



INSTRUCTION PERMANENTE

SAUVETAGE AÉROTERRESTRE

- SATER -



IP 10

- Version du 29 janvier 2024 -

LISTE DES DESTINATAIRES

DIFFUSION INTERNE		
	Pour action	Pour information
Directeur départemental	X	
Directeur départemental adjoint	X	
Officiers supérieurs de direction	X	
Chefs de site	X	
Chefs de colonne	X	
Chefs de groupe	X	
Chefs de centre	X	
CODIS 26	X	

DIFFUSION EXTERNE		
	Pour action	Pour information
SDIS 07		X

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Date	Page	Objet
03/04/2020		Création du document
22/01/2024	12,13 et 16	Rajout de la possibilité d'emploi des drones et vigilances associées, intégration de la notion de C3D, mise à jour des moyens aériens mobilisables par l'ARCC Lyon Mont-Verdun.

SOMMAIRE

LISTE DES DESTINATAIRES	2
HISTORIQUE DES MODIFICATIONS.....	3
SOMMAIRE	4
PRÉAMBULE	5
1. LA MISSION « SEARCH AND RESCUE » (SAR).....	5
1.1 L'ORGANISATION GÉNÉRALE	5
1.2 L'AÉRONAUTICAL RESCUE COORDINATION CENTER (ARCC) LYON MONT-VERDUN.....	5
2. L'ORSEC SATER.....	6
2.2.1 Alpha.....	6
2.2.2 Bravo limité	7
2.2.3 Bravo.....	7
2.2.4 Charlie.....	8
3. LES CONSIGNES PARTICULIÈRES	9
4. LES MISSIONS DU SDIS	10
4.1 HORS PROCEDURE SATER DÉCLENCHEÉ	10
4.1.1 Le crash est avéré et localisé	10
4.1.2 Le crash n'est pas avéré.....	10
4.2 DANS UN DISPOSITIF ORSEC SATER DÉCLENCHEÉ	10
4.2.1 SATER Alpha.....	10
4.2.2 SATER Bravo limitée	10
4.2.3 SATER Bravo	11
4.2.4 SATER Charlie	11
4.3 LES TECHNICIENS TRANSMISSION.....	12
4.4 VIGILANCE LIÉE A L'EMPLOI DES DRONES.....	12
4.5 LA CELLULE 3 DIMENSIONS	12
5. ANNEXES	13
Annexe 1 – Fiche MOD TOP 32.....	15
Annexe 2 – Les moyens aériens mobilisables par l'ARCC	16
Annexe 3 – Glossaire	17

PRÉAMBULE

La présente instruction s'applique aux moyens opérationnels du service départemental d'incendie et secours susceptibles d'intervenir dans le cadre du déclenchement des disposition spécifiques ORSEC SATER dans le département de la Drôme.

Ce document traite essentiellement des dispositions qui visent à localiser l'épave d'un aéronef. Pour l'organisation de la prise en charge des victimes se référer aux documents de doctrine opérationnelle qui traitent, notamment, des situations à nombreuses victimes (NOVI).

1. LA MISSION « SEARCH AND RESCUE » (SAR)

1.1 L'ORGANISATION GÉNÉRALE

1.1.1. LA MISSION SAR

La mission « search and rescue » (SAR) telle que définie par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) consiste à mettre en œuvre tous les moyens pour effectuer au mieux :

- la recherche d'un ou plusieurs aéronefs en détresse et de ses occupants
- le sauvetage des occupants.

C'est une mission de service public pour tous les utilisateurs de l'espace aérien, civils et militaires.

En France la mission SAR relève du ministère des transports et plus précisément de sa direction générale de l'aviation civile (DGAC), sa mise en œuvre est confiée à l'armée de l'air.

La conduite de l'ensemble des moyens aériens, civiles et militaires, appartient à l'armée de l'air et son « aeronautical rescue coordination center » (ARCC) et notamment :

- l'attribution et contrôle des missions de recherches
- la coordination des mouvements aériens sur zone (prévention des abordages)
- le sauvetage des victimes, lorsqu'il est possible par moyen aérien.

La mise en œuvre des moyens terrestres et radioélectriques (ADRASEC) relève des attributions du préfet de département. Un échange permanent de renseignements s'établit entre l'ARCC et la préfecture afin de mener à bien les opérations de recherches.

1.2 L'AÉRONAUTICAL RESCUE COORDINATION CENTER (ARCC) LYON MONT-VERDUN

Depuis le 1^{er} septembre 2015, la mission de recherche et de sauvetage en France métropolitaine est assurée par le centre de coordination de sauvetage aéronautique ARCC Lyon Mont-Verdun dans la région de recherche et de sauvetage française (search and rescue region - SRR).

En cas de dysfonctionnement de l'ARCC, le centre de dévolution de Cinq-Mars-la-Pile (Tours) prend le relais.

Il assure en permanence, avec le maximum d'efficacité, la recherche d'aéronefs en détresse et le sauvetage de leurs occupants en déterminant la zone probable d'accident (ZPA). Il contribue, avec ses moyens aériens, aux opérations de sauvetage de vies humaines. Il est le correspondant aéronautique

unique, direct et privilégié de la préfecture lors du déclenchement de l'ORSEC SATER dans ses différentes phases. En cas de doute ou d'incertitude sur un vol, l'ARCC, alerté et renseigné par les organismes de suivi de la navigation aérienne, déclenche et dirige les opérations de recherches aériennes et alerte le ou les préfets concernés pour les recherches terrestres.

Pour des raisons évidentes de sécurité des vols, l'ARCC est le seul organisme habilité à ordonner ou à autoriser le décollage et à coordonner l'emploi de moyens aériens militaires et civils dans le cadre de missions de recherche et de sauvetage liées à un accident aérien.

1.3 LE DÉROULEMENT D'UNE OPÉRATION SAR

- l'alerte,
 - le recueil de renseignements,
 - la détection des alertes injustifiées,
 - les mesures préparatoires,
 - le plan d'intervention,
- } Avant le déclenchement du plan SATER
- le déclenchement des opérations de recherches,
 - l'exécution des opérations de recherches,
 - l'exécution des opérations de sauvetage,
 - la clôture de l'opération (compétence exclusive de l'ARCC).
- } Plan SATER

2. L'ORSEC SATER

2.1 LES CIRCONSTANCES DU DÉCLENCHEMENT

- un aéronef cesse de donner de ses nouvelles, le contrôle aérien a perdu tout contact. Dans ce cas, il déclenche sa procédure d'urgence et alerte l'ARCC,
- l'appareil touche ou atterrit brutalement sur le territoire, l'accident est localisé. Dès réception et authentification du renseignement, le CODIS alerte de toute urgence l'ARCC de Lyon Mont-Verdun en lui fournissant les éléments qu'il détient en vue :
 - de ne pas déclencher inutilement les recherches,
 - de choisir les mesures à prendre.

2.2 LES PHASES SATER

Elles sont au nombre de quatre : Alpha, Bravo limitée, Bravo et Charlie et correspondent à une intensification progressive des recherches qui se traduit par une montée en puissance du commandement et des moyens.

2.2.1 Alpha

Nous sommes sans nouvelle d'un aéronef : les services du contrôle aérien ont été alertés.

La phase SATER Alpha est une simple demande de renseignements. L'ARCC adresse directement au groupement de gendarmerie (GGD) du département concerné la demande de renseignements SATER Alpha.

Cette demande n'implique qu'une simple réponse affirmative ou négative de la gendarmerie après consultation rapide des unités concernées. Elle n'entraîne ni enquête, ni mise en œuvre d'un dispositif de recherches.

2.2.2 Bravo limité

Il est plausible qu'un aéronef soit en détresse ou ait disparu dans une zone probable sans qu'il soit possible de localiser l'accident.

La phase SATER Bravo limitée est une demande de renseignements orientée. Il s'agit de vérifier dans une zone déterminée certaines informations (témoignages, indices...) auprès des responsables locaux ou de la population en mettant en œuvre un nombre limité de moyens de recherches mobiles immédiatement disponibles. Cette phase peut être mise en œuvre sans application préalable de la phase SATER Alpha.

Elle est déclenchée par le préfet sur demande de l'ARCC ou à sa propre initiative. Cette phase mobilise des enquêteurs (GGD ou DDSP) et des radioamateurs (ADRASEC).

Sans mise en œuvre de poste de commandement particulier, la préfecture (BPGE) ou cadre de permanence centralise les renseignements de la gendarmerie, de la DDSP et des radioamateurs, puis les transmet à l'ARCC.

2.2.3 Bravo

Un aéronef est en détresse ou a disparu dans une zone probable sans qu'il soit possible de localiser l'accident. La phase SATER BRAVO est une montée en puissance de la recherche de renseignements.

Il s'agit de réunir dans une zone déterminée le maximum d'informations (témoignages, indices) auprès des responsables locaux et de la population en mettant en œuvre tous les moyens de recherches disponibles.

Elle a pour finalité de déterminer le secteur le plus limité possible dans lequel a pu se produire l'accident (cercle de quelques kilomètres de rayon).

Cette phase peut être mise en œuvre sans application préalable de la phase SATER Alpha. Elle est déclenchée par le préfet sur demande de l'ARCC ou à sa propre initiative. L'ARCC adresse au préfet la demande de renseignements SATER Bravo et prévient le préfet de zone de défense et de sécurité (EMIZ/COZ).

Le préfet alerte :

- les maires des zones concernées afin qu'ils mettent en œuvre les moyens dont ils disposent pour rechercher des renseignements ;
- le GGD (centre d'opérations et de renseignements de la gendarmerie - CORG) ou la direction départementale de sécurité publique (centre d'information et de commandement - CIC) à qui incombe la diffusion de l'information aux unités de gendarmerie ou de police concernées. Celles-ci prennent les contacts nécessaires pour confirmer ou infirmer la localisation de l'accident dans leur zone, en déplaçant au besoin des patrouilles dans les lieux non desservis par le téléphone. Les renseignements recueillis, qu'ils soient positifs ou négatifs, sont centralisés à la préfecture et retransmis à l'ARCC.

La préfecture met en place un COD, centralise les renseignements recueillis, qu'ils soient positifs ou négatifs, les retransmet à l'ARCC et active les radioamateurs.

Lorsque les recherches s'étendent sur plusieurs départements d'une même zone de défense, l'ARCC informe la zone. Le préfet de zone peut alors décider d'assurer la coordination de la demande de renseignements Bravo.

Lorsque les renseignements sont suffisamment positifs et après recouplement avec les renseignements d'origine aéronautique fournis par l'ARCC, les radioamateurs ou autres, le préfet ordonne la mise en place d'un PC recherches à proximité de la zone présumée de l'accident et informe de ces mesures le COZ.

2.2.4 Charlie

La zone probable d'accident est localisée et sa dimension suffisamment réduite pour opérer des recherches fines. Il s'agit ici d'une montée en puissance pour rechercher physiquement l'épave.

Les recherches approfondies, tous moyens réunis et concentrés sur la zone limitée retenue (terrestres, aériens, radioélectriques) doivent conduire à localiser précisément l'appareil accidenté. La ZPA a un rayon inférieur ou égal à 5km.

Cette phase peut être mise en œuvre directement sans application des phases SATER Alpha, Bravo limitée ou Bravo si des renseignements suffisamment précis sont recueillis d'emblée.

Elle peut être déclenchée par le préfet sur demande de l'ARCC, ou directement à son initiative lorsque l'accident aérien et le point de chute de l'aéronef ont été signalés de façon suffisamment précise.

L'ARCC adresse au préfet la demande d'application de la phase SATER Charlie.

2.3 LA RECHERCHE

Le préfet, directeur des opérations de recherche (DOR), est assisté d'un commandant des opérations de recherche (COR) de la force de sécurité intérieure territorialement compétente (GN ou PN) en fonction du lieu prévisible du crash. Le COR est responsable du commandement et de la coordination des équipes de recherches terrestres et fait mettre en œuvre le PC recherches.

L'ARCC joue un rôle primordial dans la détermination de la zone probable de l'accident. En effet, par le recouplement des renseignements d'origine terrestre ou aérienne, l'ARCC détermine la zone probable de l'accident. Cette localisation, transmise à la préfecture (COD) avec laquelle l'ARCC est en liaison permanente, permet d'organiser au mieux les recherches terrestres et radioélectriques.

De nuit, l'ARCC peut engager des moyens particuliers de recherches. Les pilotes des aéronefs engagés peuvent être équipés de lunettes de vision nocturne, type intensification de lumière pour détecter l'épave (surtout efficace si l'aéronef est à moteur) et les victimes.

Remarque : les personnels au sol ne doivent pas diriger de faisceau lumineux en direction de l'aéronef car cela peut mettre en difficulté les pilotes.

Lorsque l'épave est trouvée, la fonction de commandant des opérations de recherches prend fin, laissant place aux opérations de sauvetage si nécessaire.

2.4 LE SAUVETAGE

Dès que l'épave est localisée avec précision, idéalement lorsque du personnel est au contact au sol, la phase de sauvetage est activée :

- Si le sauvetage est immédiatement réalisable par les moyens aériens ayant procédé à la recherche, l'ARCC assure l'opération de sauvetage.
- Sinon, l'ARCC délègue par un message formel les opérations de sauvetage à l'autorité préfectorale assurant la fonction de DOS.

Dans le cas où cela est nécessaire, le secours aux victimes est assuré par l'application de l'ORSEC NOVI.

Les mesures de bascule du SATER vers l'ORSEC NOVI :

- **le commandant des opérations de recherches (COR) et le commandant des opérations de secours (COS) font le point de la situation, le COR passe le commandement au COS ;**
- le GGD ou la DDSP met en place un périmètre de sécurité. Le gel des lieux pour préserver les indices doit rester en adéquation avec les besoins liés aux opérations de secours et de sauvetage. Aucun prélèvement, déplacement de l'épave ou de son contenu ne doivent être réalisés sans autorisation expresse du bureau enquête analyse (BEA). Lorsque les enregistreurs sont découverts par les primo-intervenants, il convient de prendre toutes les précautions afin de ne pas les altérer et de les préserver.

3. LES CONSIGNES PARTICULIÈRES

3.1 LES AÉRONEFS DE TRANSPORTS SPÉCIAUX

Il s'agit des aéronefs qui transportent :

- des marchandises dangereuses,
- des matières radioactives,
- des dépouilles mortelles,
- des animaux vivants, infectés ou venimeux.

L'ARCC de Lyon Mont-Verdun est chargé de porter ces renseignements particuliers dans les plus brefs délais à la connaissance du préfet, responsable des opérations terrestres en vue d'assurer la protection des personnels participant aux recherches et au sauvetage.

Suivant les renseignements obtenus sur la nature et les quantités de matières transportées, les mesures de protection collectives et individuelles sont adoptées par les différents intervenants.

3.2 LES AÉRONEFS MILITAIRES

En cas d'accident d'aéronef militaire, ces opérations sont entreprises avec la collaboration technique de l'autorité militaire pour ce qui concerne les mesures à prendre à l'égard des équipages et du matériel spécifique à ces aéronefs. Les avions de combat pouvant être armés, il convient de ne jamais stationner dans leur axe de tir. Lors de l'accident, il est possible que des munitions aient été dispersées autour de l'appareil. Ces munitions peuvent être de plusieurs types (munitions classiques – obus – balles – missiles). Il convient de laisser les munitions en place et d'interdire leur approche, en l'attente de l'arrivée du personnel spécialisé.

L'alerte " AEROSOL " relative à la mise en œuvre du plan ORSEC SATER départemental indique la présence de matières radioactives à bord de l'aéronef militaire recherché et va de ce fait entraîner l'application de mesures particulières dès sa découverte au sol.

Le plan NEDEX concernera les aéronefs militaires transportant des munitions. Le cas échéant, des mesures particulières seront prises pour la recherche du ou des sièges éjectables pouvant équiper l'appareil sinistre.

Le DMD, représenté au COD, pourra renseigner l'autorité préfectorale et préciser la conduite opérationnelle à respecter par les primo-intervenants aux abords de la zone d'intervention.

3.3 LES AÉRONEFS ÉTRANGERS

Le préfet porte à la connaissance de l'ambassade du pays concerné tous les renseignements particuliers en vue d'assurer de manière coordonnée le sauvetage des personnes.

Le BPGE dispose d'une liste d'interprètes domiciliés dans le département, en cas de besoin. Pour les langues non représentées ou pour un renfort, il pourra se rapprocher des listes détenues par la zone de défense ou des listes nationales de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC).

4. LES MISSIONS DU SDIS

4.1 HORS PROCEDURE SATER DECLENCHÉE

4.1.1 Le crash est avéré et localisé

- recueillir les renseignements (type d'aéronef, immatriculation, couleur, nombre de passagers, plan de vol etc..) ;
- mettre place une conférence à trois (requérant, ARCC, chef des salles opérationnelles) ;
- engager la nature de sinistre du système de gestion de l'alerte (SGA) adaptée à la situation
 - accident d'aéronef avion de tourisme ULM,
 - accident d'aéronef avion moyen ou gros porteur,
- informer l'autorité préfectorale et le CORG ou CIC en fonction du lieu du crash ;
- activer le CODIS renforcé.

4.1.2 Le crash n'est pas avéré

- recueillir les renseignements (type d'aéronef, immatriculation, couleur, nombre de passagers, plan de vol etc..) ;
- mettre place une conférence à trois (requérant, ARCC, chef des salles opérationnelles) ;
- informer l'autorité préfectorale et le CORG ;
- mettre en œuvre les missions attendues du SDIS vis-à-vis de la phase SATER activée (cf. 4.2).

4.2 DANS UN DISPOSITIF ORSEC SATER DÉCLENCHE

4.2.1 SATER Alpha

Nous sommes sans nouvelle d'un aéronef : les services du contrôle aérien ont été alertés.

- relayer les informations reçues vers la préfecture, le CORG et l'ARCC.

4.2.2 SATER Bravo limitée

Il est plausible qu'un aéronef soit en détresse ou ait disparu dans une zone probable sans qu'il soit possible de localiser l'accident.

- relayer les informations reçues vers la préfecture, le CORG et l'ARCC ;

- proposer au BPGE l'engagement des techniciens transmissions du SDIS en appui des équipes ADRASEC.

4.2.3 SATER Bravo

Un aéronef est en détresse ou a disparu dans une zone probable sans qu'il soit possible de localiser l'accident. La phase SATER BRAVO est une montée en puissance de la recherche de renseignements.

- relayer les informations reçues vers la préfecture, le CORG et l'ARCC ;
- proposer au BPGE l'engagement de techniciens transmissions du SDIS en appui des équipes ADRASEC ;
- envoyer un officier de liaison au PC recherche du COR si celui-ci est activé ;
- envoyer des cadres au COD pour activer la cellule du SDIS ;
- activer le CODIS renforcé ;
- solliciter réseau des chefs de centre, de la zone probable du crash, pour une remontée d'information des territoires ;
- proposer au COR l'engagement de moyens terrestres, équipés d'appareils permettant de relever la position GPS, pour la localisation de l'épave (adaptés à la situation en nombre et en type) :
 - VLTT (afficheur GPS/DFCI intégré),
 - VLHR,
 - motoneige
 - chenillette
 - équipes GMSP en ski de randonnée
 - drones....
- anticiper la phase secours en engageant, sur un point de transit adapté, des moyens de prise en charge des victimes en les adaptant au type d'aéronef au lieu prévisible du crash. Les trains de départ du SGA suivants peuvent servir de base pour cet engagement :
 - accident d'aéronef avion de tourisme ULM,
 - accident d'aéronef avion moyen ou gros porteur.

4.2.4 SATER Charlie

La zone probable d'accident est localisée et sa dimension suffisamment réduite pour opérer des recherches fines. Il s'agit ici d'une montée en puissance pour rechercher physiquement l'épave.

- relayer les informations reçues vers la préfecture, le CORG et l'ARCC ;
- proposer au BPGE l'engagement des techniciens transmissions du SDIS en appui des équipes ADRASEC ;
- envoyer un officier de liaison au PC recherche du COR si celui-ci est activé ;
- envoyer des cadres au COD pour activer la cellule du SDIS ;
- activer le CODIS renforcé ;
- engager au profit du COR des moyens terrestres, équipés d'appareils permettant de relever la position GPS, pour la localisation de l'épave (adaptés à la situation en nombre et en type) :

- VLTT (afficheur GPS/DFCI intégré),
- VLHR,
- motoneige
- chenillette
- équipes GMSP en ski de randonnée
- drones....

- anticiper la phase secours en engageant, sur un point de transit adapté, des moyens de prise en charge des victimes en les adaptant au type d'aéronef au lieu prévisible du crash. Les trains de départ du SGA suivants peuvent servir de base pour cet engagement :
 - accident d'aéronef avion de tourisme ULM,
 - accident d'aéronef avion moyen ou gros porteur,
- et :
 - engager un groupe poste de commandement d'un niveau adapté à la situation (colonne ou site) pour anticiper la passation entre un COR et un COS situé préférentiellement à proximité du PCO ou du PC recherche si activés,
 - proposer à l'autorité préfectorale, en fonction de la situation, la mise en œuvre des DS ORSEC NOVI,
 - assurer le commandement de l'opération de secours.

4.3 LES TECHNICIENS TRANSMISSION

Le service des systèmes d'information et de communication (SIC) a la capacité de mettre en œuvre un matériel spécifique de recherche des balises d'urgence installées à bord des aéronefs.

Ce matériel opérationnel est stocké dans le local transmission du SDIS, il est dit "recherche tous aéronefs" avec une capacité de recherche sur les fréquences 121.5 MHz et 243 MHz, ce matériel doit systématiquement être couplé avec un appareil qui permet de relever sa position GPS.

Les techniciens peuvent intervenir pour toutes recherches lors de chute d'avion, pour tous les types d'aéronefs y compris les planeurs, nonobstant l'engagement de l'ADRASEC par la procédure SATER via la préfecture. En cas d'engagement le signaler au BPGE.

L'ADRASEC travaille avec plusieurs détecteurs et procède par « triangulation » en méthode « directionnelle ».

Le SDIS travaille par rayonnement omnidirectionnel, avec la sensibilité la plus importante au départ jusqu'à sensibilité la plus faible. Les deux méthodes se complètent notamment du fait du relief qui crée des échos.

4.4 © VIGILANCE LIÉE A L'EMPLOI DES DRONES

De manière conforme à la doctrine FDF, la priorité est donnée aux moyens nationaux. Par conséquent l'emploi de drone pour compléter le dispositif de recherche devra être signalé sans délai à l'ARCC Lyon Mont-Verdun.

4.5 © LA C3D (CELLULE 3 DIMENSIONS)

Lorsque les opérations de recherche et/ou de sauvetage nécessitent plusieurs hélicoptères, une cellule de suivi de l'activité aérienne (CAA) peut déployée sur décision du préfet avec pour objectifs :

- La déconfliction des différents aéronefs
- L'optimisation des moyens aériens.

Les critères d'activation d'une CAA sont :

- si présence d'aéronefs n'étant pas en capacité d'assurer leur propre déconfliction,
- ou plus de 3 aéronefs.

L'activation de la CAA peut être demandée par le COS, par le 1^{er} pilote via le COS ou par le COZ.

Le CODIS veillera à engager 1 ou 2 cadres, idéalement formés cadre HBE, pour armer la CAA.

5. ANNEXES

Annexe 1 – Fiche MOD TOP 32.....	15
Annexe 2 – Les moyens aériens mobilisables par l'ARCC	16
Annexe 3 – Glossaire	17

Annexe 1 – Fiche MOD TOP 32	IP.10 Annexe 1
MÉMENTO OPÉRATIONNEL DÉPARTEMENTAL Sauvetage aéroterrestre SATER	TOP.32
Référence	DS ORSEC SATER, IP 10– Sauvetage aéroterrestre SATER
La mission SAR	La mission « search and rescue » SAR relève de la DGAC, sa mise en œuvre est confiée à l'armée de l'air.
l'ARCC	La conduite de l'ensemble des moyens aériens, civiles et militaires, appartient à l'armée de l'air et son « aeronautical rescue coordination center » (ARCC) de Lyon Mont-Verdun. Seul l'ARCC est habilité à ordonner ou à autoriser le décollage et à coordonner l'emploi de moyens aériens militaires et civils dans le cadre de missions SAR
Les circonstances de déclenchement de l'ORSEC SATER	<ul style="list-style-type: none"> ➤ un aéronef cesse de donner de ses nouvelles, le contrôle aérien a perdu tout contact. Dans ce cas, il déclenche sa procédure d'urgence et alerte l'ARCC, ➤ l'appareil touche ou atterrit brutalement sur le territoire, l'accident est localisé. Dès réception et authentification du renseignement, le CODIS alerte de toute urgence l'ARCC.
Le commandement	<ul style="list-style-type: none"> ➤ phase recherche = commandant des opérations de recherche (COR) GN ou PN ➤ phase secours = commandant des opérations de secours (COS) SDIS
ALPHA	On est sans nouvelle d'un aéronef : les services du contrôle aérien ont été alertés <ul style="list-style-type: none"> ➤ relayer les informations reçues vers la préfecture, le CORG et l'ARCC.
BRAVO limitée	Un aéronef est en détresse ou a disparu dans une zone probable sans qu'il soit possible de localiser l'accident <ul style="list-style-type: none"> ➤ relayer les informations reçues vers la préfecture, le CORG et l'ARCC ; ➤ proposer au BPGE l'engagement des techniciens transmissions du SDIS en appui d'equipes ADRASEC.
BRAVO	Un aéronef est en détresse ou a disparu dans une zone probable sans qu'il soit possible de localiser l'accident. La phase SATER BRAVO est une montée en puissance de la recherche de renseignements <ul style="list-style-type: none"> ➤ relayer les informations reçues vers la préfecture, le CORG et l'ARCC ; ➤ proposer au BPGE l'engagement des techniciens transmissions du SDIS en appui d'equipes ADRASEC ; ➤ envoyer un officier de liaison au PC recherche du COR si celui-ci est activé ; ➤ envoyer des cadres au COD pour activer la cellule du SDIS ; ➤ activer le CODIS renforcé ; ➤ solliciter réseau des chefs de centre, de la zone probable du crash, pour une remontée d'information des territoires ; ➤ proposer au COR l'engagement de moyens terrestres, équipés d'appareils permettant de relever la position GPS, pour la localisation de l'épave (adaptés à la situation en nombre et en type) :VLTT (afficheur GPS/DFCI intégré), VLHR, motoneige, chenillette, équipes GMSP en ski de randonnée.... ➤ anticiper la phase secours en engageant, sur un point de transit adapté, des moyens de prise en charge des victimes en les adaptant au type d'aéronef au lieu prévisible du crash. Les trains de départ du SGA suivants peuvent servir de base pour cet engagement : accident d'aéronef avion de tourisme ULM, accident d'aéronef avion moyen ou gros porteur.
Missions du SDIS pour chaque phase	La zone probable d'accident est localisée et sa dimension suffisamment réduite pour opérer des recherches fines. Il s'agit ici d'une montée en puissance pour rechercher physiquement l'épave <ul style="list-style-type: none"> ➤ relayer les informations reçues vers la préfecture, le CORG et l'ARCC ; ➤ proposer au BPGE l'engagement des techniciens transmissions du SDIS en appui d'equipes ADRASEC ; ➤ envoyer un officier de liaison au PC recherche du COR si celui-ci est activé ; ➤ envoyer des cadres au COD pour activer la cellule du SDIS ; ➤ activer le CODIS renforcé ; ➤ Engager au profit du COR des moyens terrestres, équipés d'appareils permettant de relever la position GPS, pour la localisation de l'épave (adaptés à la situation en nombre et en type) :VLTT (afficheur GPS/DFCI intégré), VLHR, motoneige, chenillette, équipes GMSP en ski de randonnée.... ➤ VLTT (afficheur GPS/DFCI intégré), VLHR, motoneige, chenillette, équipes GMSP en ski de randonnée.... ➤ anticiper la phase secours en engageant, sur un point de transit adapté, des moyens de prise en charge des victimes en les adaptant au type d'aéronef au lieu prévisible du crash. Les trains de départ du SGA suivants peuvent servir de base pour cet engagement : accident d'aéronef avion de tourisme ULM, accident d'aéronef avion moyen ou gros porteur, ➤ engager un groupe poste de commandement d'un niveau adapté à la situation (colonne ou site) pour anticiper la passation entre un COR et un COS situé préférentiellement à proximité du PCO ou du PC recherche si activés ; ➤ proposer à l'autorité préfectorale, en fonction de la situation, la mise en œuvre des DS ORSEC NOVI ; ➤ assurer le commandement de l'opération de secours.
CHARLIE	Le SIC a la capacité de mettre en œuvre un matériel spécifique de recherche des balises d'urgence installées à bord des aéronefs. Il est dit "recherche tous aéronefs" avec une capacité de recherche sur les fréquences 121.5 MHz et 243 MHz, ce matériel doit systématiquement être couplé avec un appareil qui permet de relever sa position GPS.
Création : 04/2020 Maj :	Service départemental d'incendie et de secours de la Drôme
	Page 1 sur 1

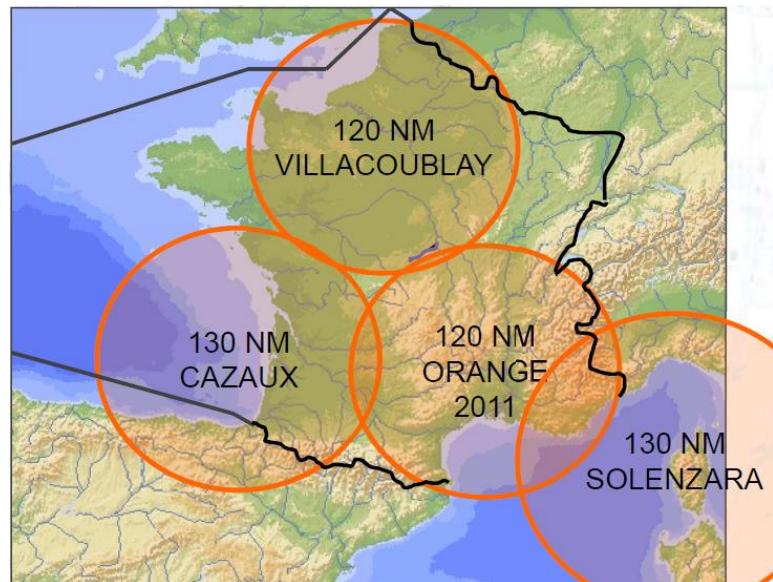
ARMEE DE L'AIR : moyens semi-spécialisés

Dans le rayon de 120NM (1h de vol) :

- FENNEC ORANGE
- PUMA SOLENZARA

Au-delà de 120NM :

- CARACAL CAZAUX
- FENNEC VILLACOUBLAY



GENDARMERIE : moyens complémentaires

- CHOUCAS 04 basé à Dignes-Les-Bains (04),
- CHOUCAS 69 basé à Lyon (69),
- CHOUCAS 05 basé à Briançon (05),
- CHOUCAS 74 basé à Chamonix (74),
- CHOUCAS 73 basé à Modane (73).

SECURITE CIVILE : moyens complémentaires

- Dragon 38 basé au Versoud (38),
- Dragon 69 basé à Bron (69),
- Dragon 13 basé à Marignane (13),
- Dragon 34 basé à Monpellier (34).
- Dragon 74 basé à Annecy (74).

ARMEE DE TERRE : moyens complémentaires

- Les hélicoptères du GAM-STAT de Chabeuil. Moyens complémentaires qui sont sollicité via le chef de corps.

Annexe 3 – Glossaire	IP.10 Annexe 3
----------------------	-------------------

ADRASEC	Association départementale de radio-amateur de la sécurité civile
ARCC	Aeronautical rescue coordination center
BEA	Bureau enquête analyse
BPGE	Bureau de la planification et gestion de l'événement
CAA	Cellule d'activité aérienne
CIC	Centre d'information et de commandement
C3D	Cellule 3 dimensions
CIS	Centre d'incendie et de secours
CODIS	Centre opérationnel départemental d'incendie et de secours
CORG	Centre opérationnel et de renseignement de la gendarmerie nationale
COS	Commandant opération de secours
COZ	Centre opérationnel de zone
DDSP	Direction départementale de la sécurité publique
DFCI	Défense de la forêt contre l'incendie
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DGSCGC	Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises
DOF	Directeur des opérations de recherche
EMIZ	État-major interministériel de zone
GGD	Groupement de gendarmerie départemental
GMSP	Groupe montagne sapeur-pompier
GN	Gendarmerie nationale
GPS	Global positioning system
IP	Instruction permanente
NOVI	NOMBREUSES VICTIMES
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
ORSEC	Organisation de la réponse de la sécurité civile
PC	Poste de commandement
PN	Police nationale
SAR	Search and rescue
SATER	Sauvetage aéroterrestre
SDIS	Service départemental d'incendie et de secours
SGA	Système de gestion de l'alerte
ULM	Ultra léger motorisé
VLHR	Véhicule de liaison hors route
VLTT	Véhicule de liaison tout terrain
ZPA	Zone probable d'accident