



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



SECOURS EN MONTAGNE PAR HELICOPTERE : CADRE REGLEMENTAIRE APPLICABLE

Guide



Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction Navigabilité et opérations
Édition n° 1
Version n° 7
Publiée le 19/02/2026

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 V0	01/10/2019	Création
Ed1 V1	19/02/2020	Prise en compte des observations des exploitants et des spécificités nationales
Ed1 V2	16/09/2020	Suppression de la référence aux dérogations caduques DSAC.NO/71.1/01 et DSAC.NO/71.2/01. Référence à la dérogation DSAC.NO/71.2/01_Rev1 pour les opérations de secours urgent médicalisé en monomoteur.
Ed1 V3	22/11/2021	Mise en forme charte graphique et prise en compte de la consigne opérationnelle F-2021-05 du 17 novembre 2021.
Ed1 V4	12/10/2022	Précisions sur le champ d'application du guide au §1. Précisions sur l'utilisation des monomoteurs au §5.9. Ajout de deux questions §5.12 et §5.13. Suppression d'une note dans le logigramme au §6.1. Ajout d'un §6.2 concernant l'édition 2 de la consigne opérationnelle F-2021-05
Ed1 V5	19/07/2023	Mention du règlement (UE) 2023/1020 au §1. Précision sur le secours sur piste au §5.13. Ajout d'une question/réponse sur l'utilisation d'un monomoteur dans le cadre d'un évènement sportif au §5.14. Ajout d'une question/réponse sur la définition du personnel médical au §5.15. Précision sur la localisation de la victime au §6. Mention de la dérogation DSAC.NO/D71.2/01_Rev2 qui remplace la dérogation DSAC.NO/D71.2/01_Rev1.
Ed1 V6	22/12/2025	Intégration de l'arrêté du 11 avril 2024 fixant les conditions d'utilisation d'hélicoptères pour des opérations de secours en zone de montagne. Suppression de la mention à la consigne opérationnelle et à la dérogation spécifique au secours en montagne. Précisions sur la pratique de l'appui patin.
Ed1 V7	19/02/2026	Précisions sur la pratique de l'appui patin.

Approbation du document

Nom	Responsabilité	Date	Visa
Dorian DE CARPENTRY DSAC/NO/OH	Rédacteur	19/02/2026	Visa DD
Florian THOUVENIN Adjoint au chef de pôle DSAC/NO/OH	Vérificateur	19/02/2026	Visa FT
Julien SCHMIT Chef de pôle DSAC/NO/OH	Approbateur	19/02/2026	Visa JS

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la direction de la sécurité de l'aviation civile à l'adresse suivante : dsac-ext-operations-bf@aviation-civile.gouv.fr

Propriété intellectuelle

Ce document est mis à disposition sous « Licence Ouverte » dans sa version 2.0 (etalab-2.0).



Sommaire

Gestion documentaire	2
Historique des révisions	2
Approbation du document	2
Propriété intellectuelle	3
Sommaire	4
1. Préambule	5
2. Références réglementaires	5
3. Définitions	5
4. Autorité en charge	7
5. Principes généraux	8
5.1 - Peut-on considérer toutes les opérations de secours comme des opérations de Recherche et Sauvetage (SAR) ?	8
5.2 - Le fait de figurer dans un plan de secours est-il assimilable à une réquisition ?	8
5.3 – Le fait d’être réquisitionné par le préfet permet-il de s’affranchir des règles opérationnelles normalement applicables ?	8
5.4 - Le fait d'embarquer un représentant des forces de l'ordre permet-il de s'affranchir des règles opérationnelles civiles ?	9
5.5 - Un aéronef exploité par un opérateur civil peut-il être considéré comme aéronef d'État lorsqu'il réalise des opérations de secours ?	9
5.6 - Les opérations de secours peuvent-elles être considérées comme des opérations spécialisées (SPO) au sens de l’Air-OPS ?	10
5.7 - Qui décide du caractère urgent ou non d'une mission ?	10
5.8 - Pour les opérations réalisées dans un cadre réglementaire Air-OPS, une dépose/reprise de personnes en appui patin est-elle possible ?	10
5.9 - Quelles missions de secours en montagne peuvent être réalisées avec un hélicoptère monomoteur ?	11
5.10 – Dans quel cadre opérationnel peut-on utiliser le treuil et l’élingue en transport externe de charge humaine ?	12
5.11 – Dans quelle cadre réglementaire s’effectuent les entraînements aux opérations de secours en montagne ?	13
5.12 – Les opérations de secours sur domaines skiables organisées par des communes sont-elles assimilables à des réquisitions ?	13
5.13 – Quel est le cadre réglementaire des vols dits « barquette » ?	13
5.15 – Quelle est la définition de personnel médical au sens de ce guide ?	14
5.16 – La civière utilisée à bord doit-elle être certifiée ?	14
6. Réglementation applicable	16
6.1 – Synthèse	16
6.2 – Arrêté du 11 avril 2024 fixant les conditions d'utilisation d'hélicoptères pour des opérations de secours en zone de montagne	17

1. Préambule

Avertissement : Le lecteur doit s'assurer que le présent guide est d'actualité.

Les missions de secours en montagne réalisées par des hélicoptères civils sont multiples. Elles sont réalisées en été comme en hiver, sur pistes ou hors domaines skiables. Elles incluent les vols de sauvetage en montagne, les vols SMUH, les vols dits « barquette ». Le cadre réglementaire opérationnel applicable, européen ou national, mérite donc d'être précisé.

Le présent guide s'inscrit dans le dispositif réglementaire en vigueur. Il a pour vocation d'apporter des réponses aux questions qui se posent généralement en matière de secours et de clarifier le référentiel réglementaire applicable en fonction des différents types de missions de secours.

L'article 2 paragraphe 3 du règlement de base (UE) 2018/1139 exclut de son champ d'application les aéronefs lorsqu'il exécutent des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage (SAR), de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou des activités ou services analogue sous le contrôle et la responsabilité d'un État membre, entrepris dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique, ou pour le compte de celui-ci.

Les activités telles que le sauvetage en montagne ne sont pas a priori écartées du champ d'application de l'EASA.

Au cours de l'année 2023, l'EASA a publié une évolution réglementaire (voir règlement (UE) 2023/1020¹) qui modifie, entre autres, les contours du SMUH pour l'étendre à tout secours urgent (hors SAR), a fortiori en montagne, à compter du 25 mai 2024. En outre, et afin de tenir compte de l'organisation du secours français en montagne et de ses spécificités, l'arrêté du 11 avril 2024 fixant les conditions d'utilisation d'hélicoptères pour des opérations de secours en zone de montagne a été publié et se substitue dans certains cas aux règles de l'AirOps, tout en y faisant largement référence.

Ce guide expose aux exploitants d'hélicoptères le règlement opérationnel applicable pour la conduite de missions de secours en montagne. Il ne présente pas les évolutions réglementaires applicables à compter du 25 mai 2024, qui font l'objet d'un guide dédié SPA.HEMS.

2. Références réglementaires

- Annexe 12 de l'OACI
- Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 dit règlement de base
- Règlement (UE) n°965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 dit Air-OPS
- Décret n°2013-367 du 29 avril 2013 relatif aux règles d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile
- Arrêté du 11 avril 2024 fixant les conditions d'utilisation d'hélicoptères pour des opérations de secours en zone de montagne

3. Définitions

Recherche (Annexe 12 OACI)

Opération normalement coordonnée par un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage, faisant appel au personnel et aux moyens disponibles pour localiser des personnes en détresse.

Sauvetage (Annexe 12 OACI)

¹<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-20231020>

Opération destinée à sauver des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr.

Vol de service médical d'urgence par hélicoptère SMUH/HEMS (Air-OPS)

Vol effectué par un hélicoptère exploité sous agrément SPA.HEMS (SMUH), lorsqu'un transport immédiat et rapide est essentiel, dont le but est :

a) de faciliter l'assistance médicale d'urgence, en transportant un ou plusieurs des éléments suivants :

- i) du personnel médical ;
- ii) des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments) ;
- iii) des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées ;

b) d'effectuer une opération lorsqu'une personne est confrontée à un risque de santé imminent ou prévisible lié à l'environnement et que l'une au moins des conditions suivantes est remplie :

- i) cette personne doit être secourue ou recevoir des fournitures ;
- ii) des personnes, des animaux ou des équipements doivent être transportés au départ ou à destination du site d'exploitation SMUH ;

Dans la suite du guide, on appellera « **HEMS médicalisé** » les vols de secours urgent répondant à l'un des critères du §a), et « **HEMS non-médicalisé** » les vols de secours urgent répondant à l'un des critères du §b).

Les vols HEMS correspondent donc à des vols de secours urgents, qu'ils soient médicalisés ou non-médicalisés.

Site d'exploitation SMUH

Site sélectionné par le commandant de bord lors d'un vol SMUH pour une opération d'hélicoptère (HEMS HEC), un atterrissage ou un décollage.

Zone de montagne (au sens de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne)

Zone définie aux termes des dispositions de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne (dite « loi montagne ») :

- en métropole, les zones de montagne comprennent les massifs suivants : Alpes, Corse, Massif central, Massif jurassien, Pyrénées, Massif vosgien. Elles sont situées à une altitude minimum de 700 m, sauf pour le massif vosgien à 600 m, et les Alpes du Sud à 800m ;

- en outre-mer, il y a un massif par département. Les zones de montagne comprennent les communes et parties de communes situées à une altitude supérieure à 500 m dans le département de la Réunion et à 350 m dans les départements de la Guadeloupe et de la Martinique. Peuvent également être classées dans les zones de montagne de ces départements les communes et parties de communes situées à des altitudes supérieures à 100 m, dont la majeure partie du territoire présente des pentes de 15% au moins.

Opération de secours en zone de montagne (au sens de l'arrêté 11 avril 2024 fixant les conditions d'utilisation d'hélicoptères pour des opérations de secours en zone de montagne)

Un vol est dit « vol de secours urgent en zone de montagne » lorsqu'il répond à la définition d'un vol SMUH/HEMS (cf. définition ci-dessus) et lorsqu'au moins un site d'exploitation utilisé pour le décollage ou l'atterrissage lors de la mission de secours est situé au-dessus de 914 mètres (3 000 pieds) d'altitude.

Nota : Les vols de secours urgent non-médicalisé en montagne et vol de secours urgent médicalisé en montagne, qui répondent tous deux à la définition des vols SMUH/HEMS, sont des opérations de secours en montagne au sens de ce guide.

4. Autorité en charge

Les questions relatives au cadre réglementaire applicable aux missions de secours par hélicoptère doivent être posées à l'échelon interrégional de la DSAC, en charge de la surveillance de l'exploitant d'hélicoptères.

5. Principes généraux

Les principes généraux sont présentés ci-après sous forme de réponses aux questions fréquemment posées à propos du secours en montagne par hélicoptère.

5.1 - Peut-on considérer toutes les opérations de secours comme des opérations de Recherche et Sauvetage (SAR) ?

Non, par définition la position de la victime n'est pas connue lors du déclenchement d'une mission SAR.

En effet, selon la définition de l'annexe 12 de l'OACI, « *les opérations de recherche et de sauvetage consistent en des opérations normalement coordonnées par un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage, faisant appel au personnel et aux moyens disponibles pour localiser des personnes en détresse, les sauver, leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr.* ».

Les missions SAR sont généralement réalisées en France par des aéronefs d'Etat.

5.2 - Le fait de figurer dans un plan de secours est-il assimilable à une réquisition ?

Oui, un plan de secours équivaut à une réquisition.

En vertu de l'article 96 de la loi n°85-30 du 9 janvier 1985 modifiée relative au développement et à la protection de la montagne (« *Lorsque, pour assurer le service public de secours, les opérations de sauvetage en montagne nécessitent la conduite d'une action d'ensemble d'une certaine importance, le représentant de l'État dans le département peut mettre en œuvre un plan d'urgence, ainsi qu'il est prévu par l'article L741-6 du code de la sécurité intérieure.* »), le dispositif de secours en montagne constitue l'application d'un plan ORSEC (Organisation de Réponse de Sécurité Civile) à un risque spécifique lorsque la commune se trouve dans l'incapacité d'y faire face par ses propres moyens (article L.742-2 du code de la sécurité intérieure : « *En cas d'accident, sinistre ou catastrophe dont les conséquences peuvent dépasser les limites ou les capacités d'une commune, le représentant de l'État dans le département mobilise les moyens de secours relevant de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics. En tant que de besoin, il mobilise ou réquisitionne les moyens privés nécessaires aux secours. Il assure la direction des opérations de secours. Il déclenche, s'il y a lieu, le plan ORSEC départemental.* »).

Le plan ORSEC adopté par le préfet détermine l'organisation générale des secours et recense l'ensemble des moyens publics et privés susceptibles d'être mis en œuvre. Le plan peut prévoir des conventions avec des exploitants privés afin de déclencher ces moyens en priorité. Le plan délimite les zones à risques et établit le système d'alerte et d'acheminement des secours. Ce sont donc les préfets, ou les autorités désignées au plan qui agissent par délégation du préfet, qui, dans ce cas-là, prennent la direction des secours.

Il résulte de tout ce qui précède que le plan de secours équivaut à une réquisition.

5.3 – Le fait d'être réquisitionné par le préfet permet-il de s'affranchir des règles opérationnelles normalement applicables ?

Non, le fait d'être réquisitionné ne permet pas de s'affranchir des règles opérationnelles, sauf lorsque le préfet ou son représentant a défini dans son arrêté de réquisition ou dans le plan ORSEC, des règles dérogatoires aux règles opérationnelles normalement applicables.

La réquisition préfectorale est prévue par le 4° de l'article L. 2215-1 du code général des collectivités territoriales :

« *4° En cas d'urgence, lorsque l'atteinte constatée ou prévisible au bon ordre, à la salubrité, à la tranquillité et à la sécurité publiques l'exige et que les moyens dont dispose le préfet ne permettent plus de poursuivre les objectifs pour lesquels il détient des pouvoirs de police, celui-ci peut, par arrêté motivé, pour toutes les communes du département ou plusieurs ou une seule d'entre elles, réquisitionner tout bien ou service, requérir toute personne nécessaire au fonctionnement de ce service ou à l'usage de ce bien et prescrire toute mesure utile jusqu'à ce que l'atteinte à l'ordre public ait pris fin ou que les conditions de son maintien soient assurées.*

L'arrêté motivé fixe la nature des prestations requises, la durée de la mesure de réquisition ainsi que les modalités de son application.

Le préfet peut faire exécuter d'office les mesures prescrites par l'arrêté qu'il a édicté.

La rétribution par l'État de la personne requise ne peut se cumuler avec une rétribution par une autre personne physique ou morale.

La rétribution doit uniquement compenser les frais matériels, directs et certains résultants de l'application de l'arrêté de réquisition.

Dans le cas d'une réquisition adressée à une entreprise, lorsque la prestation requise est de même nature que celles habituellement fournies à la clientèle, le montant de la rétribution est calculé d'après le prix commercial normal et licite de la prestation.

Dans les conditions prévues par le code de justice administrative, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue peut, dans les quarante-huit heures de la publication ou de la notification de l'arrêté, à la demande de la personne requise, accorder une provision représentant tout ou partie de l'indemnité précitée, lorsque l'existence et la réalité de cette indemnité ne sont pas sérieusement contestables.

En cas d'inexécution volontaire par la personne requise des obligations qui lui incombent en application de l'arrêté édicté par le préfet, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue peut, sur demande de l'autorité requérante, prononcer une astreinte dans les conditions prévues aux articles L. 911-6 à L. 911-8 du code de justice administrative.

Le refus d'exécuter les mesures prescrites par l'autorité requérante constitue un délit qui est puni de six mois d'emprisonnement et de 10 000 euros d'amende. »

Ainsi, c'est l'arrêté de réquisition du préfet qui définit les modalités de son application.

Dès lors qu'un exploitant met à disposition d'un plan ORSEC des moyens privés, dans le cadre d'une convention, le cadre réglementaire standard s'applique, sauf si le plan prévoit explicitement des règles alternatives, et l'exploitant devrait s'assurer en amont de disposer des agréments opérationnels nécessaires.

5.4 - Le fait d'embarquer un représentant des forces de l'ordre permet-il de s'affranchir des règles opérationnelles civiles ?

Non, la présence à bord d'un représentant des forces de l'ordre ne permet pas de s'affranchir des règles opérationnelles civiles.

La présence d'un représentant des forces de l'ordre chargé de porter des secours ou de déterminer les responsabilités éventuelles en cas d'accident grave est sans incidence sur l'application des règles opérationnelles civiles. Le commandant de bord, aux termes des dispositions combinées des articles L. 6522-2 et L. 6522-3 du code des transports ou du point CAT.GEN.MPA.105 de l'Air-OPS, assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission et est responsable de l'exécution de cette dernière. Il a autorité sur toutes les personnes embarquées (dont le représentant des forces de l'ordre).

5.5 - Un aéronef exploité par un opérateur civil peut-il être considéré comme aéronef d'État lorsqu'il réalise des opérations de secours ?

Non : Aux termes de l'article 1 du décret n°2013-367 du 29 avril 2013, les aéronefs pouvant être considérés comme aéronef d'État sont, « *sur décision conjointe du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile, les aéronefs n'appartenant pas à l'État mais utilisés pour effectuer des missions au profit de l'État et pilotés par un équipage soumis au pouvoir hiérarchique du ministre de la défense* » ; et, « *sur décision conjointe du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de l'aviation civile, les aéronefs n'appartenant pas à l'État mais utilisés pour effectuer des missions au profit de l'État et pilotés par un équipage composé de militaires de la gendarmerie nationale soumis au pouvoir hiérarchique du ministre de l'intérieur* ».

En conséquence, les aéronefs pilotés par un équipage civil, et donc exploités par un opérateur civil, ne peuvent pas être considérés comme aéronefs d'État.

5.6 - Les opérations de secours peuvent-elles être considérées comme des opérations spécialisées (SPO) au sens de l'Air-OPS ?

Non, les opérations de secours ne peuvent pas être considérées comme des opérations spécialisées au sens de l'Air-OPS.

En opérations spécialisées, en dehors des membres de l'équipage, les personnes transportées sont des personnels spécialisés, formés au préalable et ayant une fonction à bord définie. Les personnes autres que les personnels spécialisés ne sont pas transportées à bord. En conséquence, le transport des personnes secourues ne peut pas s'inscrire dans le cadre d'opérations spécialisées.

5.7 - Qui décide du caractère urgent ou non d'une mission ?

C'est le donneur d'ordre déclenchant les secours qui détermine le caractère urgent ou non d'un vol de secours, compte tenu notamment de la réponse la plus adaptée à l'état de la victime. Ce caractère n'est donc déterminé ni par l'exploitant, ni par la DGAC. Une traçabilité doit être assurée à cet égard, cela peut être la mention sur le bon de commande par le donneur d'ordre du caractère urgent/non urgent ou un autre moyen adapté.

5.8 - Pour les opérations réalisées dans un cadre réglementaire Air-OPS, une dépose/reprise de personnes en appui patin est-elle possible ?

La pratique de l'appui patin n'est pas interdite réglementairement. A ce titre, la pratique de l'appui patin devrait être réduite autant que possible aux missions à caractère urgent, et avec un hélicoptère bimoteur, après analyse de risques et cadrage de la pratique tant en matière de procédures, d'assurance des performances de l'hélicoptère que de formation des équipages.

En effet, lors de missions de transport de passagers standard il est nécessaire d'utiliser des sites d'exploitation sécurisés et prévus dans les limites du manuel de vol afin de réaliser un atterrissage et décollage nominal, quitte à acheminer le passager jusqu'au site d'exploitation et donc jusqu'à l'hélicoptère par d'autres moyens et non de procéder à un appui patin directement sur la zone d'intérêt.

De même, les conséquences d'une panne moteur avec un hélicoptère monomoteur survenant lors de la pratique d'un appui patin sont de même nature qu'une panne moteur en vol au-dessus d'une zone hostile, nécessitant une approbation CAT.POL.H.305 et/ou CAT.POL.H.420. A cet effet, requérir à un hélicoptère bimoteur exploité en CP1 dans les conditions du jour de la mission pour la pratique de l'appui patin est préférable. La pratique de l'appui patin en hélicoptère dans une zone où la présence de tiers est probable directement en amont ou en aval devrait être proscrite (ex : sur piste de ski encore ouverte ou non évacuée).

De manière générale, la pratique de l'appui patin dans une zone où la présence de tiers est probable à proximité en amont ou en aval est à réduire autant que possible en monomoteur comme en bimoteur, considérant par exemple les chutes de pierres générées par des tiers, les éventuels skieurs qui ne maîtrisent pas leurs trajectoires en hiver, la mauvaise évaluation de la hauteur sol du rotor par le secouriste, etc...

En dernier lieu, il appartient à l'exploitant et au commandant de bord de déterminer la meilleure zone de posé au regard des risques présents sur chaque zone, de toutes les options disponibles de posé à proximité et de l'urgence de la situation.

Par ailleurs, pour encadrer cette pratique, conformément à ses procédures de gestion des risques, l'exploitant doit réaliser une analyse de sécurité rigoureuse afin de définir des mesures de réduction des risques. Les procédures opérationnelles normales, anormales et d'urgence doivent être clairement définies et adaptées aux risques identifiés. Les programmes de formation et d'entraînement doivent être adaptés et rigoureusement décrits dans son manuel d'exploitation.

A titre de rappel, toute formation en opération CAT est soumise à approbation de l'autorité. Ainsi, sans approbation spécifique d'un programme de formation à l'appui patin, l'exploitant CAT ne peut pas procéder à cette pratique.

L'exploitant devrait établir une formation pour les PNT et TCM au sol, en vol, contrôler les pilotes et TCM lors d'un CHL et éventuellement en CEL, définir des conditions à la réalisation d'un appui patin dans son MANEX (zone autorisée ou non, critère d'éloignement entre la DZ préalablement identifiée la plus proche et la zone d'intérêt,

sécurisation de la zone...) ainsi que des limites (ex : vent, pente du sol, nature du sol au niveau de l'appui (neige tassée, poudreuse, sol rocailleux, végétaux courts...).

Une partie du CHL devrait comprendre la simulation de la panne moteur lors de l'appui patin. Cette simulation consisterait à une mise en situation théorique (proposée oralement par le contrôleur, sans mise en danger des biens et des personnes), dans laquelle le PNT contrôlé expliquerait comment il assurerait la gestion de la panne. Le but étant de vérifier l'identification des actions immédiates à mener en fonction des conditions (dépose en cours, dépose terminée...).

La solution d'un appui patin devrait être une solution de dernier recours. L'évaluation de sécurité de l'exploitant devrait formaliser un arbre de décision permettant de confirmer l'absence d'autre solution adaptée.

A propos des procédures, certains éléments critiques doivent être pris en compte : gestion technique du pilote pour la réalisation en sécurité de l'appui patin, gestion non-technique du débarquement/embarquement des passagers, du bon côté de l'hélicoptère au regard de la pente, ouverture de la porte sur ordre du pilote au regard de la nature du sol et du souffle, souffle hélicoptère et nature du sol (soulèvement de neige poudreuse, de petits cailloux...), transfert de masse et du centrage lors de la dépose/reprise, impératif de non-précipitation lors de la dépose et reprise, briefing des passagers médicaux éventuels au sol avant la mission et simulation d'une dépose en appui patin, communication continue entre le TCM ou l'assistant de vol et le pilote lors de la dépose/la reprise pour sa bonne supervision...

Enfin, en matière de performances à assurer, il appartient à l'exploitant de démontrer que les classes de performance requises en fonction du régime de vol et de l'hostilité de la zone peuvent être respectées.

5.9 - Quelles missions de secours en montagne peuvent être réalisées avec un hélicoptère monomoteur ?

Secours non-urgent

En zone hostile non habitée (« *non congested* »), les missions non urgentes relevant des règles Air-OPS **CAT** peuvent être réalisées avec un hélicoptère monomoteur si l'exploitant dispose des autorisations CAT.POL.H.305 (exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité) et CAT.POL.H.420 (exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile se trouvant en dehors d'une zone habitée).

Secours urgent : cadre européen général

De manière générale sur tout le territoire européen, les missions de secours urgent médicalisées « HEMS médicalisé » (cf. définitions en 3), relevant des règles Air-OPS **SMUH** ne doivent pas être réalisées avec un hélicoptère monomoteur car le point SPA.EMS.125 interdit les opérations en classe de performances 3 au-dessus d'un environnement hostile hors cas particuliers :

- site d'exploitation HEMS situé à plus 7000ft, alors une opération en CP3 avec un hélicoptère certifié catégorie A est possible
- site d'exploitation HEMS situé à plus de 8000ft, alors une opération en CP3 avec un hélicoptère monomoteur est possible si aucun autre hélicoptère catégorie A permettant de réaliser la mission urgente en classe de performances 1 ou 2 n'est disponible car soit il n'a pas les marges de performances suffisantes, soit il n'est pas possible d'en engager un dans des délais d'intervention compatibles avec l'urgence de la situation.

Jusqu'à mai 2028 et de manière générale sur tout le territoire européen, les missions de secours urgent non-médicalisées « HEMS non-médicalisé » (cf. définitions en 3), relevant des règles Air-OPS **SMUH** peuvent être menées en classe de performances 3 en zone hostile non habitée avec un hélicoptère monomoteur si l'exploitant dispose des autorisations CAT.POL.H.305 et CAT.POL.H.420.

A partir de mai 2028 et de manière générale sur tout le territoire européen, les missions de secours urgent non-médicalisées « HEMS non-médicalisé », relevant des règles Air-OPS **SMUH** ne pourront être réalisées en classe de performances 3 en zone hostile non habitée avec hélicoptère monomoteur que si le site d'exploitation HEMS est situé à plus de 3000ft et si l'exploitant dispose des autorisations CAT.POL.H.305 et CAT.POL.H.420.

L'évolution réglementaire de l'agrément SPA.EMS de l'Air-OPS entrée en vigueur en mai 2024 a donc :

- intégré les missions de secours urgent non-médicalisées « HEMS non-médicalisé » dans le périmètre de l'agrément SPA.HEMS de l'Air-OPS, au contraire de la situation qui l'a précédée pendant laquelle le cadre applicable pour ces missions de secours urgent non-médicalisées était l'arrêté du 24 juillet 1991 accompagné de la consigne opérationnelle F-2021-05 édition 2.
- Concernant le « HEMS médicalisé », intégré en partie les principes de la dérogation DSAC.NO/71.2/01_Rev2 désormais échue et qui avait permis des opérations HEMS médicalisées en classe de performance 3 au-dessus d'un environnement hostile non habité en montagne si aucun autre hélicoptère permettant de réaliser la mission en classe de performance 1 ou 2 n'était disponible.

Secours urgent : cadre français

En application de l'article 2 §(3)(a) du règlement de base (UE) n°2018/1139, à la recherche d'une position équilibrée prenant en considération les spécificités françaises du secours en montagne, les spécificités de ces missions et les mesures de sécurité aéronautique à garantir, l'arrêté du 11 avril 2024 fixant les conditions d'utilisation d'hélicoptères pour des opérations de secours en zone de montagne⁴ a été publié.

Cet arrêté est applicable sur le territoire de la République française à tout exploitant menant des opérations de secours urgent, médicalisé ou non en zone de montagne au sens de ce même arrêté, c'est-à-dire dès lors qu'un site d'exploitation utilisé pour le décollage ou l'atterrissage lors de la mission de secours urgent est situé au-dessus de 3000ft d'altitude. Cet arrêté se substitue donc au cadre européen général dans les conditions précitées.

Toutefois, cet arrêté rend à son tour applicable les règles de l'Air-OPS de l'agrément SPA.HEMS, mais introduit la possibilité soumise à autorisation spécifique de la DSAC, à titre exceptionnel et sous conditions, de mobiliser un hélicoptère monomoteur dès lors que le délai de mise à disposition de tout hélicoptère adapté pouvant être utilisé en conformité avec le SPA.HEMS n'est pas compatible avec l'urgence de la mission pour la préservation de vies humaines.

Ainsi, sur le territoire de la République française, les missions de secours urgent non-médicalisées et missions de secours urgent médicalisées (cf. définitions en 3) en zone de montagne c'est-à-dire sur un site d'exploitation situé au-delà de 3000ft d'altitude, relevant des règles de **l'arrêté du 11 avril 2024 rendant applicable partiellement les règles Air-OPS SMUH**, peuvent être menées en classe de performances 3 en zone hostile non habitée avec un hélicoptère monomoteur si l'exploitant remplit les conditions décrites dans l'arrêté du 11 avril 2024 et plus particulièrement s'il détient l'autorisation spécifique préalable délivrée par la DSAC et qu'aucun appareil bimoteur adéquat peut réaliser la mission dans les délais impartis.

Le cadre réglementaire actuel (agrément SPA.HEMS et arrêté du 11 avril 2024) permettant l'utilisation d'un monomoteur pour la réalisation de secours urgent en montagne est strict et est prévu pour couvrir les situations d'urgence où, en situation opérationnelle, les moyens bimoteurs ne peuvent pas répondre au besoin, mais qu'un monomoteur est disponible pour réaliser la mission, et ce dès 3000ft d'altitude.

Dans tous les cas, l'utilisation d'un monomoteur en zone hostile habitée est interdite. En zone non-hostile, l'utilisation d'un monomoteur ou bimoteur en CP3 est possible dans les conditions prévues par l'Air-OPS.

5.10 – Dans quel cadre opérationnel peut-on utiliser le treuil et l'élingue en transport externe de charge humaine ?

Treuil

Pour les missions CAT (secours non-urgent) ou SMUH (secours urgent, médicalisé ou non, et quelle que soit l'altitude), couvertes par le règlement Air-OPS, l'utilisation d'un treuil est traitée dans l'agrément SPA.HHO. A ce titre, l'utilisation du treuil en CAT hors SMUH requiert l'utilisation d'un hélicoptère capable notamment de satisfaire les exigences en matière de performances du point SPA.HHO.125. Ainsi un monomoteur ne peut pas être utilisé.

⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049440191>

Toutefois l'utilisation du treuil en SMUH est possible dans les conditions du SPA.HERMS.125 ou de l'arrêté du 11 avril 2024.

Elingue (transport externe de charge humaine)

Le transport externe de charge humaine en transport commercial de passagers n'est décrit qu'en SMUH et dans l'arrêté du 11 avril 2024, il n'est donc possible qu'en cas de secours urgent, médicalisé ou non, et quelle que soit l'altitude.

L'utilisation d'une élingue pour réaliser du transport externe de charge humaine en secours urgent impose de se conformer au SPA.HERMS.105 et plus particulièrement au SPO.SPEC.HERC.105 en matière d'équipement. Il n'y a cependant pas de requis réglementaire de performances plus contraignant que ceux issus de l'arrêté du 11 avril 2024 ou du SPA.HERMS.125. Ainsi, l'utilisation d'un hélicoptère bimoteur capable de maintenir un vol stationnaire hors effet de sol en cas de panne moteur n'est pas requis réglementairement s'il ne l'est pas déjà par le SPA.HERMS.125 ou l'arrêté du 11 avril 2024. L'hélicoptère monomoteur ou bimoteur doit toutefois pouvoir maintenir le vol stationnaire hors effet de sol tous moteurs en fonctionnement.

5.11 – Dans quelle cadre réglementaire s'effectuent les entraînements aux opérations de secours en montagne ?

Les entraînements relatifs à des opérations relevant du cadre Air-OPS s'effectuent selon les parties NCC, NCO ou SPO selon le type d'opérations et la complexité de l'appareil. Les entraînements au treuillage (HHO) doivent en particulier respecter les paragraphes SPA.HHO.130. Les entraînements au transport externe de charge humaine doivent quant à eux respecter les paragraphes SPO.SPEC.HERC (appareil complexe) ou NCO.SPEC.HERC (appareil non complexe).

Pour les exploitants CAT réalisant ces entraînements avec un appareil en liste de flotte, les exigences applicables et les différences existantes entre les procédures opérationnelles utilisées dans le cadre d'une exploitation CAT doivent être décrites dans le manuel d'exploitation, conformément au paragraphe ORO.AOC.125.

5.12 – Les opérations de secours sur domaines skiables organisées par des communes sont-elles assimilables à des réquisitions ?

Les opérations d'assistance et de prise en charge des personnes blessées sur les domaines skiables peuvent être organisées sur l'autorité du maire de la commune et déléguées, le cas échéant, à l'exploitant de la station.

Ces vols dits « barquette » réalisées par des sociétés privées ne relèvent pas du périmètre des dispositions spécifiques des plans ORSEC et ne sont donc pas assimilables à une réquisition. Le cadre réglementaire standard applicable à l'exploitant, comme présenté au paragraphe §6, s'applique.

Ainsi, la réalisation de missions de secours urgent médicalisé ou non médicalisé prévues dans le contrat, le cas échéant, devrait se faire avec des appareils bimoteurs par défaut, ou monomoteurs dans les règles de l'arrêté du 11 avril 2024 (voir §5.9 et §5.14).

5.13 – Quel est le cadre réglementaire des vols dits « barquette » ?

Le cadre réglementaire des vols « barquette » dépend du caractère urgent ou non urgent du vol. Si le vol est urgent, qu'il soit médicalisé ou non, ce sont les règles de l'arrêté du 11 avril 2024 ou du SPA.HERMS qui s'appliquent en fonction de l'altitude du site d'exploitation. Si le vol est non urgent, ce sont les règles du CAT qui s'appliquent.

Comme mentionné dans le [CRD 2018-04](#) page 13, l'utilisation de sites reconnus à l'avance dans des conditions non urgentes appartient au profil de risques CAT et ne nécessite pas l'atténuation ou la réduction des risques développée dans les règles HERMS.

Ainsi, lorsque le secours sur piste ne relève pas d'un vol à caractère urgent et est organisé selon les conditions listées ci-après, les règles CAT s'appliquent et un monomoteur peut être utilisé (voir aussi §5.9) :

- Les blessés sont pris en charge à des points d'embarquement reconnus à l'avance et documentés ;
- Les soins médicaux ne sont pas nécessaires pendant le transport ;
- La destination est un point prédéfini, généralement à proximité d'un cabinet médical au pied de la station. Un transport immédiat, sans rupture de charge, vers un hôpital, n'est pas nécessaire.

Rappel : dans le cadre d'opérations CAT (secours non urgent), un monomoteur ne peut pas être utilisé pour des opérations avec treuil, ni pour des opérations de transport externe de charge humaine.

Dans tous les cas, urgent ou non urgent, le commandant de bord doit s'assurer, conformément aux points CAT.OP.MPA.225 et CAT.OP.MPA.230, que la barquette et le blessé sont correctement arrimés.

Lorsque l'opération est urgente et au cours d'une même mission (donc hors reconnaissance pour toute une saison), les règles du SPA.EMS ou de l'arrêté du 11 avril 2024 imposent que pour toute première arrivée sur un site d'exploitation EMS, le membre d'équipage technique (TCM) assiste le pilote depuis le siège avant. Dans le cas où le commandant de bord doit aller chercher des fournitures médicales supplémentaires, le TCM peut rester sur place pour porter assistance aux personnes malades ou blessées. D'autre part, si l'installation de la civière empêche le TCM d'occuper le siège avant, le TCM peut être assis à l'arrière, mais seulement après l'arrivée au site d'exploitation EMS. Dans le cadre d'une opération relevant de l'autorisation spécifique mentionnée dans l'arrêté du 11 avril 2024, le TCM peut, après analyse des risques, être placé à l'arrière sur toute phase du vol et dans le cas d'un appareil monomoteur uniquement - *Arrêté du 11 avril 2024, article 5 §(1)(2)(a) et (b)*.

5.14 – Un organisateur d'un événement sportif (trail, course cycliste...) en montagne peut-il contracter un monomoteur pour réaliser des missions de secours urgent ?

Le cadre réglementaire (SPA.EMS et arrêté du 11 avril 2024) permettant l'utilisation d'un monomoteur pour la réalisation de secours urgent en montagne est strict et est prévu pour couvrir les situations d'urgence où, en situation opérationnelle, les moyens bimoteurs ne peuvent pas répondre au besoin, mais qu'un monomoteur est disponible pour réaliser la mission.

Ainsi, un exploitant, ne disposant que de monomoteurs, ne peut pas répondre a priori à un appel d'offre pour réaliser des vols urgents car cela reviendrait à ne pas respecter le principe que le bimoteur reste la solution à privilégier et à défaut de disponibilité, envisager le recours à un monomoteur. Un exploitant de monomoteur pourra être sollicité le jour J pour répondre au besoin opérationnel si l'exploitant de bimoteurs contractualisé n'est pas en mesure, pour diverses raisons, de répondre au besoin. Cette sollicitation dépend également, bien entendu, de la conformité de cet exploitant au cadre opérationnel applicable, et donc notamment à la détention de l'autorisation spécifique décrite dans l'arrêté du 11 avril 2024.

5.15 – Quelle est la définition de personnel médical au sens de ce guide ?

Selon l'Air-OPS, un « passager médical » désigne le personnel de santé transporté dans un hélicoptère durant un vol SMUH, comprenant, mais sans s'y limiter, les médecins, et le personnel infirmier et paramédical.

Les pisteurs/sauveteurs n'entrent a priori pas dans la définition du personnel médical au sens du EMS.

Cependant, puisque le périmètre du EMS regroupe maintenant le secours urgent médicalisé et non-médicalisé, un vol de secours urgent avec des pisteurs/sauveteurs rentre dans le cadre d'un vol EMS.

5.16 – La civière utilisée à bord doit-elle être certifiée ?

La civière ainsi que tout équipement installé à bord doit faire partie d'une configuration approuvée en matière de navigabilité. En matière de secours, cela fait souvent référence à l'installation de systèmes « Emergency Medical Service » (EMS). A ce titre, la configuration des équipements installés à bord doit avoir été approuvée via un STC

ou un SB constructeur. Aucune configuration intérieure non-approuvée ne peut être utilisée, que ce soit pour des missions de secours HEMS, ou du secours en montagne de manière générale.

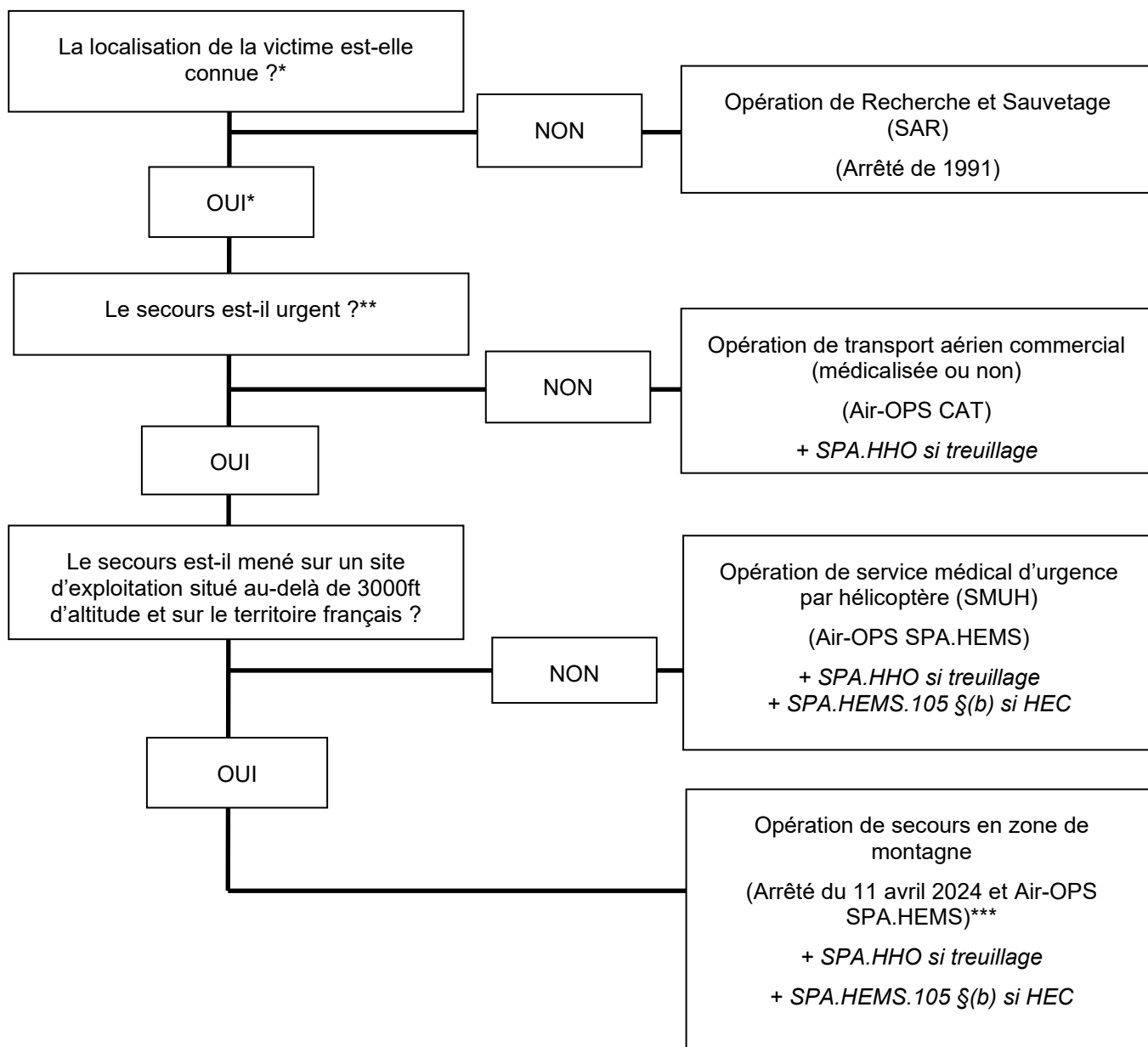
6. Réglementation applicable

6.1 – Synthèse

Il résulte du chapitre précédent que les opérateurs réalisant des opérations de secours sont soumis aux règles opérationnelles applicables aux aéronefs civils.

Lorsque le secours entre dans le champ de l'EASA, le règlement opérationnel Air-OPS est applicable. Lorsque le secours est urgent et implique un site d'exploitation situé à plus de 3000ft d'altitude, l'arrêté du 11 avril 2024 est applicable, renvoie en grande partie vers l'Air-OPS tout en introduisant des règles adaptées aux spécificités du secours en montagne français.

Le logigramme ci-dessous permet d'aider les exploitants dans la détermination du règlement applicable à leurs opérations. Le règlement applicable est précisé entre parenthèses.



* La position de la victime est considérée comme connue lorsqu'elle est suffisamment précise pour ne pas avoir à adopter des techniques de recherche en vol propres au SAR.

** Voir définition du *Vol de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH/HEMS)*.

*** L'arrêté du 11 avril 2024 est applicable sur le territoire français pour tous les vols de secours urgent réalisés sur un site d'exploitation situé au-delà de 3000ft d'altitude. Celui-ci rend applicable le SPA.HERMS de l'Air-OPS, sauf en cas d'indisponibilité d'hélicoptère adéquat pour remplir la mission au regard de l'urgence de la situation et conformément au SPA.HERMS (détention de l'agrément, utilisation d'hélicoptère monomoteur, exigences concernant les équipages). Pour l'utilisation du monomoteur, voir paragraphe 5.9.

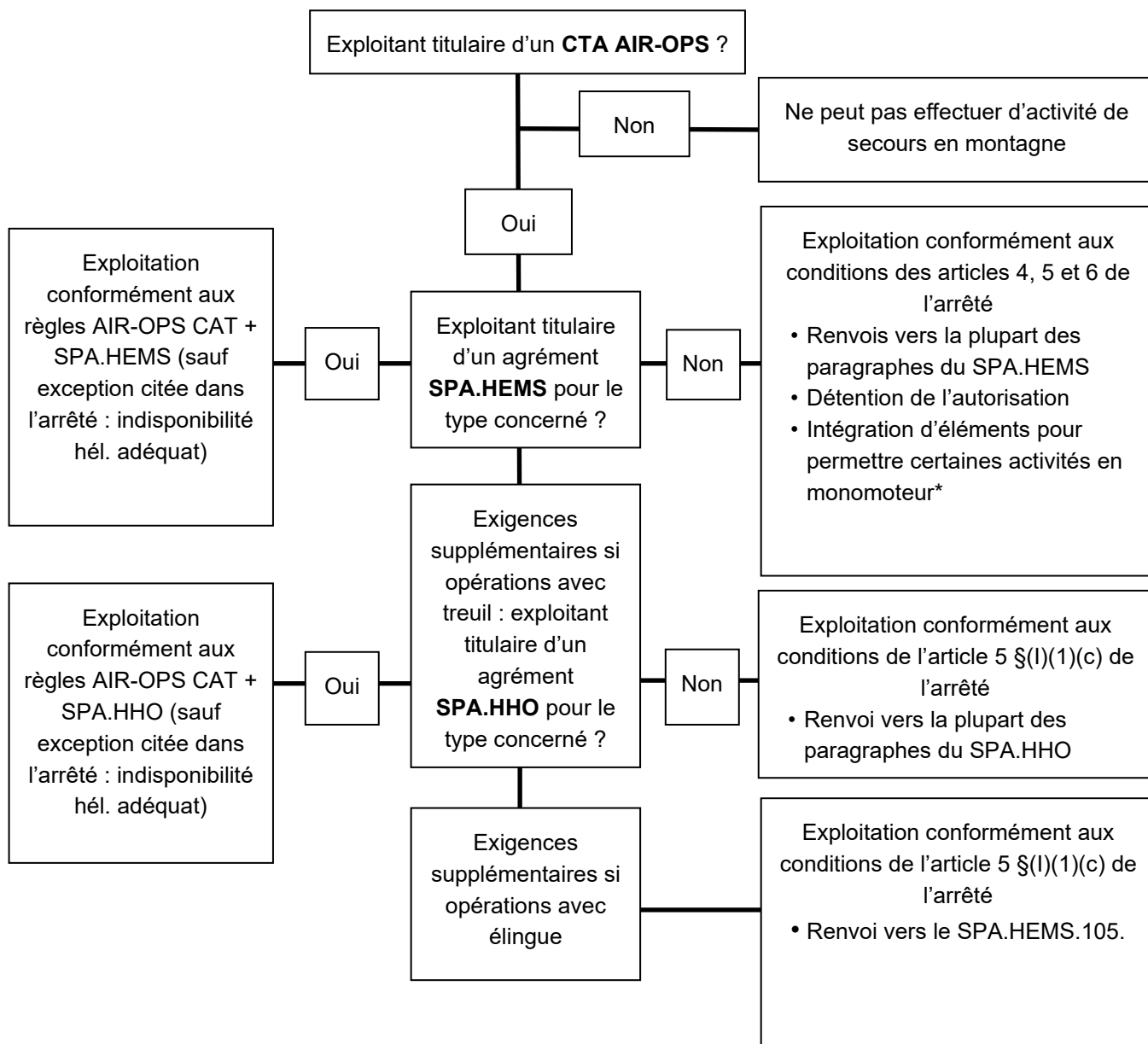
6.2 – Arrêté du 11 avril 2024 fixant les conditions d'utilisation d'hélicoptères pour des opérations de secours en zone de montagne

Le précédent logigramme mentionne que les opérations de secours urgent menées sur un site d'exploitation situé au-delà de 3000ft d'altitude et sur le territoire français relèvent de l'Arrêté du 11 avril 2024 fixant les conditions d'utilisation d'hélicoptères pour des opérations de secours en zone de montagne, à la différence des opérations de secours urgentes hors zone de montagne ou hors territoire français qui relèvent pleinement de l'Air-OPS.

Cet arrêté rend applicable le SPA.HERMS de manière générale, mais introduit la possibilité de recourir à titre exceptionnel à des hélicoptères monomoteur lorsque le délai de mise à disposition de tout hélicoptère adapté à la réalisation de la mission et pouvant être utilisé en conformité avec le SPA.HERMS n'est pas compatible avec l'urgence de la mission pour la préservation de vies humaines, sous réserve de détenir une autorisation spécifique. Dans ce cas spécifique la détention de l'agrément SPA.HERMS n'est pas nécessaire. Pour des opérations de secours urgent au treuil ou à l'élingue en transport externe de charge humaine, l'arrêté rend applicable les règles du SPA.HHO et du SPA.HERMS.105 sans dans le premier cas nécessiter la détention de l'agrément SPA.HHO.

Pour prétendre à obtenir cette autorisation spécifique, l'exploitant doit détenir un CTA, disposer d'une autorisation CAT.POL.H.420 pour les hélicoptères concernés, établir une procédure pour s'assurer de l'indisponibilité d'appareils adéquats conformes au SPA.HERMS au regard de l'urgence de la situation, transmettre un rapport annuel sur l'utilisation effective des dispositions de l'autorisation justifiant le caractère marginal de ces activités de secours urgent à l'aide d'appareils monomoteurs par rapport aux activités de l'exploitant.

Le logigramme suivant présente l'architecture et le contenu de l'arrêté du 11 avril 2024. Le logigramme part du postulat que l'opération est menée en montagne (site d'exploitation situé à plus de 3000ft d'altitude) sur le territoire français.



* Voir paragraphe 5.9

Des dispositions alternatives à celles décrites dans l'arrêté du 11 avril 2024 peuvent être sollicitées auprès de la DSAC-IR de rattachement de l'exploitant, si elles sont légitimes, dûment justifiées, argumentées et présentent un niveau de sécurité équivalent. Sur ce dernier point il appartient à l'exploitant de le démontrer.