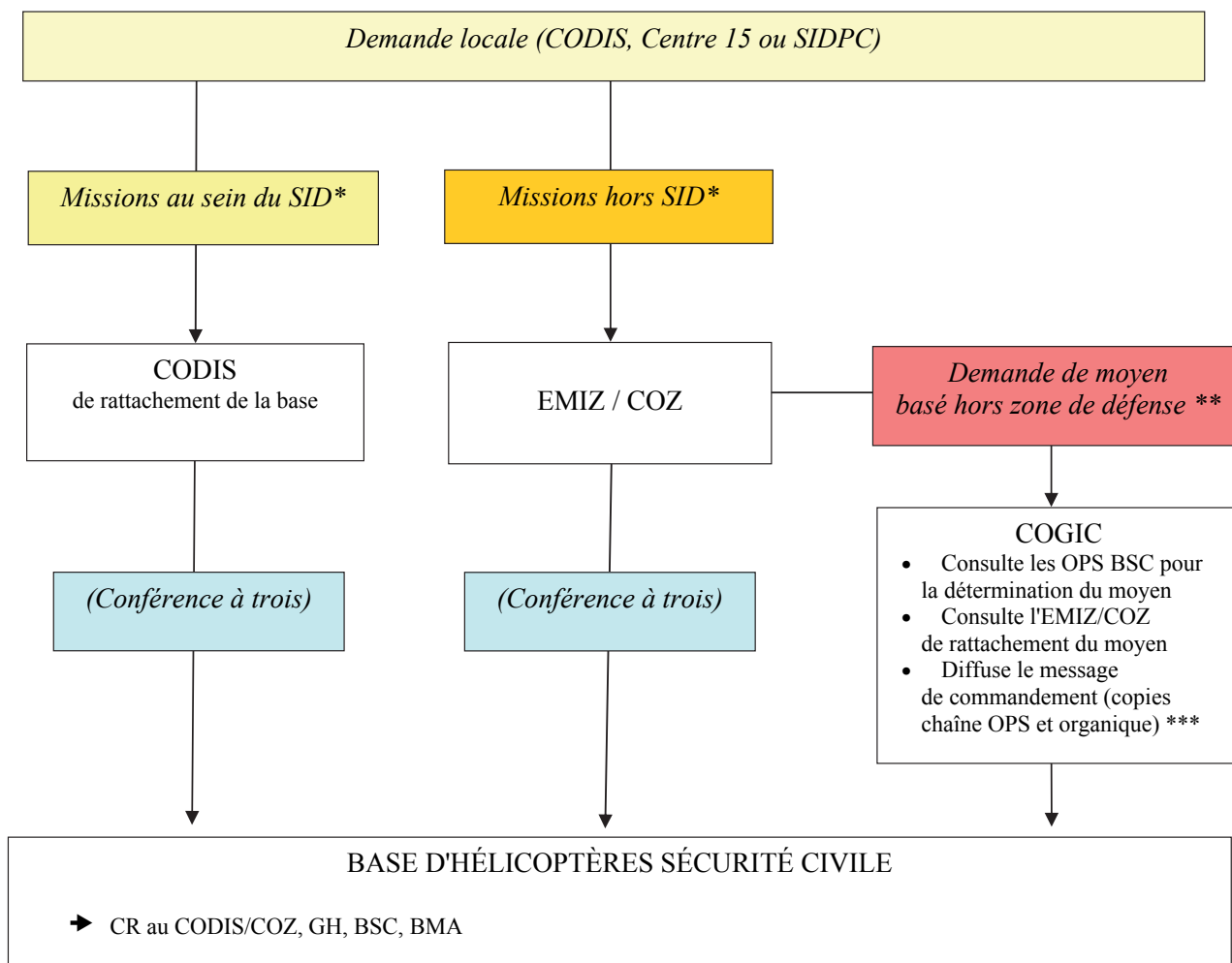
* Adresses fonctionnelles :

- cogic-centretrans@interieur.gouv.fr

- dqscgc-opsbsc@interieur.gouv.fr

ANNEXE 9c

DEMANDE DE MISSIONS OPÉRATIONNELLES URGENTES
DE SÉCURITÉ CIVILE OU D'AIDE MÉDICALE URGENTE



Adresses fonctionnelles :

- cogic-centretrans@interieur.gouv.fr

- dgscgc-opsbsc@interieur.gouv.fr

* SID : Secteur d'intervention directe

** hormis les cas de coordination interzones prévus par les OZOH

*** Chaîne opérationnelle : CODIS et EMIZ demandeurs, EMIZ de rattachement du moyen, DGSCGC, chef du SPGC

*** Chaîne organique : SDMN, BMA, BSC, GHSC

ANNEXE 10

FORMULAIRE DE DEMANDE
D'INTERVENTION HÉLIPTÈRE SÉCURITÉ CIVILE

À transmettre par voie électronique au :

- CODIS du département siège de la base hélicoptère;
- COZ;
- Base de DRAGON du département.

Application :

- de la circulaire DHOC/E n° 2000/535 du 13 octobre 2000;
- de la note DGOS/R2/2016/219 du 4 juillet 2016.

EXÉCUTION D'UN TRANSPORT SANITAIRE HÉLIPTÉ

IDENTIFICATION DE LA CATÉGORIE DU VOL

SAMU de :

DATE : HEURE :

Je soussigné M./Mme le docteur....., régulateur au SAMU....., prescrite une évacuation médicalisée par hélicoptère sous le régime de :

- SMUH
- Transport sanitaire non-SMUH

Hôpital d'origine de la personne à prendre en charge :.....

Hôpital de destination :.....

Ce vol sera réalisé après avoir été accepté par le pilote commandant de bord de l'hélicoptère DRAGON..... de la sécurité civile.

N.B. : Les transports sanitaires non-SMUH effectués par la sécurité civile seront facturés au tarif en vigueur. La signature du présent formulaire vaut acceptation du tarif de la prestation.

Fait à....., le.../.../...

Signature