

Reportage

**Le secours médical
hélicoptère du Rhône
prend son envol...**



RHÔNE

SAPEURS-POMPIERS

Edito

Fruit d'un important travail de concertation interservices mené par le chef d'état-major de zone, sous l'égide du préfet de la zone de défense sud-est (ZSE), l'équipe de secours médical hélicoptable (SMH) a vu le jour il y a maintenant 18 mois.

Concilier les contraintes de fonctionnement, les préoccupations et les cultures de services aussi différents que la base aérienne de la sécurité civile (BASC), le service d'aide médicale urgente (SAMU) et le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) semblait une tâche difficile.

Pourtant, le noble objectif de permettre aux citoyens d'un même territoire de bénéficier d'une égalité de traitement dans la réponse à une demande de secours a aplani toutes les difficultés et conduit à la signature d'une convention tripartite (Préfet ZSE, SDIS69, Hospices civils de Lyon) sanctionnant la nouvelle organisation.

Son contenu peut en être résumé ainsi :

- Le préfet de la zone de défense sud-est agissant pour le compte de l'Etat met à disposition l'hélicoptère et son équipage.
- Le SDIS du Rhône et les Hospices civils de Lyon (SAMU) mettent à disposition les médecins et infirmiers qui composent l'équipe médicale.
- L'équipe SMH est organisée selon un principe de mixité par les deux services.
- Le centre de réception et de régulation des appels (CRRA) du SAMU et le Centre de traitement des appels (CTA/CODIS) du SDIS, sur la base d'une grille d'analyse partagée, peuvent faire appel à l'équipe SMH dès lors qu'ils le jugent nécessaire.
- La coordination des engagements de l'hélicoptère est confiée au commandant du CTA/CODIS. Ce dernier est tenu informé en permanence par la BASC de la disponibilité comme de la position de l'hélicoptère et par le CRRA des engagements de l'équipe SMH.

Installer l'équipe médicale au pied de l'hélicoptère et autoriser chacun des services (SAMU, SDIS) à la solliciter à leur initiative, organise un recours à l'hélicoptère médicalisé plus pertinent, plus réactif et plus rationnel. Complément des équipes terrestres, l'équipe SMH garantit que du nord au sud du département, dans un milieu difficilement accessible ou aux portes de Lyon, le délai d'intervention d'une équipe médicale soit désormais quasi identique.

Après une année complète de fonctionnement, il est possible d'apprécier que l'objectif de placer les victimes au cœur d'un dispositif enrichi et plus pertinent est atteint. En effet, en 2008, 550 départs SMH ont eu lieu, soient 550 personnes qui ont pu bénéficier de secours médicalisés rapides. Sans aller jusqu'à dire que 550 vies ont été préservées on peut raisonnablement penser que pour bon nombre des 550 victimes l'équipe médicale hélicoptable a été un atout majeur pour leur survie.

Colonel Serge DELAIGUE,
Directeur départemental
des services d'incendie et de secours

Dans le cadre de leurs missions respectives, le SDIS du Rhône et les Hospices Civils de Lyon peuvent chaque jour engager l'hélicoptère « Dragon 69 » de la sécurité civile. Les femmes et les hommes de l'équipe SMH (secours médical héliportable) « volent » ainsi au secours de victimes rhodaniennes, mais aussi de régions avoisinantes dans certains cas. Nous avons rencontré ces médecins, infirmiers, mécaniciens et pilotes d'horizons différents au service d'une seule cause : le secours aux personnes.

Il est bientôt neuf heures à la base hélicoptère de la sécurité civile de Lyon-Bron. La porte du hangar est déjà ouverte et l'EC-145 en débouche, conduit vers la zone de décollage et d'atterrissage. La garde de l'équipe SMH peut commencer, elle se terminera à 21 heures. Gilles BIDON, chef de la base, vient de recevoir un appel de l'officier CTA/CODIS concernant une intervention se déroulant à une vingtaine de kilomètres. En tant que pilote, lui seul décide si l'appareil part ou non, notamment

en fonction des conditions météorologiques. Celles-ci sont ce jour-là favorables et Dragon 69 peut alors s'envoler, avec à son bord un équipage *orange*. Pilote et mécanicien de la sécurité civile, médecin et infirmier du SSSM* du SDIS ou du SAMU, tous revêtent en effet le même uniforme, sur décision préfectorale. « Cela ne fait que renforcer notre cohésion », nous apprend Gilles BIDON, avant que l'appareil ne décolle. Il mettra 10 minutes pour arriver à destination.



© SDIS 69 - Lynda VITRY

L'hélicoptère EC-145 de la sécurité civile à la sortie du hangar.



© SDIS 69 - Lynda VITRY

Petit retour en arrière. Tout commence avec la médicalisation de la base de Lyon-Bron, testée une première fois pendant 15 jours durant l'été 2004, puis 2 mois un an plus tard. L'expérience se révèle si concluante que la direction de la sécurité civile recommande cette action dans une note au Préfet. La médicalisation de la base sera donc appliquée sous l'autorité du Préfet de la zone de défense sud-est, suite à la signature en 2006 d'une convention entre les Hospices civils de Lyon, le SDIS du Rhône, la direction de la sécurité civile et l'agence régionale d'hospitalisation. Modifié et réactualisé en juillet 2007, le document fixe les bases de cette nouvelle utilisation de l'hélicoptère. Ce dernier peut désormais être engagé par le SDIS du Rhône comme par le SAMU. L'équipe SMH est créée dans cette même logique, comportant 36 infirmiers et 22 médecins du SSSM ou du SAMU effectuant chacun une garde par mois. Parmi eux, Laurent COUX, infirmier de sapeurs-pompiers et le docteur Patrick FUSTER du SAMU. Le premier nous explique :

« Les médicaments (oxygène compris) sont gérés par le SAMU et certains « toxiques » par le SDIS.

Le matériel médico-secouriste est quant à lui fourni par le SSSM et le SAMU. »

« Le binôme médecin/infirmier peut être formé de personnes uniquement du SAMU ou du SSSM, mais aussi être mixte, comme aujourd'hui, »

ajoute le docteur FUSTER. Rouges et blancs ont ainsi appris à travailler ensemble, aux côtés de la direction de la sécurité civile.



© SDIS 69 - Christophe SERRE

Le pilote, en tant que commandant de bord, est responsable de l'exécution de la mission.

Protocole d'engagement du
DRAGON 69

Appel d'urgence



Opérateur

Si l'intervention fait partie des **10 cas*** où l'engagement de l'équipe SMH est jugé pertinent

*Voir schéma page 5



Officier santé

Analyse nature et pertinence géographique :
si **OUI**



Chef CTA/CODIS

Décision d'engagement



Pilote

Décision de décollage



Déclenchement Dragon 69 avec l'équipe SMH

Gilles BIDON souligne que « la médicalisation a fait prendre conscience à l'équipage des problématiques des uns et des autres, ce qui est porteur de bonne ambiance. Elle a également entraîné la diminution des délais d'intervention au profit de la victime. Ce bénéfice vital s'ajoute à celui économique de moins se poser à l'hôpital, comme nous le faisons auparavant quand nous allions d'abord chercher le médecin avant de se rendre sur les lieux de l'intervention. Cela entraînait des coûts de carburant, des nuisances pour les riverains et des risques supplémentaires ». Il est vrai que le grand gagnant de la mise en place du SMH s'avère l'utilisateur :

« le SMH a permis d'installer l'équité des secours sur l'ensemble du département, mais il peut aussi se déplacer sur la région zonale dans le cadre de missions de secours ou de Plan Rouge, »

affirme le docteur Jean-Gabriel DAMIZET, médecin-chef du SSSM.



© SDIS 69 - Christophe SERRE

Intervention pour secours à personne à l'aéroport de Saint-Exupéry

L'engagement de l'appareil par le SDIS du Rhône se fait selon un protocole précis décrit dans la directive opérationnelle 2007-043 (schéma à gauche). Le docteur Fuster complète :

« le médecin est lui aussi appelé par l'officier santé ou l'officier adjoint CTA/CODIS pour lui fournir des précisions sur le contexte médical de l'intervention, comme l'âge ou la pathologie de la victime. Nous ne communiquons jamais ces informations au pilote pour ne pas influencer sa décision de décollage. »

Laurent Coux acquiesce : « pour nous, c'est important d'avoir ces données car elles permettent d'être plus technique et d'emmener le matériel adéquat. Mais le pilote a également nos vies en jeu. Si nous décollons, c'est que tout va bien, mais s'il a décidé que nous devons rester au sol, c'est qu'il estime que toutes les conditions ne sont pas réunies pour notre sécurité. Il est donc important de ne pas le faire changer d'avis ! » L'esprit d'équipe s'en trouve renforcé et là encore, l'usager a tout à y gagner.

Le SMH 69 s'affirme comme un exemple réussi de collaboration interservices, répondant notamment aux objectifs de mutualisation des moyens définis dans la loi de modernisation de la sécurité civile d'août 2004. Il démontre une nouvelle fois la volonté du SDIS du Rhône de toujours optimiser la réponse opérationnelle et de gagner du temps dans l'envoi des secours ou du rapatriement de la victime sur un centre hospitalier. ■

Les 10 cas d'engagement du SMH en départ reflexe par le CTA/CODIS

- 1 Arrêt cardio-respiratoire de type mort « subite »
- 2 Piéton ou conducteur de 2 roues, inerte
- 3 Pendaison très récente
- 4 Accident grave de machine agricole professionnelle
- 5 Accident électrique avec haute tension ou foudre
- 6 Accident à cinétique élevée (défenestration, projection, incarceration)
- 7 Écrasement permanent d'un membre ou du tronc, ensevelissement complet
- 8 Section complète d'un membre avec saignement actif
- 9 Noyade récente avec signes de détresse évidents
- 10 Signes évidents de détresse vitale suite à une plaie par arme à feu ou arme blanche

Le Dragon 69 en chiffres

- > moyenne de 2 vols par jour (missions de secours, entraînements, vols techniques et missions diverses)
- > Délais d'intervention divisés par 2 grâce à la présence sur base de l'équipe médicale
- > Rayon d'intervention de 50 km
- > Durée d'intervention moyenne de 35 mn
- > Après 21h, 1 h de délai entre l'appel du CTA/CODIS et le décollage



L'EC-145

Cet hélicoptère multi-mission, parmi les plus modernes au monde, a effectué son premier vol le 12 juin 1999. Il a été conçu pour satisfaire à la demande de la Sécurité Civile et de la Gendarmerie en vue de remplacer les Alouette III qui sont en activité depuis plus de 40 ans.

Ce renouvellement de la flotte de la Sécurité Civile a également été motivé par les nouvelles normes européennes qui interdisent le survol des zones urbaines par des hélicoptères mono-turbine.

L'EC-145 dispose des derniers équipements technologiques : GPS, écrans LCD, pilote automatique 3 axes, treuil de 90 m avec dispositif d'éclairage et affichage de la longueur de câble déroulée... Il intègre également un écran affichant les différents paramètres moteurs comme la température des gaz, la pression de l'huile, la tension batterie, etc. La boule située sur le nez de l'EC-145, appelée radôme, est un emplacement pour accueillir un radar météo, installé lors de la révision des 600 heures de vols de chaque hélicoptère.



© SDIS 69 - Christophe SERRE

240 km/h : la vitesse de croisière de l'EC-145 lui permet de réduire le temps d'intervention d'environ 20% par rapport aux Alouette III. Possédant un volume intérieur de 5,85 m³ (environ 4 fois supérieur à celui de son prédécesseur), l'EC-145 a été conçu pour le chargement et le déchargement par l'arrière, même rotor tournant.



© SDIS 69 - Lynda VITRY



© SDIS 69 - Lynda VITRY

Sa capacité de vol aux instruments, l'emploi de jumelles de vision nocturne ainsi que l'aptitude des équipages augmentent le domaine d'emploi de l'hélicoptère en conditions météorologiques dégradées et de nuit.

Informations recueillies sur le site internet de la Base hélicoptère de la Sécurité Civile de Lyon (<http://dg69.free.fr/ec145.php>)