

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, 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 ders équipes 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 ders 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.... ➤ 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 ders 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.... ➤ 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 bords 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.
Les techniciens transmissions	Le SIC a la capacité de mettre en œuvre un matériel spécifique de recherche des balises d'urgence installées à bords 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	
Màj :	