



Conseils et expertise pour développer une activité aérienne

Safety for Flight est une entreprise spécialisée dans l'exploitation et la sécurité des vols en hélicoptère. Elle a été créée en janvier 2016 à Marseille et intervient dans le monde entier pour la formation, le support client, l'audit d'exploitation et la réalisation d'études opérationnelles pour la création et la mise en service des hélistations. Safety for Flight travaille en collaboration avec la société iTarmac, basée à Géménos, et conseille notamment les établissements hospitaliers dans le choix du type (hélistation ou hélistation) et des caractéristiques, et accompagne tous les acteurs d'un projet dans le processus de création de cette aire de poser pour hélicoptère, avec la réalisation de l'étude de faisabilité, l'étude opérationnelle, ainsi que la mise en service.

Entretien avec **Mathieu Vandevenne**, président fondateur



Quelles sont les spécificités de l'installation d'une hélistation dans un projet hospitalier ?

Mathieu Vandevenne : L'hélistation représente le fer de lance des capacités opérationnelles d'un hôpital. Il permet à un établissement de garantir à la population un accès aux soins en moins de trente minutes. Ce vecteur aérien est donc indispensable aux urgences.

Pour quelle raison est-il nécessaire d'anticiper le choix du type d'hélicoptère avant la mise en place d'une hélistation ?

M. V. : Le type d'hélicoptère choisi va déterminer les caractéristiques techniques de l'hélistation. Il existe plusieurs catégories d'appareils, allant des plus légers au plus lourds, utilisés pour assurer des missions sanitaires d'urgence. La catégorie choisie dépend des opérateurs locaux. Une fois que les hélicoptères utilisés ont été identifiés, nous pouvons définir les capacités de résistance de l'hélistation, les axes d'approche et de décollage, et anticiper le danger du souffle des appareils qui peut être extrêmement puissant.

De quelles compétences disposez-vous pour mener à bien vos études et assurer la mise en place d'un projet jusqu'à sa réception ?

M. V. : En tant que pilote professionnel et instructeur sur hélicoptère, je dispose d'une expérience de plus de 20 ans dans le secteur de l'aéronautique, dans les forces armées et dans des opérations au profit de différents SAMU. La société iTARMAC, avec laquelle nous travaillons sur tous nos projets d'hélistation, regroupe des ingénieurs aéroportuaires issus du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire, rattaché à la DGAC. Nous combinons ainsi les meilleures compétences pour assurer au client le respect de la réglementation et de la sécurité des vols.

Comment les normes en matière de transport héliporté ont-elles évolué ces dernières années ?

M. V. : Les normes régissant le transport héliporté sont détaillées par le règlement européen 965 2012, dit réglementation Air-Ops. Il détermine les règles pour les opérateurs utilisant les hélicoptères dans le cadre des missions de transport médical d'urgence. A ce règlement s'ajoutent des normes spécifiques aux hélistations retranscrites dans l'arrêté du 21 mars 2011 relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, l'exploitation et l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées par des hélicoptères. Depuis la mise en place de l'Air-Ops, nous constatons un transfert des réglementations nationales vers les autorités européennes. Dans les mois à venir, les spécialistes du secteur s'attendent d'ailleurs à la publication d'une réglementation européenne pour les hélistations.

Existe-t-il une différence dans les pratiques du transport héliporté en fonction du pays concerné ?

M. V. : Au niveau européen, les normes sont similaires pour tous les pays. En revanche, il existe des particularités nationales liées au transport héliporté d'urgence. Les missions de transport du SAMU sont réalisées

par des équipes hospitalières avec des appareils privés basés sur les établissements de santé. En Allemagne, par exemple, l'hôpital délègue ces missions à des opérateurs privés qui fournissent toutes les ressources matérielles et humaines ainsi que les compétences nécessaires à leur réalisation.

Les hospitaliers envisagent-ils une normalisation des catégories d'hélicoptères utilisées pour les missions de transport, notamment pour garantir les transferts de patients entre établissements ?

M. V. : Sur ce sujet, la problématique principale dépend du type d'opérateur. En France, les hélicoptères basés sur les établissements hospitaliers sont de catégories sensiblement identiques. Les transferts entre établissements de santé sont donc rarement impactés par une incompatibilité entre les hélicoptères utilisés et les hélistations. En revanche, un opérateur d'Etat à proximité d'un hôpital peut faire face à des contraintes plus importantes s'il souhaite utiliser une hélistation hospitalière. La Marine Nationale, par exemple, peut rencontrer des difficultés à utiliser une hélistation hospitalière car les appareils chargés de missions de recherche et de sauvetage en mer (Search and Rescue, SAR) sont particulièrement lourds. Ainsi, nos études lors d'un projet de construction d'une hélistation prennent en compte l'environnement de l'établissement, ses partenaires régionaux et l'exploitation de la plateforme par l'ensemble des acteurs du territoire.

