

CISA-IKAR MALBUN 16 -20.10.2002

Rapport pour notre organisation OCVS /KWRO

16.octobre 2002

Arrivée vers 10h00 à Balzers à la base de Rhein Helikopter et Rotex ou nous attends l'équipe d'Eurocopter. Malgré un fort fœhn de 35-40 nœuds, nous avons la chance d'essayer le nouvel hélicoptère EC 145. L'après midi est consacré aux essais en vol. 9 pilotes de l'IKAR et deux amis Suisse ont la chance de tester la machine tout en suivant les conseils avisés de notre pilote d'usine Helmut Rückert. La machine est facile à voler mais nous ne sommes guère habitués au système de rotor rigide allemand. Tout est très direct et pour les passagers à l'arrière nos mouvements sur les commandes sont très fortement ressentis.

A 30 kts nous atteignons la limite en vol latéral. La marge aux pieds est encore grande mais nous sommes limités.

Quelques nouveautés comme un indicateur de vent, un indicateur de "masse moment" sont appréciés. Quelques commentaires sur l'EC 145 : Cabine spacieuse et non-obstruée, visibilité pour le pilote excellente, une avionique nouvelle facilitant le travail du pilote, grand potentiel. Par contre, coté puissance, notre expérience ne suffit pas à juger de son potentiel réel. Comme nous avons atteint rapidement les zones jaunes des instruments de puissance, tout nous laisse penser que cet hélicoptère aura quelques difficultés pour intervenir dans nos régions.

17.octobre 2002

La séance commence vers 10h20 car nous attendons les 4 derniers collègues qui sont allés tester le 145 à Balzers. Le temps est couvert et pluvieux. Eurocopter nous quitte pour Oxford.

Cette année, 15 pays, 21 organisations et 33 délégués sont présents à Malbun (Autriche, Allemagne, Lichtenstein, Etats Unis, Canada, Suède, Italie, Norvège, Croatie, France, Pologne, République Tchèque, Slovénie, Ecosse, Suisse).

Invité : Enrico Ragoni d'Airwork Ragoni GmbH.

Suède : Les suédois ont un nouveau système de sauvetage. 7 Ec 135 sont répartis dans le pays. L'ancien système faisait intervenir les machines de Stockholm ce qui parfois nécessitait plus de 3 heures de vol pour atteindre les patients dans les régions du nord.

JAR : sujet délicat, personne ne connaît les vraies définitions de SAR, HEMS et Ambulance.

Ces termes, aurait dû être définis dans le JAR OPS3. Ils ont été reportés dans le JAR OPS 4 qui n'est pas encore terminé. Comme ils ont à nouveau été relégués plus loin, on est aujourd'hui dans le doute le plus total et on ne voit pas quand et dans quel papier ce thème important sera réglé.

A cause de la non définition de ces termes, certains pays se retrouvent parfois dans des situations peu enviables. Il arrive parfois que les forces de police et les secours privés se retrouvent sur la même intervention à cause de ces doutes.

Suisse, on explique notre position avec nos contacts privilégiés avec la Swissalpa, l'IFALPA et le comité JAA LSST-H. Si tous les membres approuvent notre idée de faire du lobbying auprès de ces institutions, Gilbert ne semble pas très enclin.

En France, le SAR est réglé par l'état et le préfet. Le reste est du ressort des privés et est appelé SMUH (secours médical urgent hélicopté). Nos collègues sont étonnés de constater que les définitions officielles SAR, HEMS ne sont pas définies par le JAR OPS 3 ou 4.

Norvège : Norwegian Air Ambulance vient de reprendre les 11 bases HEMS qui étaient opérées avant par 3 compagnies civiles. Aujourd'hui NAA emploie 3 différents types d'hélicoptères sur ces 7 bases (EC 135, Dauphin N1 et BO 105). A part l'EC 135, les deux autres types nécessitent beaucoup de maintenance et vont être remplacés par d'autres 135. Au début 3 EC 135 viendront remplacer les Dauphins. Les BO seront gardés encore quelques temps mais ne seront plus adaptés avec le nouveau système de Night vision .

Un cours technique et pratique sur les Night vision est accessible dès la fin de l'année 2002.

Des NH 90 sont prévus pour effectuer les missions SAR de Sea rescue à partir de 2005-2006.

11 bases HEMS opèrent en accord avec les JAR OPS 3 et les 5 bases SAR sont opérées par l'Air force et donc soumises aux lois militaires.

Les deux systèmes ne changent pas leurs législations même quand ils doivent changer leurs missions.

CISA-IKAR MALBUN 16 -20.10.2002

Rapport pour notre organisation OCVS /KWRO

Cette année une augmentation des cas d'accidents de Base Jumping dans la région de Stavanger a nécessité plusieurs missions de type long rope . Cela complique très fortement le travail des secouristes car les équipages de Sea King ne sont pas entraînés pour ce genre de missions.

Allemagne : Le SAR est une affaire de police et englobe les cas d'avalanches, d'alpinisme et des grands accidents routiers, ferroviaires etc..

Tchéquie : les 10 bases de sauvetage, 2 opérées par la police (ministère de l'intérieur) et par 3 compagnies privées. Tout est régi par des contrats avec le ministère de la santé. Les missions HEMS sont effectuées selon les JAR OPS 3 mais ils n'ont aucune nécessité de respecter les lois (police).

Slovénie : le pays pourrait être couvert par deux bases mais le gouvernement vient d'accorder deux contrats à deux privés différents. C'est trop pour un rayon d'opération d'à peine 20 minutes.

Ecosse : Nos amis du nord opèrent 365 jours par année 24 heures sur 24. Seul 1% des missions est considéré comme SAR puisque s'est pour rechercher des pilotes d'avions de chasse de l'Air force. Le reste, 99%, consiste à environ 250 sauvetages de civils par année dans la région de Lossimouth. Ces interventions sont effectuées selon la législation militaire.

Divers infos :

Norvège : Dan Halvorsen nous présente le standard de la formation de sauveteur professionnel.

3 catégories : Air Ambulance / Rescue Helicopters / SAR Offshore.

Les critères : 2 ans d'expérience en milieu pré hospitalier / test physique / permis de conduire les véhicules d'urgence / connaissance médicale / technique de treuillage en mer et en montagne / long line / technique d'intervention en cas d'avalanche / connaissance des procédures de radio communication / connaissance des lois et des opérations dans le domaine de l'aviation / entraînement en simulateur / assurance qualité.

Tchéquie : le représentant nous explique un incident impliquant 3 sauveteurs attachés à une corde statique de 15 mètres accrochée à un Bell 412. La rotation de l'équipage endommagea très fortement la corde dont les torons se sont dé torsadés complètement. Apparemment ils n'utilisent pas de crochet tournant de type émerillon et la qualité de la corde n'est pas précisée.

Slovénie : le représentant nous explique l'organisation des secours locaux. L'année passée, 250 missions de secours dont 30 recherches ont été effectuées. Seul 107 missions ont nécessité l'intervention d'hélicoptères. 67 fois la police est intervenue et 40 fois les militaires. Chaque équipage des forces de police est composé du pilote, copilote, treuilliste, médecin, sauveteur et parfois d'un policier. La centrale d'intervention et d'alarme est sous le contrôle de l'armée. Toutes les montagnes sont accessibles en 20-25 minutes de vol.

Croatie : En 2002, 250 missions ont été effectuées dont 17 seulement par hélicoptère.

Autriche : L'équipage d'un Agusta 119 Koala de Shenk Air en vol de démonstration avec un sauveteur pendu sous la machine à un câble de 20 mètres se retrouva dans une situation critique quand le système de contrôle automatique de la turbine PT 6 disjoncta. Le contrôle du système de secours manuel est également tombé en panne. Le pilote n'a eu d'autre chance de voler qu'en maintenant une vitesse de 110 kts environ ce afin d'éviter une augmentation du régime moteur. Le sauveteur sans contact radio n'a pu être averti de la situation.

Le pilote décida de tenter un largage du sauveteur dans le lac de Constance. Pour ce faire il vola 30 minutes à 110 kts. Il ne pouvait pas abaisser sa vitesse sous peine d'overspeed. Pendant le vol, il averti les secours du lac et un hélicoptère fut dépêché sur les lieux également. A environ 10 mètres de la surface de l'eau, le pilote largua le câble et son sauveteur a été vu rebondir 3 fois avant de s'enfoncer dans l'eau. Le corps du sauveteur n'a été repêché que quelques jours plus tard. Une autopsie révéla que le sauveteur a été énuqué. Il a donc survécu au 30 minutes de vol à 110 kts et c'est le ou les chocs dans l'eau qui l'ont tué.

Le pilote ensuite vola encore quelques minutes pour atteindre un petit aérodrome où il put effectuer sans autres problèmes une autorotation en coupant totalement le moteur.

Ce cas dramatique souleva de nombreuses questions : comment aurait on réagi ? Les réponses différentes étaient analysées en fonction des expériences de chacun.

Les collègues des Etats Unis nous expliquent qu'il y a quelques années un projet de parachute pour les secouristes avait été développé. Une présentation de ce sujet est prévue l'année prochaine.

CISA-IKAR MALBUN 16 -20.10.2002

Rapport pour notre organisation OCVS /KWRO

L'OAMTC nous présente une vidéo d'un sauvetage où un Bell UH-1D évacue au treuil une patiente inconsciente d'un lac. Elle est attachée en vertical avec une brassière sous le treuilliste. Lors de la remontée, environ 2 mètres sous la machine, on distingue les bras de la patiente inconsciente qui se lèvent et passent à travers la brassière. La patiente tombe et décède. Le sauveteur ne peut strictement rien faire.

Nos collègues anglais sont étonnés et nous expliquent qu'ils travaillent toujours en horizontal avec des patients inconscients. Si toutefois la situation nécessite la prise verticale c'est avec deux brassières qu'ils effectuent la mission.

Grèce : Silvio nous explique l'accident impliquant un Agusta 109 Power en mission de sauvetage de nuit sur une île. Le commandant, un grecque et le copilote, un pilote suisse se retrouvent dans une situation de conflit à bord. La machine percute la seule montagne de l'île avec 2 pilotes, 1 blessé et 1 médecin. Personne n'a survécu au crash. Sa présentation soulève un grave problème de CRM (crew resource management).

Suède : Le collègue local nous donne quelques détails supplémentaires concernant le crash du Super Puma lors d'une intervention l'année passée. Il a été prouvé que les pilotes qui connaissaient le lieu de l'accident n'ont pas effectué de reconnaissance lors de leur tentative d'évacuation. En effectuant leur approche en direct ils n'ont pas pu distinguer le relief de la paroi. Le rapport peut être consulté en tapant www.havkom.se/rapportSammandrag/rm2002_O1e.pdf ou www.havkom.se

Les deux pilotes n'étaient pas entraînés pour le vol en montagne et avaient dépassé leurs périodes de service en effectuant plus de 20 heures d'affiliées.

18:00 - 24:00 h souper au restaurant d'altitude Sareisjoch. Petite anecdote, le télésiège tomba en panne à cause des fortes chutes de neige et toute la commission internationale de sauvetage se trouva bloquée dans le restaurant pour les plus chanceux et sur le télésiège pendant 1 heure pour les malheureux.

18 octobre 2002

La séance de travail commence à 08h00 par des présentations.

Etats Unis : Ken Phillips du National Parc Service nous explique 3 cas d'accidents causés par des surcharges.

Mt Hood, 9 personnes sont blessées lors de la chute de la première cordée qui entraîne les autres. 3 décèdent tout de suite et 3 autres sont dans un état grave. L'alarme donnée, 2 Black Hawk de l'armée décollent. Les équipages sont entraînés pour ce genre de missions et connaissent les lieux. En même temps, l'alarme se fait aussi auprès des National Guards qui envoient 2 Pave Hawk sur le site. Les équipages ne sont pas entraînés au vol en montagne. Le Pave Hawk est un Black Hawk modifié avec des réservoirs supplémentaires. Les deux machines qui arrivent sont donc beaucoup plus lourdes.

Le début de la mission est effectué par les Black Hawk. A court de carburant ils doivent se retirer. Le leader des deux Pave Hawk décide d'intervenir, lors du premier treuillage, effectué sans reconnaissance précise, le pilote tient son stationnaire sans problèmes. Il n'utilise que 78% des capacités de ses moteurs. Mis en confiance, il revient pour le deuxième treuillage qui consiste à évacuer un patient et un sauveteur. Alors qu'il est en stationnaire, le vent tourne et pour tenir son hélicoptère il doit utiliser 98% des capacités. Il n'arrive néanmoins pas à tenir la machine qui perd de l'altitude. Le treuilliste coupe le câble avant que le patient et le sauveteur soient en l'air. La machine descend toujours, le rotor principal touche la neige et les pales sont complètement détruites. Le fuselage effectue 7,5 tonneaux avant de s'arrêter en contrebas. Il n'y a pas d'autres blessés.

Le deuxième Pave Hawk décolle à son tour et essaie lui aussi de treuiller. Il se retrouve exactement dans les mêmes conditions mais heureusement parvient à s'en sortir.

Mt Rainier, un Bell 206 III avec un pilote et deux guides à bord s'écrase à 9000 ft lors de l'atterrissage. La machine est en surcharge de 250 pounds, pas de blessés. Pour plus de détails : http://climb.mountainzone.com/2002/story/hahn/html/hahn_090302.html

Yosemite, un Bell 212 en plein treuillage subi une perte de tours rotor. La machine avec à son bord, 1 pilote 4 membres d'équipage, un réservoir de carburant auxiliaire et deux personnes au treuil est en surcharge. L'équipage essaie de prendre de la vitesse mais n'arrive pas à empêcher le brancard et le sauveteur d'entrer en collision avec 2 arbres. Au premier choc, la pointe de l'arbre cède mais le deuxième choc est fatal pour le patient. Le sauveteur est grièvement blessé lors de la chute. Au moment de la deuxième collision le câble du

CISA-IKAR MALBUN 16 -20.10.2002

Rapport pour notre organisation OCVS /KWRO

treuil se casse et monte d'un coup dans les pales principales. Le sauveteur et son patient sont heureusement assurés à l'hélicoptère avec une corde de sécurité, ce qui sauve le secouriste. L'hélicoptère se pose mais les dégâts sur les pales l'empêchent de redécoller.

Un Bell 206 en train d'effectuer un treuillage se retrouve en surcharge. Le pilote pour compenser le poids et sortir le blessé et le sauveteur du canyon doit "overtorquer" la machine qui sera ensuite clouée au sol pour contrôle.

C'est à la deuxième rotation en posant les deux secouristes que l'un d'eux se détacha pour accrocher le brancard du patient. N'ayant pas vu la corde qui s'enroule autour de son pied, il se fait emporter lors du décollage. Sans radio, personne ne peut avertir le pilote de la situation. Grâce à sa force, le "clandestin" arrive de justesse à se hisser jusqu'au crochet pour s'y assurer.

Allemagne, Heinz nous explique que lors du dernier accident d'hélicoptère, le pilote et copilote ont été contrôlés avec plus de 1,5 pour mille d'alcool dans le sang.

Autriche, Gilbert nous fait part de son expérience avec les nouveaux EC 135. Pour une raison encore inconnue, les nouvelles machines sont plus sujettes à des pannes de software que les anciennes. Lors d'une panne de Fadec à l'atterrissage, environ à 10 mètres sol, le pilote posa la machine sans problèmes mais en baissant le collectif au sol, une survitesse rotor de 135% ne pu être évitée.

Suisse, Gerold nous présente le projet de l'Ofac concernant la future formation transport des nouveaux pilotes. 5 niveaux ECS, 4 niveaux HHO et 2 niveaux HEC. Si le concept passe, il faudra quelques 1000 heures de vol dont 500 en transport de charges externes avant de pouvoir accomplir une mission de "long line" avec des gens dessous. Si l'idée est bonne, les exigences demandées sont trop pénalisantes.

14h00, nous avons une séance commune avec la commission terrestre où 3 conférences nous sont présentées.

Suisse, notre invité, M Ragoni présente l'Innovation dans la certification du matériel de sauvetage et de transport.

D. Hunziker présente la formation du RSH (SAC-REGA).

France, les collègues du PGHM nous expliquent le fonctionnement de leurs nouveaux systèmes d'annonces d'incidents-accidents. Pour encore plus de sécurité il ne faut pas oublier de : PARTAGER - COMMUNIQUER - ECHANGER. Il faut aller au-delà des notions de culpabilité. L'expérience au service de tous.

Contact : Gendarmes Bernier Pierre et Desmet Sébastien, tél. 04.50.53.16.89, email : gend.pghm@wanadoo.fr

Quelques vidéos clôturent la journée (démo de Chamonix où l'Alouette touche le câble en approche pour treuiller, une démo allemande d'essai de treuil avec un UH-1 et la récupération d'un patient dans la Viège au treuil par Bruno Jelk).

19.octobre 2002

Italie, les représentants du Trentin nous expliquent leur organisation. 4475 opérations de secours en 2001 dont 310 effectuées en hélicoptère. Pour être secouriste il faut : 10 ans d'alpinisme, 5 ans de secours, le brevet de guide(souhaité). Tous les 6 mois, check technique et médical, tous les 3 ans un refresh de 4 jours est au programme. Lors de chaque intervention l'équipage du Dauphin N3 est composé du pilote, copilote, treuilliste, secouriste et un paramédical.

Suède, petite démonstration d'un secouriste qui improvise un harnais avec une sangle de 5 cm d'épaisseur et de 2 mètres de long. Du fait qu'ils sont souvent appelés à devoir se déplacer par voie terrestre, les sauveteurs emportent toujours 3 de ces sangles dans leurs sacs.

En conclusion de notre meeting, nous discutons afin de trouver des solutions pour que nos travaux soient encore plus efficaces. Plus particulièrement, le rapport officiel et les recommandations souhaitées.

A ce sujet, une présentation de 1 à 4 pages de chaque organisation devrait être publiée sur le site internet de la CISA-IKAR.

CISA-IKAR MALBUN 16 -20.10.2002

Rapport pour notre organisation OCVS /KWRO

54^{ème} assemblée générale des délégués présidée par Toni Grab.

Point 1, salutations d'usage aux déléguées et aux membres d'honneur.

Point 2, la Fédération Française de montagne et escalade, les guides suisse et la Bosnie Herzégovine se sont excusés. Cette année, 28 organisations représentants 19 pays ont fait le déplacement à Malbun. Le Polonais Marjan Bielecki est nommé membre d'honneur pour ses années au service du secours.

Point 3, Le protocole de la 53^{ème} assemblée de Makarska est approuvé.

Point 4, rapports des commissions :

Commission terrestre.

Les membres se sont retrouvés à Brasov en Roumanie pour un cours canyon et télésiège. Ici, c'est 25 présentations et la visite de l'Empa à St-Gall qui étaient au programme.

Commission aérienne.

Les pilotes ont pu essayer l'EC 145 d'Eurocopter. Plusieurs présentations dont une de M. Pouradier sur l'aspect "prévention" étaient au programme.

Commission médicale.

Un remerciement particulier à M. Wiguet Urs pour son travail.

Le Népal, l'Argentine et l'Afrique du Sud sont considérés comme "associés" sans toutefois être membre officiel IKAR. La publication du livre et du CD-Rom "Consensus Guidelines for Alpine Medicalisation" est terminée et on peut l'obtenir pour sfr.40.- Voir aussi : www.stefanoni.it

Commission avalanche.

Une nouvelle antenne de recherche par hélicoptère a été testée avec succès. Une recommandation afin de déterminer quand on doit partir d'une avalanche (danger pour les secouristes) a été publiée.

Point 5, finance, tous les paiements 2001 sont rentrés et il manque encore quelques cotisations 2002.

Profit en 2001 = 25837,23.- avec un bilan de = 107'378,84.-

Les comptes sont acceptés par les réviseurs puis par l'assemblée.

Point 6, commentaires sur la séance avec l'Union Européenne à Strasbourg.

Les portes de l'union Européenne sont toujours ouvertes et une prochaine séance le 23.10.02 devrait apporter encore quelques informations. Le financement espéré du début est oublié. L'EU n'a pas d'argent pour nous. Le comité travaille désormais à :

- 1) obtenir une reconnaissance de la part de l'EU,
- 2) la formation et formation continue,
- 3) la recherche de moyens de traduction (main d'œuvre et ou financier).

Point 7, présentation d'un candidat à la présidence de la commission avalanche pour le prochain congrès.

Point 8, présentation du lieu de la 55^{ème} assemblée, Coylumbridge / Ecosse du 01-05 octobre 2003.

Point 9, en 2004, nous devrions nous rencontrer à Zakopane (Pologne) mais il manque encore un candidat pour 2005.

Point 10, Une demande d'adhésion est faite par la Slovénie et la Turquie. Changement de membership au Canada. Le Service de Parc National prend la relève du NSS. Au Etats Unis, c'est Le MRA qui prend la relève du NASA.

Activité en 2003. Les commissions terrestres et aériennes iront deux jours avant en Ecosse pour leurs séances de travail. La commission médicale ira en mars en Slovénie et au Canada en août. La commission avalanche hésite encore entre une séance en janvier en suisse ou les deux jours en Ecosse avant le meeting.

Remerciements aux organisateurs et clôture de la 54^{ème} assemblée des délégués.

Pour plus d'informations : www.IKAR-CISA.org

Gerold Biner

Patrick Fauchère