



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE ET DES LIBERTÉS LOCALES
DIRECTION DE LA DÉFENSE ET DE LA SÉCURITÉ CIVILES
Sous-direction de l'organisation des secours et de la coopération civilo-militaire
Groupement des moyens aériens
Groupement d'hélicoptères





GLOSSAIRE

1. Préambule :	3
2. Formation des équipiers :	3
3. Equipement de base de l'équipage :	4
3.1. Secouriste :	4
3.1.1. Harnais secouriste :	5
3.1.2. Harnais plongeur :	5
4. Accrochages :	6
4.1. Accrochage de charge, de personne et du câble anti-statique :	6
4.1.1. Description :	6
4.1.2. Fonctionnement du crochet :	6
4.2. Accrochage simultané de deux mousquetons (secouriste, secouru) :	7
4.3. Accrochage d'une civière, treuil à gauche :	8
4.3.1. Procédure de remontée, treuil à gauche :	8
4.4. Accrochage d'une civière, treuil à droite :	10
4.4.1. Procédure de remontée, treuil à droite :	10
4.5. Corde anti-rotation :	13
4.5.1. Généralités :	13
4.5.2. Procédure d'utilisation :	13
4.5.3. Accrochage sur civière PIGUILLEM (sauf version mer) :	15
4.5.4. Accrochage sur civière PIGUILLEM en version mer :	16
5. Les différents équipements de secours héliportés :	17
5.1. Utilisation de la brassière :	17
5.2. Utilisation du harnais triangle d'évacuation :	18
5.3. Utilisation de la nacelle :	19
5.4. Utilisation de la civière hélitreuillable « PIGUILLEM » :	20
5.4.1. Accrochage sur civière PIGUILLEM (sauf version mer) :	20
5.4.2. Accrochage sur civière PIGUILLEM en version mer :	20
5.4.3. Fixation à bord de l'hélicoptère :	20
6. Guidage d'un aéronef:	22
7. Choix de l'aire de posé:	23
8. Embarquement débarquement:	24
8.1. Aborder un hélicoptère :	24
8.2. A bord de l'aéronef :	25
8.3. Débarquement :	25
8.3.1. Rotor arrêté :	25
8.3.2. Rotor tournant :	25



Document de travail à l'usage des partenaires du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile

1. Préambule :

Ce document est destiné à formaliser les procédures d'emploi de l'EC 145 ainsi que les mesures de sécurité qui s'y rapportent. Ces documents découlent des procédures de bases éditées par les constructeurs de l'hélicoptère et/ou de ses équipements. Certaines mesures sont liées à la configuration actuelle des équipements et ne sont à ce jour pas adaptables. D'autres sont nécessairement évolutives pour prendre en compte les nouvelles techniques au fur et à mesure du retour d'expérience. Elles feront l'objet d'un amendement au présent document ou d'une nouvelle diffusion.

Ces mesures s'appliquent à l'utilisation du BK 117 dans sa version conforme au cahier des charges qui prévoit la présence à bord d'un équipage de conduite composé de :

- 1 pilote
- 1 Mécanicien Sauveteur Secouriste opérateur du treuil.

Le commandant de bord est seul juge de la capacité maximale d'emport et de la répartition des masses à bord en fonction des contraintes physiques et techniques. Il a le devoir de reconsidérer éventuellement son choix initial en fonction de l'évolution des conditions et de décider des mesures à prendre pour garantir la sécurité.

Nul ne peut intervenir pour influencer sa décision.

2. Formation des équipiers :

La particularité de l'EC 145 en vol (accessibilité, influence des déplacements dans la soute, vitesse et longueur du treuil) nécessite un apprentissage et un strict respect des consignes de sécurité.

Certaines situations ne peuvent laisser place au manque de compétence ou à l'improvisation.

C'est pourquoi les partenaires reçoivent, sous la responsabilité des chefs de bases d'hélicoptères, une formation technico-opérationnelle qui les rend aptes à faire partie intégrante de l'équipage. Ils maintiennent leur compétence par un entraînement régulier et s'assurent avant tout décollage qu'ils connaissent la mission et les consignes du présent document.

Le commandant de bord est tenu de faire une vérification de ces connaissances et de rappeler toutes consignes qu'il jugera utiles au cours du briefing avant le vol.



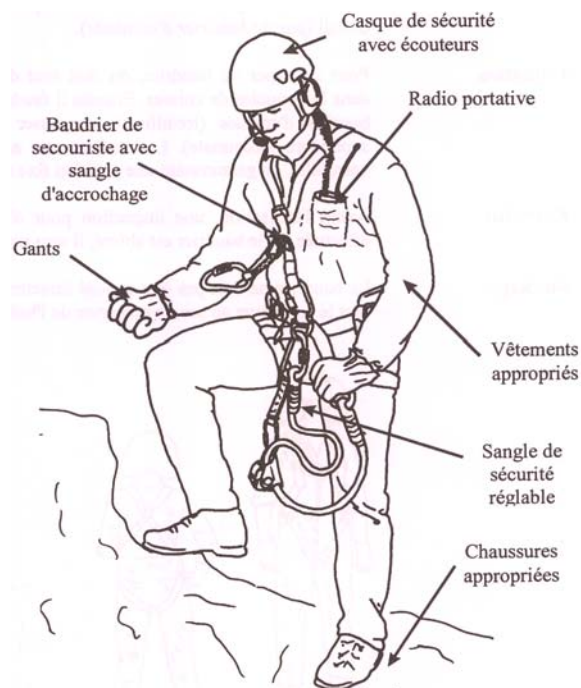
3. Equipement de base de l'équipage :

3.1. Secouriste :

Que ce soit dans l'hélicoptère ou au sol (sauf dans l'eau ou en plaine), le secouriste doit s'assurer afin d'éviter tout risque de chute. Une sangle d'assurance appropriée sera utilisée. Elle devra être réglable en longueur pour pouvoir s'adapter à toutes les situations.

A bord de l'hélicoptère, le secouriste peut soit :

1. Etre assis sur la banquette triplace auquel cas il utilisera le harnais quatre points intégré à chaque assise.
2. Etre assis en soute auquel cas il utilisera la longe de son harnais qu'il reliera à la longe de vie de l'aéronef (parois coté treuil ou sol si cette dernière est installée).



L'arrivée de l'EC 145 a conduit à de nouvelles méthodes de travail, et à l'utilisation de matériels adaptés.

Ces changements sont l'occasion de se mettre en conformité avec les normes de travail en hauteur et de respecter une réglementation professionnelle.

Conformément au manuel d'utilisation du treuil chapitre 8 page 8-12, les baudriers du secouriste doivent remplir toutes les normes requises pour une utilisation au travail, l'emploi de baudrier d'escalade est exclu. Ils doivent de plus pouvoir être portés avec un gilet de sauvetage.

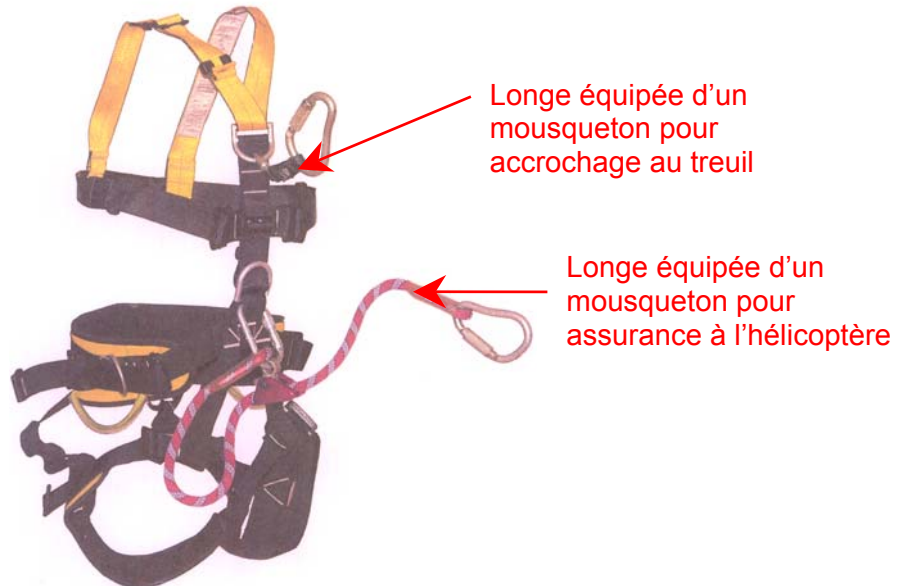
Chaque partenaire des équipages de la DDSC doit :

- ✓ Avoir connaissance des normes EN 358, 813, et 361.
- ✓ Etre convaincu de la nécessité de s'y conformer.



Document de travail à l'usage des partenaires du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile

3.1.1. Harnais secouriste :



3.1.2. Harnais plongeur :





4. Accrochages :

Nb : Une nouvelle interface (SIMOND) est en cours d'acquisition. Une fois que cela sera fait et que le concept d'emploi sera défini, une mise à jour de ce mémento sera publiée. Cette modification définira les méthodes d'accrochage avec ce nouveau matériel.

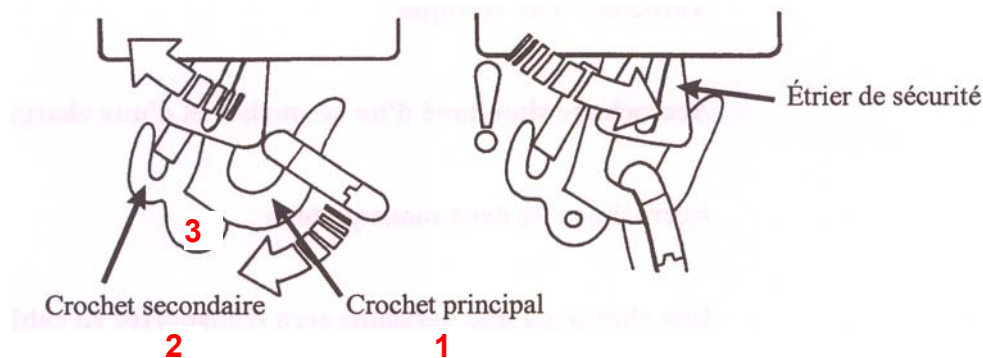
4.1. Accrochage de charge, de personne et du câble anti-statique :

Les charges ou les personnes doivent être toujours accrochées dans le crochet principal (1) du treuil. Lors de l'accrochage, il faut toujours veiller à ce que l'étrier de sécurité se referme complètement sur le crochet.

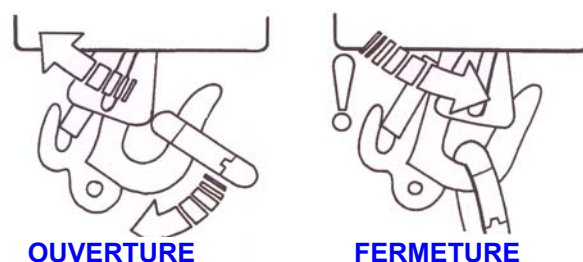
Le crochet secondaire (2) ne sera utilisé que pour le câble anti-statique ou une autre corde pour une éventuelle aide (corde anti-rotation pour le sauvetage en mer par exemple).

Il ne faut accrocher aucune personne dans le petit anneau (3) qui se trouve sous le crochet principal. Cet anneau (3) ne sera utilisé que pour suspendre du matériel.

4.1.1. Description :



4.1.2. Fonctionnement du crochet :



Sur le crochet secondaire est attachée une ligne anti-statique qui a pour but, lorsqu'elle touche le sol, de décharger l'électricité statique qui s'est emmagasinée sur l'ensemble de l'hélicoptère. **Cette énergie présente un risque réel pour le personnel au sol.**

Aussi, il faut impérativement que cette ligne anti-statique touche le sol avant que la charge qui est descendue arrive au sol ou qu'un secouriste à terre attrape le crochet.

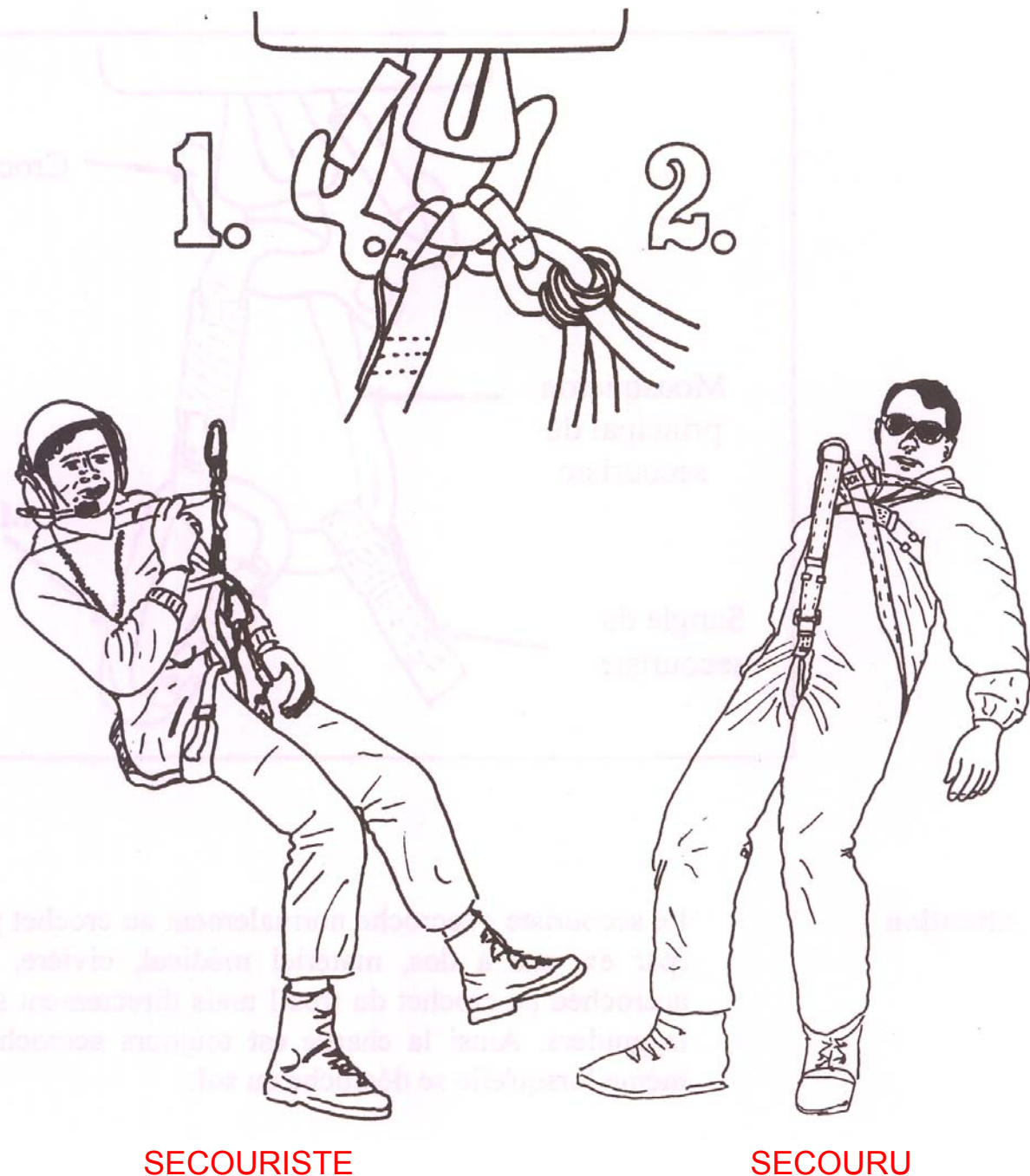
Des essais ont montré qu'il fallait très peu de temps à l'hélicoptère pour se charger (parfois quelques secondes). Ce qui signifie que le risque, s'il disparaît après que la ligne ait touché le sol, peut réapparaître rapidement si la mise à la terre n'est pas maintenue.

Aussi pendant tout le travail sol il faut s'assurer que la ligne anti-statique est toujours en contact avec le sol.



4.2. Accrochage simultané de deux mousquetons (secouriste, secouru) :

Pour la remontée de personnes en double treuillage, le secouriste doit s'accrocher le premier au sol et ensuite accrocher la personne à secourir. Ceci est très important, car le secouru sera le premier à embarquer et à être décroché dans l'hélicoptère.





4.3. Accrochage d'une civière, treuil à gauche :

Avant que le secouriste ne s'accroche et n'accroche la civière au crochet du treuil, il doit s'assurer que cette dernière se trouve dans la bonne position.

Le blessé doit être déposé à bord avec la tête vers l'avant de l'hélicoptère. Aussi la tête du blessé doit donc se trouver du côté **gauche** du secouriste pendant le treuillage. La corde anti-rotation sera accrochée au niveau **des pieds** du blessé (main droite du secouriste).

Pour la remontée le secouriste doit s'accrocher le premier au sol et ensuite accrocher la civière. Ceci est très important, car la civière sera la première à embarquer et à être décrochée dans l'hélicoptère.

Dans la mesure du possible, avant la remontée, le secouriste doit être face à la civière (sa main gauche côté tête de la victime) et dos à l'hélicoptère afin que la corde anti-rotation remplisse sa fonction dès le déjaugeage.

4.3.1. Procédure de remontée, treuil à gauche :

La remontée de la civière ne présente pas de difficulté particulière pour le secouriste. L'utilisation de la corde anti-rotation sera expliquée dans le paragraphe 4.5.

Seule la procédure d'arrivée nécessite quelques explications :

Le secouriste doit atteindre le patin avec le dos tourné vers celui-ci. Il pourra alors facilement

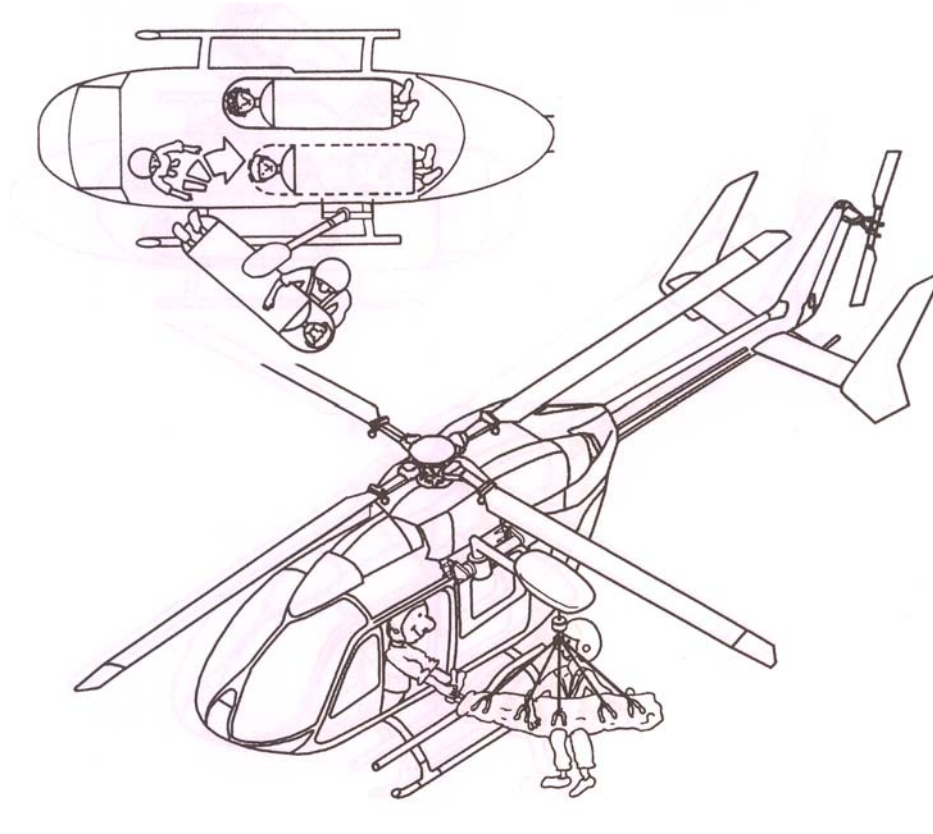
s'appuyer contre le tube ; des chocs violents ou un décrochage de la charge ne seront alors plus possibles. L'anti-rotation de la charge sera assuré par le secouriste qui maintient le tube du patin. Aussi dès que le secouriste peut attraper le tube du patin (main gauche), il doit libérer la corde anti-rotation (main droite).



Le secouriste arrive dos au patin.
Il attrape le patin avec sa main gauche.
Il libère la corde anti-rotation avec sa main droite.



Document de travail à l'usage des partenaires du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile



Le treuilliste fait faire un $\frac{1}{2}$ tour à la civière et rentre la victime pieds en premier.
Le plus tôt possible, il sécurise la civière et le secouriste.

Le secouriste guide, plutôt du côté pieds, afin que la civière ne heurte pas les capitonnages intérieurs. Simultanément il maintient, autant que faire se peut, la civière horizontale.

Le secouriste est, ensuite, rentré dans l'hélicoptère par le treuilliste.



4.4. Accrochage d'une civière, treuil à droite :

Avant que le secouriste ne s'accroche et n'accroche la civière au crochet du treuil, il doit s'assurer que cette dernière se trouve dans la bonne position.

Le blessé doit être déposé à bord avec la tête vers l'avant de l'hélicoptère. Aussi la tête du blessé doit donc se trouver du côté **droite** du secouriste pendant le treuillage. La corde anti-rotation sera accrochée au niveau **des pieds** du blessé (main gauche du secouriste).

Pour la remontée le secouriste doit s'accrocher le premier au sol et ensuite accrocher la civière. Ceci est très important, car la civière sera la première à embarquer et à être décrochée dans l'hélicoptère.

Dans la mesure du possible, avant la remontée, le secouriste doit être face à la civière (sa main droite coté tête de la victime) et dos à l'hélicoptère afin que la corde anti-rotation remplisse sa fonction dès le déjaugeage.

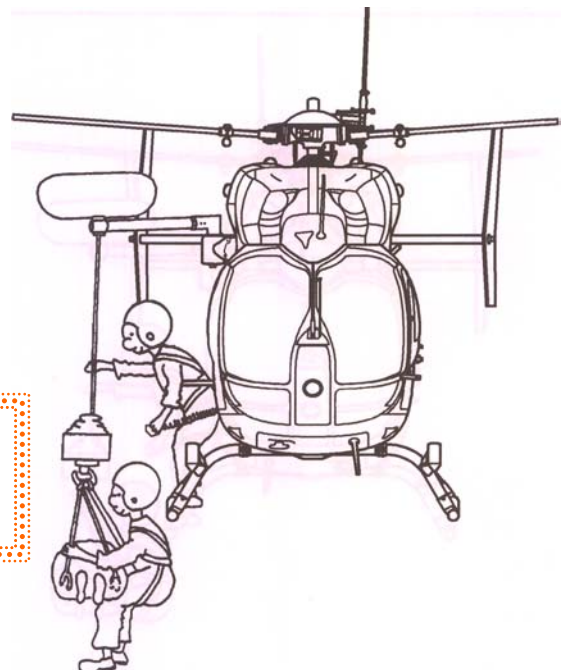
4.4.1. Procédure de remontée, treuil à droite :

La remontée de la civière ne présente pas de difficulté particulière pour le secouriste. L'utilisation de la corde anti-rotation sera expliquée dans le paragraphe 4.5.

Seule la procédure d'arrivée nécessite quelques explications :

Le secouriste doit atteindre le patin avec le dos tourné vers celui-ci. Il pourra alors facilement

s'appuyer contre le tube ; des chocs violents ou un décrochage de la charge ne seront alors plus possible. L'anti-rotation de la charge sera assuré par le secouriste qui maintien le tube du patin. Aussi dès que le secouriste peut attraper le tube du patin (main droite), il doit libérer la corde anti-rotation (main gauche).



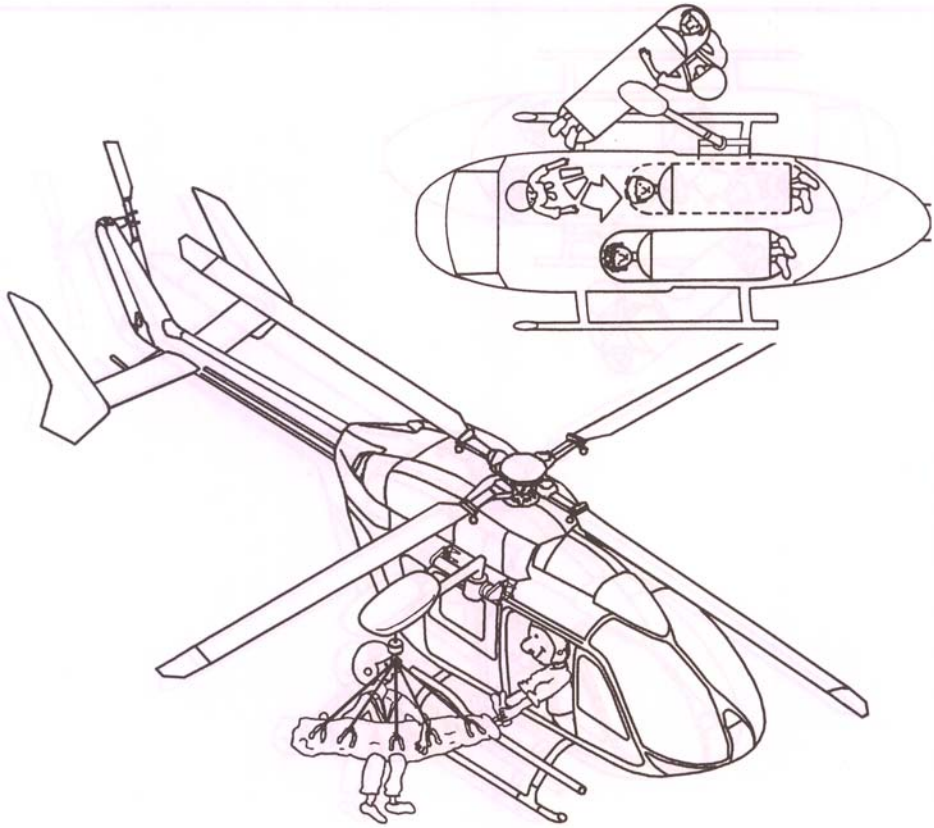
Le secouriste arrive dos au patin.
Il attrape le patin avec sa main droite.
Il libère la corde anti-rotation avec sa main gauche.



Document de travail à l'usage des partenaires du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile



Document de travail à l'usage des partenaires du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile



Le treuilliste fait faire un $\frac{1}{2}$ tour à la civière et rentre la victime pieds en premier.
Le plus tôt possible, il sécurise la civière et le secouriste.

Le secouriste guide, plutôt du côté pieds, afin que la civière ne heurte pas les capitonnages intérieurs. Simultanément il maintient, autant que faire se peut, la civière horizontale.

Le secouriste est, ensuite, rentré dans l'hélicoptère par le treuilliste.



4.5. Corde anti-rotation :

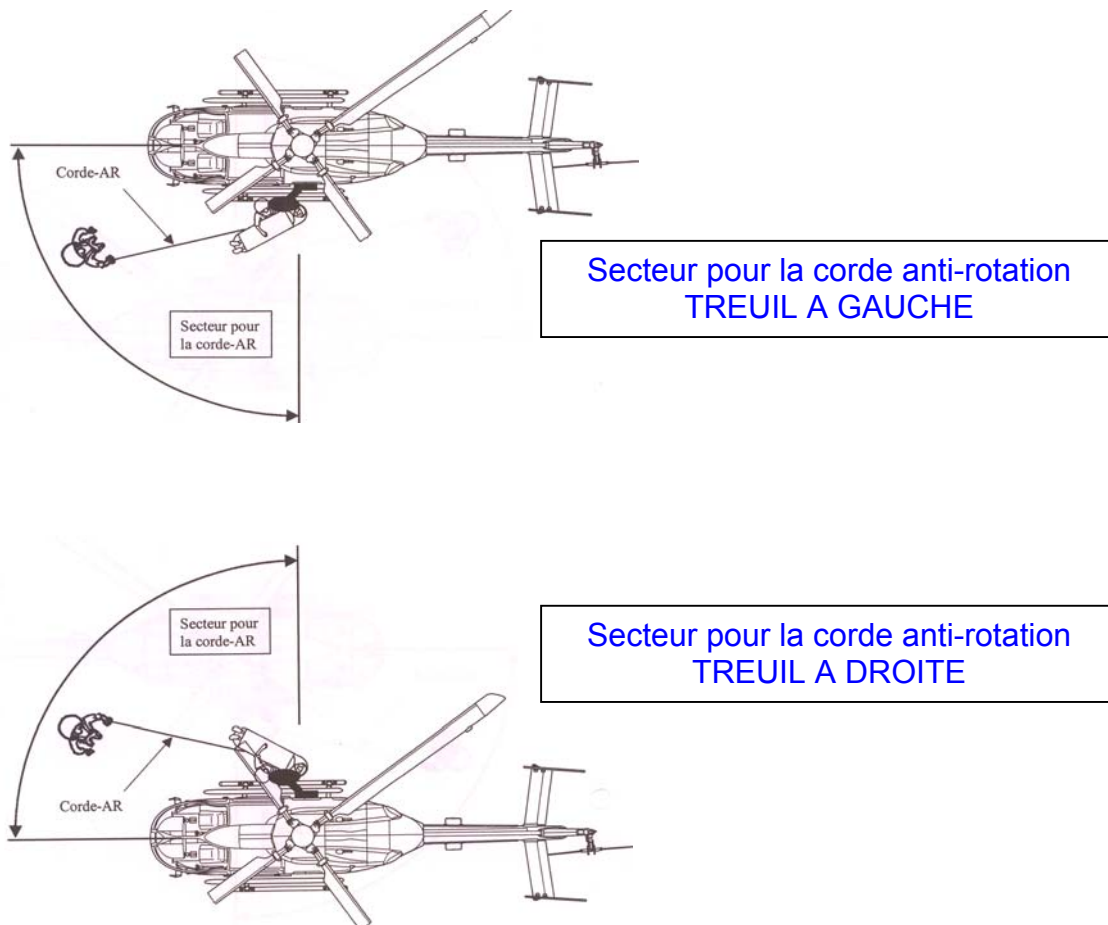
4.5.1. Généralités :

Pendant la remontée, la civière a tendance à tourner. Ce phénomène est accentué par la surface à l'air de l'hélicoptère (**37.7 kg/m² sur l'EC 145** contre 23.2 kg/m² sur l'alouette 3). La force centrifuge exercée sur le secouriste et la victime peut être très importante et néfaste pour la santé. Il existe deux méthodes pour l'éviter :

1. Prise de vitesse pendant la remontée de la charge (20 à 30 kt).
2. Utilisation de la corde anti-rotation.

Le pilote CdB pendra la décision d'utiliser ou non la corde anti-rotation (CAR).

4.5.2. Procédure d'utilisation :



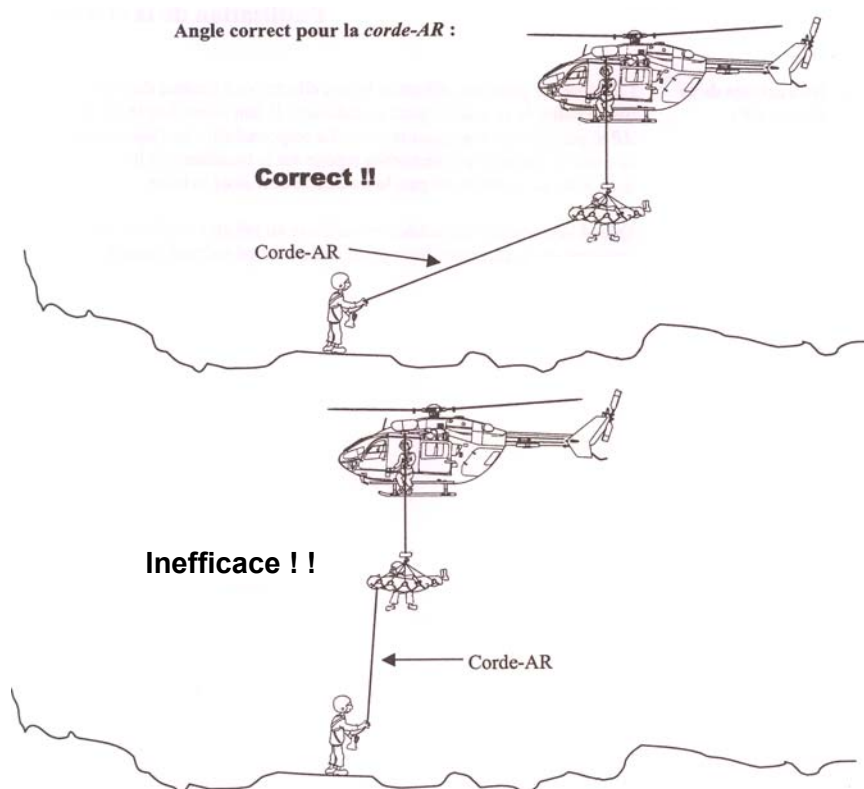
Pour cette procédure, un deuxième secouriste devra rester au sol pendant la remontée de la civière pour tenir la corde. Il devra bien évidemment porter des gants adaptés.

Lors du guidage de la corde AR, il faudra faire attention que le secouriste au sol se trouve bien dans le secteur défini ci-dessus au risque que le treuilliste le perde en visuel.

Si le secouriste au sol se trouve dans le secteur arrière gauche (treuil à gauche) ou dans le secteur arrière droit (treuil à droite), il y a alors danger avec le rotor de queue.



Document de travail à l'usage des partenaires du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile



Il faut constamment veiller à ce que la corde anti-rotation ne soit pas trop à la verticale. Si tel est le cas, elle n'a alors plus aucune action.

Si cela est possible, le secouriste qui tient la corde devra se trouver à une distance suffisante de l'hélicoptère pour garder un angle optimal.

Si cela n'est pas possible à cause du relief, l'hélicoptère se déplacera après le décollage de la charge (marche arrière) vers une position garantissant l'efficacité de la corde AR.

Si le terrain est accidenté, il sera impératif que le secouriste au sol soit sécurisé afin de ne pas être déséquilibré voire mis en danger.

La corde AR perd son efficacité lorsque la civière arrive à hauteur du patin. Sur ce dernier le secouriste accompagnateur peut se stabiliser. *Il doit décrocher la corde AR si possible en atteignant le patin.*

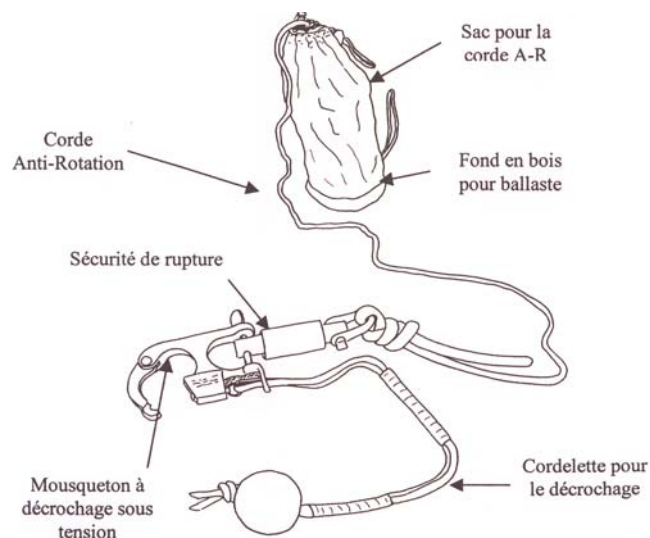


Document de travail à l'usage des partenaires du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile

4.5.3. Accrochage sur civière PIGUILLEM (sauf version mer) :

La corde est accrochée à la civière et est tenue par un autre secouriste au sol. Elle est constituée d'une corde statique (50 m), d'une sécurité (dont le point de rupture est d'environ 35 kg), d'un mousqueton spécial (qui peut être ouvert rapidement) et d'un sac de transport pour la corde.

Pour les treuillages hauts (> 35 m) il est possible de relier deux cordes anti-rotation entre elles.





4.5.4. Accrochage sur civière PIGUILLEM en version mer :

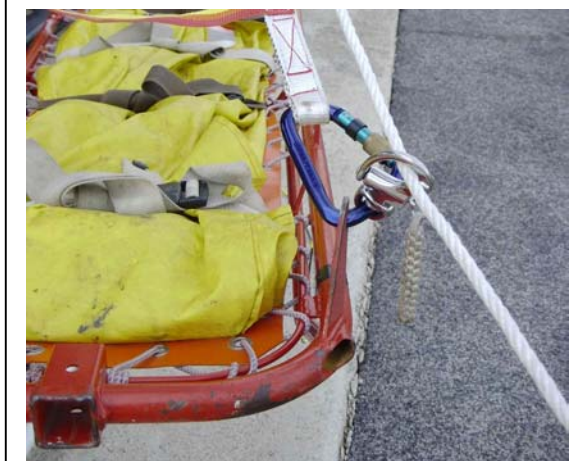
En version terrestre, une fois la corde anti-rotation larguée, elle tombe au sol et c'est le secouriste à terre qui la range.

En version maritime il est évident qu'il ne peut en être de même car une CAR qui tombe à l'eau pourrait se prendre dans l'hélice d'un bateau.

Aussi pour satisfaire cette nouvelle exigence, la corde anti-rotation n'est pas fixée sur la civière mais sur le crochet secondaire de treuil :



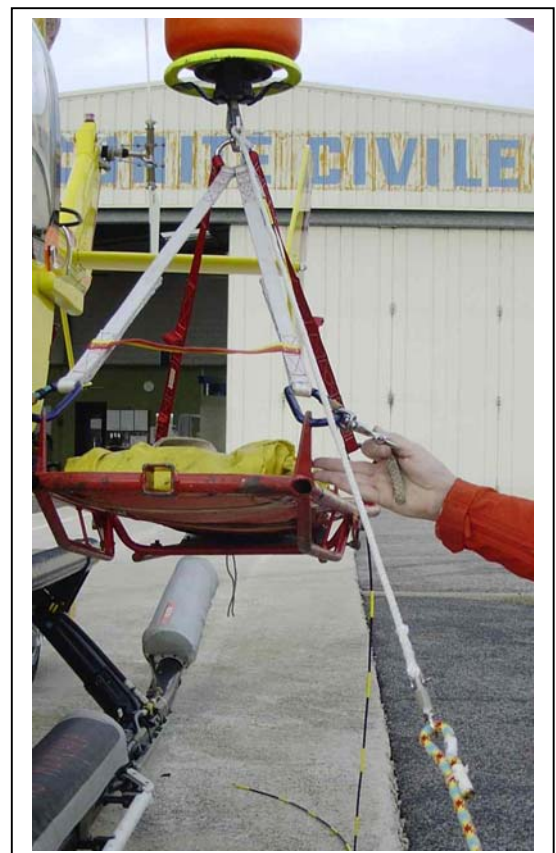
Fixation sur le crochet



Fixation sur la civière



Vue d'ensemble



Largage de la corde AR



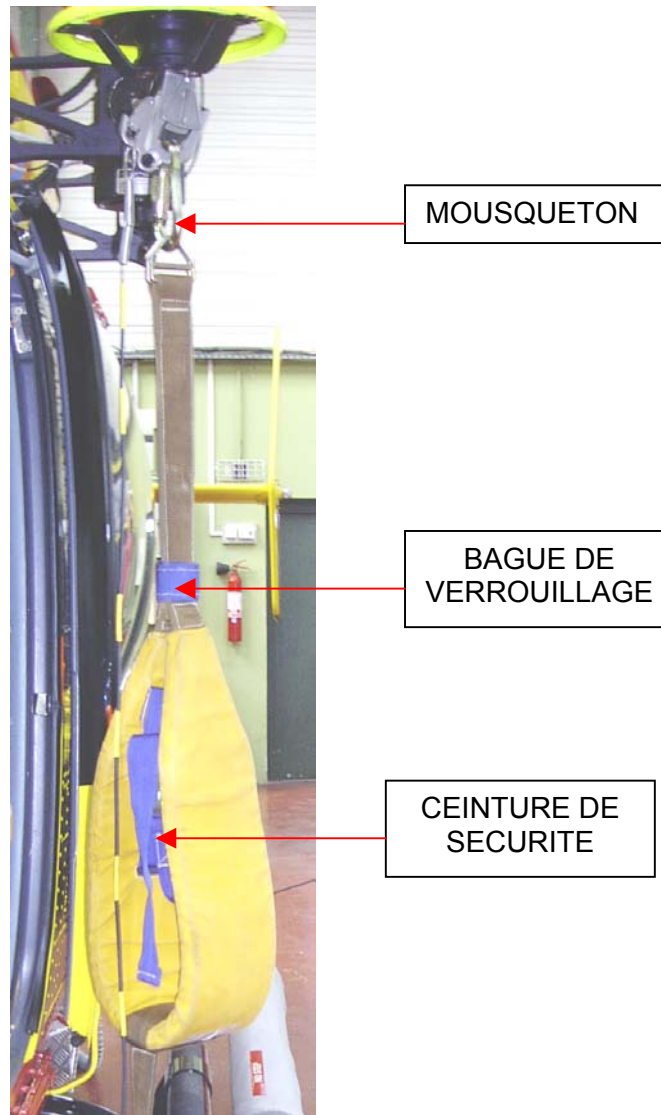
5. Les différents équipements de secours hélicoptérés :

5.1. Utilisation de la brassière :

La brassière sera utilisée pour sauver un blessé par treuillage. Elle sera le plus souvent utilisée sur l'eau. Toutefois elle présente aussi de nombreux avantages sur terre, par exemple quand peu de temps est à disposition pour utiliser un autre matériel de sauvetage (boudrier de sauvetage, civière) ou lorsqu'il faut récupérer une personne d'un endroit difficilement accessible.

La partie principale de la brassière est composée de deux sangles en nylon cousues ensemble et remplies de fils de caoutchouc. La partie extérieure est faite d'un tissu protecteur. Les deux anneaux en forme de D sont rassemblés sur un mousqueton qui lui-même sera accroché sur le crochet principal du treuil. L'assurance sera aussi réalisée à partir de ce mousqueton.

A l'intérieur de la brassière une sangle bleue, type ceinture de sécurité, évite que la victime en cours de remontée passe au travers de la brassière. *Cette sangle doit impérativement être mise autour de la victime avant la remontée.*



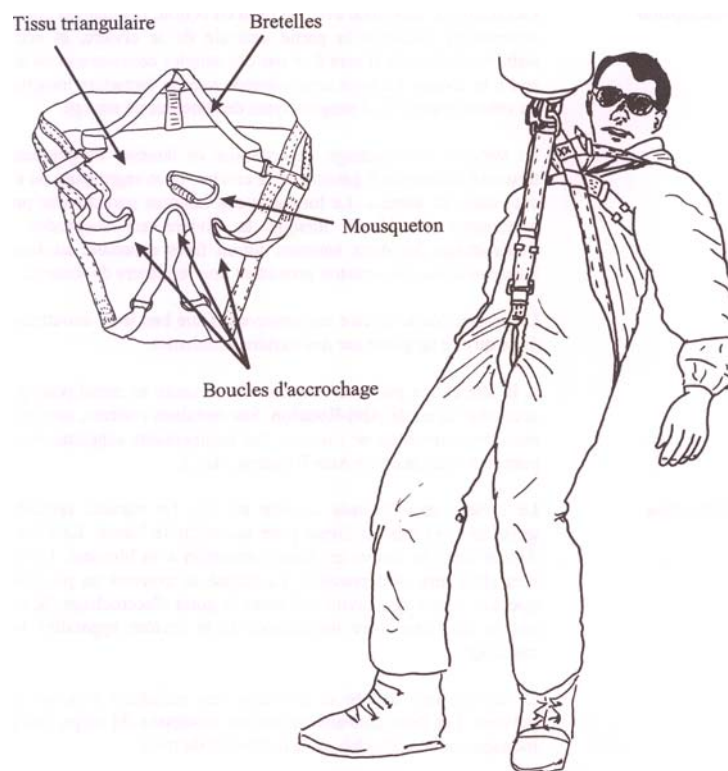


5.2. Utilisation du harnais triangle d'évacuation :

Le harnais triangle d'évacuation sera utilisé pour récupérer un blessé par treuillage. Il est utilisé principalement sur terre pour des personnes pas ou légèrement blessées. Il est plus confortable à porter que la brassière, mais nécessite plus de temps pour l'enfiler et une liberté de mouvement. **Son utilisation doit être privilégiée par rapport à la brassière.**

Le harnais triangle est constitué d'une pièce de toile triangulaire dont les bords sont renforcés par de la sangle. A chaque pointe du triangle se trouve une boucle de sangle ou de métal. Certains modèles sont plus facile à enfiler grâce aux bretelles. Les sangles sont réglables pour être adaptables à toute taille.

Pour l'enfiler, on glisse d'abord les bras dans les bretelles puis les deux anneaux des boucles supérieures seront passés sous les bras et réunis au milieu de la poitrine. Le troisième anneau sera passé entre les jambes et rejoindra les deux autres sur la poitrine. Ainsi réunis les trois anneaux seront accrochés ensemble avec un mousqueton qui servira à l'accrochage sur l'anneau principal de treuil.



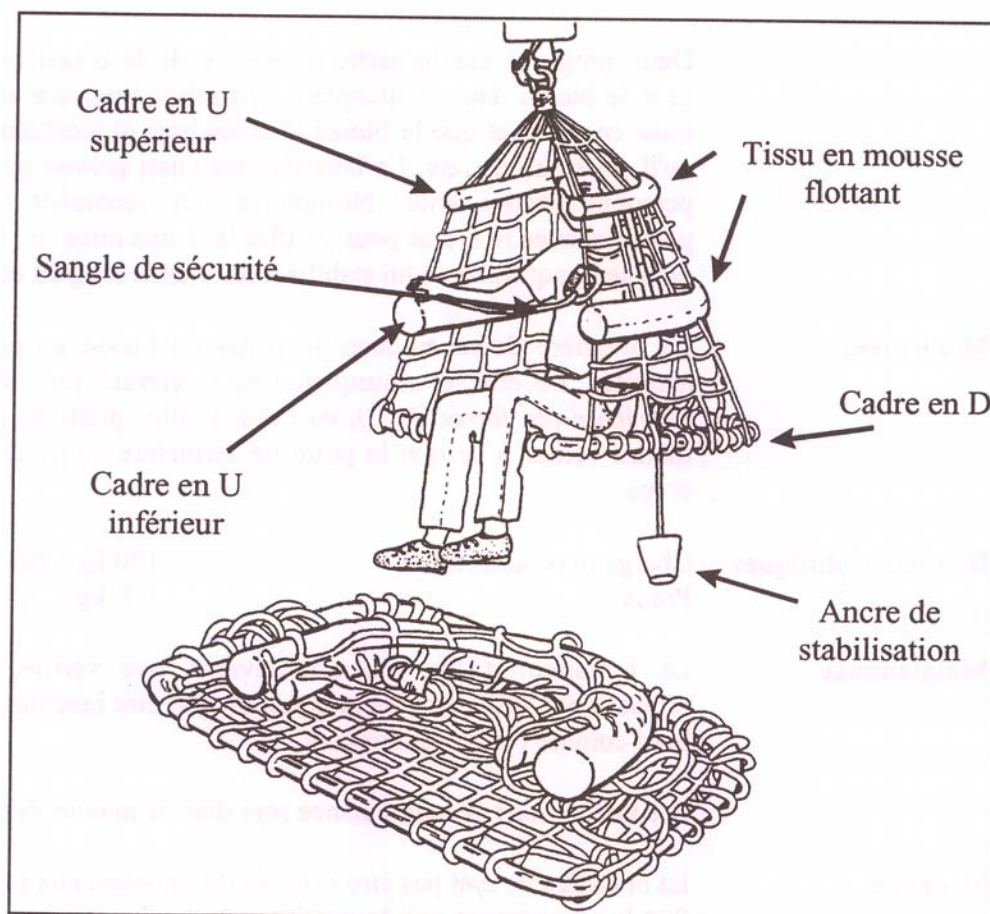


5.3. Utilisation de la nacelle :

La nacelle sera utilisée pour le sauvetage de personnes dans l'eau.

La nacelle est faite de cordes en polypropylène. Elle comporte un cadre en D et un cadre en U (modèle 1 personne) pour la rigidifier. Le modèle deux personnes comporte deux cadres en U : un en haut et un en bas, et un cadre en D. Pour la stabiliser dans l'eau, une ancre de stabilisation sera accrochée.

La nacelle se déplie automatiquement quand elle est pendue. La partie avant est suffisamment ouverte pour que le blessé puisse s'y asseoir. La corde de sécurité sera alors attachée.



Données technique :

	Modèle 1 personne	Modèle 2 personnes
Taille de la nacelle repliée	0.72 x 0.52 x 0.08 m	1.19 x 0.83 x 0.14 m
Taille de la nacelle ouverte	0.72 x 0.52 x 1.17 m	1.19 x 0.83 x 1.14 m
Masse à vide	7.5 kg	9.06 kg



Document de travail à l'usage des partenaires du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile

5.4. Utilisation de la civière hélitreuillable « PIGUILLEM » :

5.4.1. Accrochage sur civière PIGUILLEM (sauf version mer) :

Voir chapitre 4.5.3.

5.4.2. Accrochage sur civière PIGUILLEM en version mer :

Voir chapitre 4.5.4.

5.4.3. Fixation à bord de l'hélicoptère :

A l'issu d'un treuillage avec civière, il est impératif de la fixer à l'intérieur de la soute. La fixation actuelle se décompose en deux ensembles :

1. La fixation arrière composée d'un anneau de plancher, d'une longe de 60 cm et d'un mousqueton.
2. La fixation avant composée d'une sangle tendeur « quatre ».



FIXATION AVANT

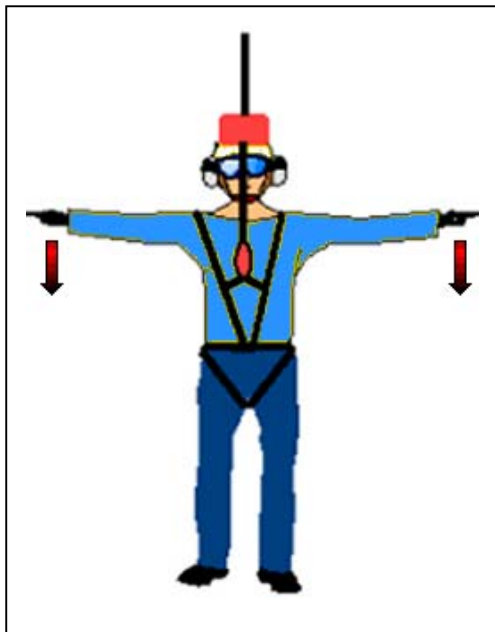


FIXATION ARRIERE

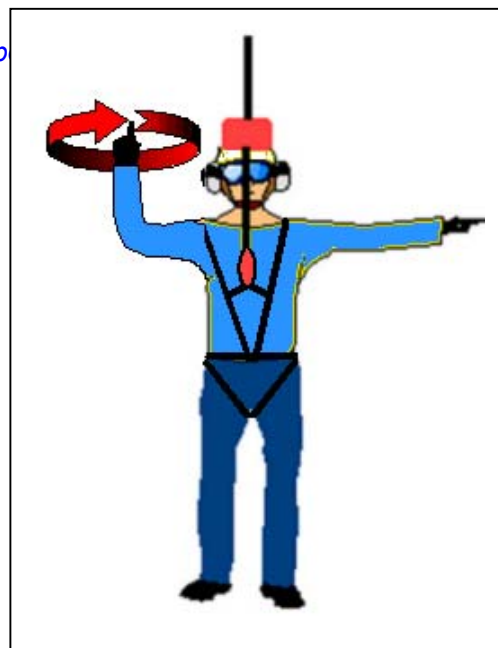


Document de travail des partenaires du Group

SIGNES CONVENTIONNELS



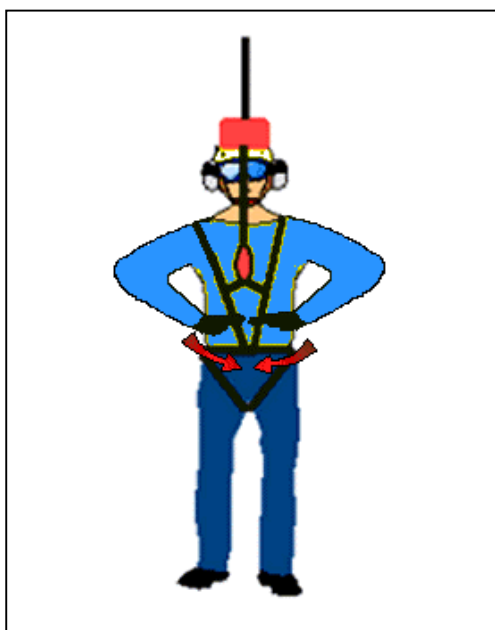
J'arrive à environ 2 mètres du sol.
Maintenir cette position jusqu'au sol



Je suis prêt à être remonté.
Faire un mouvement circulaire ample.

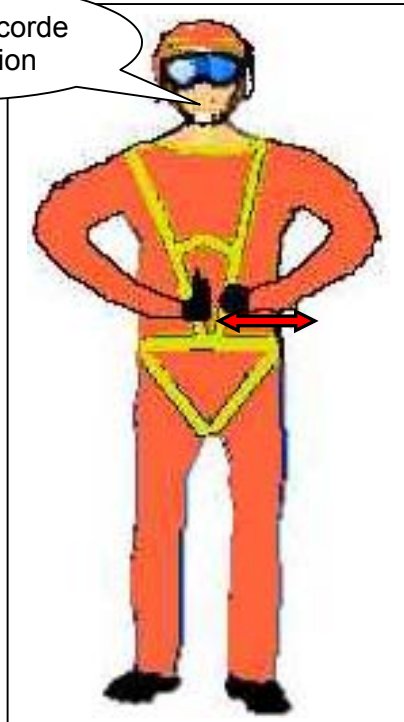
Une fois déjaugé du sol, le pilote stabilise cette position, vous devez vérifier à nouveau vos accrochages.

Tout est OK, vous pouvez nous remonter.
Faire un mouvement circulaire ample.



Il y a un problème.
Faire un mouvement de ciseaux avec deux bras, à hauteur du ventre.

Larguez la corde anti-rotation



Treuiliste vous fait le signe suivant :
Paume main droite à plat,
Poing gauche s'écarte de la paume droite



Document de travail à l'usage des partenaires du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile

6. Guidage d'un aéronef:

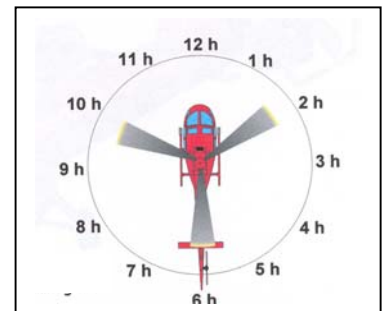
Si vous êtes équipés au sol d'un moyen radio compatible avec l'hélicoptère, prendre contact avec celui-ci sur la fréquence "sécurité / accueil" (voir plan de fréquences).

Rappel : Indicatif " **DRAGON XX** ".

Une fois le contact établi, vous pouvez soit :

- **A/** Vous situer en "**azimut / distance**" par rapport à une référence majeure (" *Je suis au nord pour 3 kms de la ville de ...*).
- **B/** Vous situer à l'aide de **coordonnées** GPS précises (format géographique c'est à dire *Nord... / Sud....* références WGS 84).
- **C/** En faisant un "**guidage horaire**" en suivant scrupuleusement la phraséologie : "*Je suis à vos **xx heures***" et *non pas " vous êtes à mes xx heures "*.

"midi"	= appareil vient droit sur vous.
"6 heures"	= appareil s'éloigne de vous.
"3 heures"	= vous êtes travers droit de l' appareil.
"9 heures"	= vous êtes travers gauche de l' appareil.



- **D/** Vous pouvez enfin et sur demande de l'équipage, rester en émission avec votre poste pendant **10 secondes** afin d'être localisé par les instruments de bord de l'hélicoptère.

Si l'équipage n'a pas le visuel, il faut toujours annoncer clairement la "**verticale**" (ou le *travers droit ou gauche*) car l'équipage peut avoir du mal à vous localiser dans certains terrains accidentés.

Pour être la plus rigoureuse, la verticale doit s'annoncer par un décompte :

" *3....2....1....TOP VERTICAL* " ou "*TOP TRAVERS GAUCHE / DROIT* "



7. Choix de l'aire de posé:

- Trouver une zone dégagée plutôt en hauteur que dans une cuvette.
- Dimension minimum : **30 m x 30 m**. avec si possible un axe dégagé, face au vent.



- Surface dure et à peu près plane, sans obstacle au sol haut de plus de 30 cm.
- Terrain non poussiéreux (sinon prévoir arrosage).
- Pas d'objet susceptible de s'envoler.



GARDER L'AIRE D'ATTERRISSAGE PROPRE

Le déplacement d'air produit par l'hélicoptère soulèvera et déplacera une étonnante variété de choses

- Le marqueur doit être debout, les bras tendus en l'air, dos au vent. Il doit bien évidemment laisser la plus grande partie de la zone de poser libre devant lui. Il doit, s'il en est équipé, être muni d'un casque et de lunettes de protection. Il est vivement conseillé aux passagers de se vêtir d'une tenue longue. Une fois que l'aéroef arrive en approche sur la zone de poser, le marqueur doit:

Mettre un genou à terre, garder les bras levés en V.

Ne pas bouger et garder un contact visuel en permanence avec le pilote.

(d'où le port conseillé des lunettes...)



L'aéronef peut se poser à plusieurs mètres du marqueur, soit le "coiffer" c'est à dire positionner le nez de l'hélicoptère très proche de lui. Cela en fonction des obstacles, de la dimension de la zone de poser et souvent sur des endroits à fortes pentes (dans ce cas une attention toute particulière doit être réservée vis à vis du rotor, voir chapitre suivant).



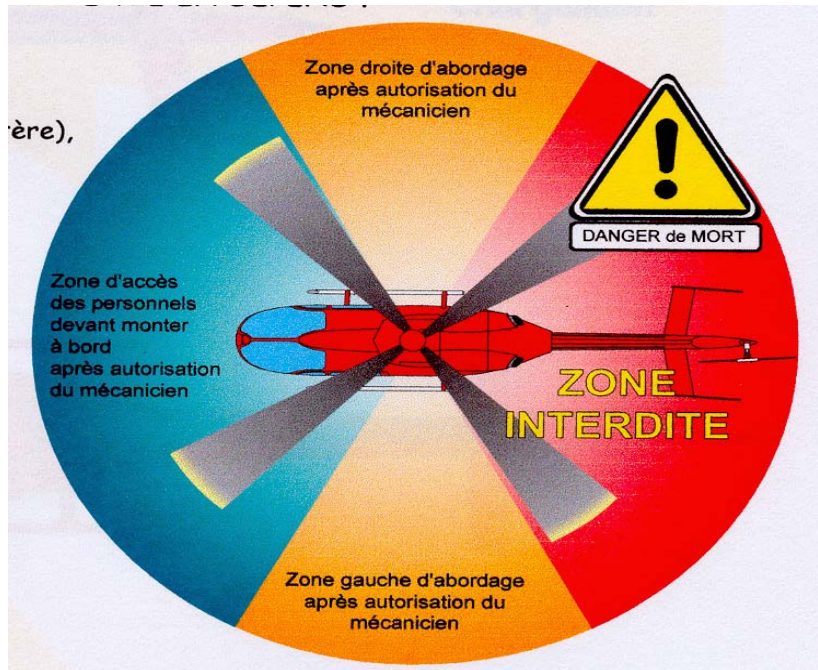
Document de travail à l'usage des partenaires du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile

8. Embarquement débarquement:

8.1. Aborder un hélicoptère :

On aborde un hélicoptère uniquement après AUTORISATION explicite du mécanicien ou du pilote (par le geste du pouce levé, en général).

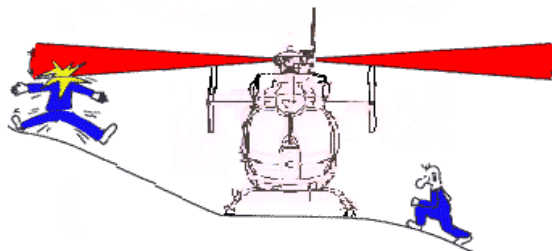
On aborde un hélicoptère toujours par son secteur **AVANT** pour :



- Rester en visuel de l'équipage.
- Eviter la zone dangereuse du rotor de queue.

Sous le rotor, le déplacement doit se faire en position accroupie.

- Se présenter tête nue ou avec un casque attaché. (Attention aux casquettes, képis...)
- Ne jamais lancer d'objet, quel qu'il soit, de ou vers un hélicoptère.
- Toujours transporter les objets longs horizontalement (antennes radio...), sous le niveau de la taille, en prenant soin de bien les tenir.
- Si vous êtes équipés d'un sac, le garder à la main.
- Attendre que les patins (ou le câble si treuillage) aient touché le sol afin de décharger l'électricité statique accumulée par la machine.
- Ne jamais s'approcher par le côté amont d'un terrain en pente.



Dans cette ambiance bruyante **EVITER TOUTE PRECIPITATION !!!**



Document de travail à l'usage des partenaires du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile

8.2. A bord de l'aéronef :

- Se conformer aux ordres du mécanicien.
- Ne toucher à aucune manette, porte, fenêtre ou dispositif peint en rouge.
- Boucler sa ceinture avant le décollage et ne la déboucler que sur ordre du mécanicien.
- S'équiper éventuellement d'un casque interphone, bien mettre le micro en contact avec les lèvres pour se faire entendre. Ne pas tirer sur les prises pour les défaire.
- Défense absolue de fumer à bord et aux abords de l'aéronef.

8.3. Débarquement :

8.3.1. Rotor arrêté :

- Attendre l'arrêt complet du rotor pour descendre.
- Attendre l'ordre de l'équipage pour quitter l'appareil.

8.3.2. Rotor tournant :

- Oter les casques après avoir reçu les consignes de l'équipage.
- Sortir calmement en vérifiant que les ceintures ou autres objets ne restent pas coincés en fermant la porte.
- Rester accroupis au pied de l'hélicoptère en tenant le matériel éventuel plaqué au sol.
- NE PAS BOUGER JUSQU' AU DECOLLAGE DE L' HELICOPTERE.
(sauf ordres contraires).

NOTA :

Sur l'EC 145 le chargement de la civière (hors treuillage) se fait par les portes arrières, dans des conditions de sécurité bien précises et sur l'ordre et la surveillance de l'équipage :

