

CHUTE D'UN AVION DE TOURISME

PEX

n° 2020-06

CRÉATION

30.09.2020

VALIDATION

05.10.2020

CONTRIBUTEURS

Ltn Giovanni DE
BORTOLI

Cne Gilles
HIGELIN

Baptiste
MOUTH,
Chef du SSLIA



Contexte opérationnel

Jeudi 23 Juillet 2020 - Vol d'essai suite à maintenance d'un avion de type Piper PA28 Arrow de l'école de pilotage suisse basée à l'EuroAirport (EAP).

A 15h51, le CTA réceptionne un appel pour la chute d'un avion. Un appareil en phase d'atterrissage a pris feu ; les 3 occupants ont sauté à terre alors que l'avion roulait sur la piste encore à une vitesse de 150 Km/h.



Moyens engagés

SDIS 68 :

- CdG + 2 FPTSRS + 1 FMOGP + 1 CEDEV + MPR
- 3 VSAV + DSM + VLI
- CdC

Autres intervenants :

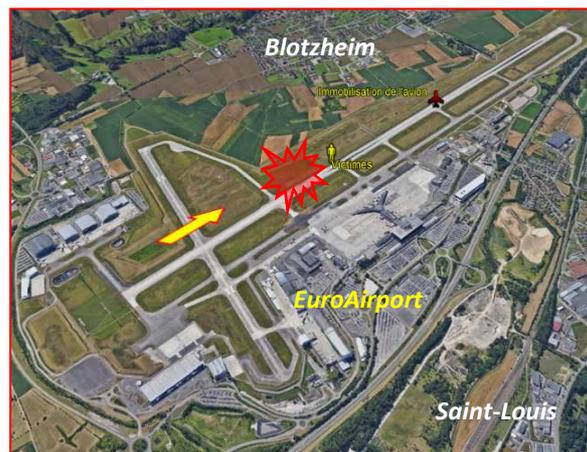
- 3 VIM (Véhicule Intervention Mousse) SSLIA
- SMUR 68 + HELI SMUR
- HELI REGA
- BGTA (Gendarmerie) + PAF (Police)
- Services interne EAP (Techniciens Aéronefs-Sécurité des piste)



Situation à l'arrivée des secours

- Feu de l'aéronef en bout de piste maîtrisé par SSLIA après son immobilisation à 600m de l'impact au sol.
- 3 victimes au sol, sur le tarmac piste principale 15/33 nord/sud.
- Prise en charge des 3 victimes par moyens SSLIA + HELI REGA basé à l'EAP.

Zone d'intervention



Actions engagées



Premières actions engagées :

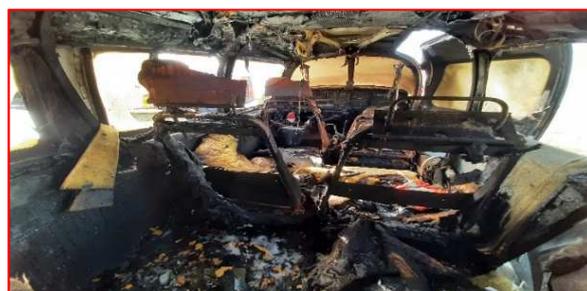
- Reconnaissance et prise en compte des différents éléments du chef de manœuvre SSLIA sur les lieux.

Secteur SAP :

- Prise en charge d'un homme en UA par équipage HELI REGA renforcé par personnel VSAV
- Un homme en UR conditionné par personnel VSAV + VL SMUR
- Un homme en UR pris en charge par équipe HELI SMUR

Secteur Incendie :

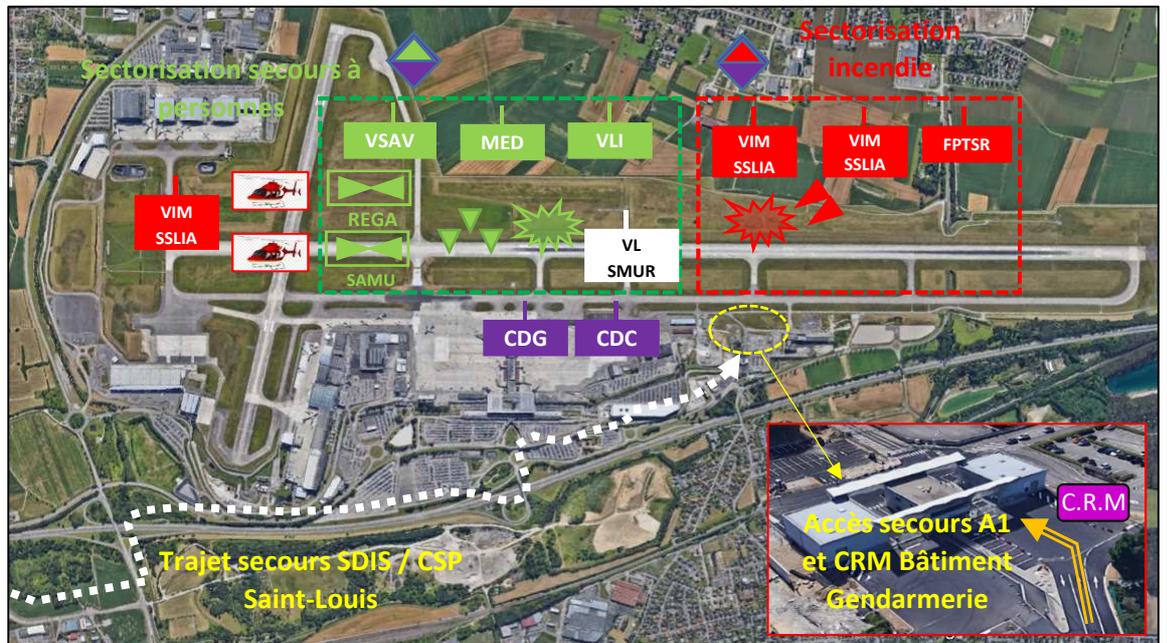
- Personnels SSLIA (VIM) : sécurisation aéronef
- FPTSRS : soutien incendie + relève VIM
- Techniciens maintenance EAP aéronef : conseils au COS



CHUTE D'UN AVION DE TOURISME

PEX
n° 2020-06

Situation tactique



Constructeur : PIPER – Modèle : PA28 Arrow – Capacité de 2 à 6 personnes

CHUTE D'UN AVION DE TOURISME



Ordre initial

Situation	Objectifs	Idées de manœuvre	Exécution	Commandement
<ul style="list-style-type: none"> Crash d'un avion de tourisme type Piper ayant pris feu lors de la phase d'atterrissage sur piste principale 15/33 nord/sud de l'EAP. 3 occupants s'étant éjectés volontairement sur la piste au moment de l'atterrissage. Avion en feu immobilisé à 600 m du point d'impact sur la piste. Arrêt du trafic aérien sur l'EAP. 	<ul style="list-style-type: none"> Sauver les 3 occupants de l'avion. Limiter les dégâts au niveau de l'avion accidenté. Rétablir le trafic aérien sur l'EAP afin de permettre aux autres avions en attente d'atterrir. 	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la prise en charge médicale des 3 victimes. Assurer l'extinction de l'avion en feu. Délester sur un autre aéroport (Zurich, ...); Utiliser une piste secondaire (piste 08/26 est/ouest); Rouvrir la piste principale rapidement. 	<ul style="list-style-type: none"> Secteur SUAP avec VSAV, SMUR, Héli-SMUR et Héli-REGA Secteur incendie avec VIM du SSLIA, FPTSR, et techniciens maintenance aéronefs EAP Direction de l'EAP et tour de contrôle 	<p>COS = chef de colonne</p> <p>Adjoint COS = chef de groupe</p> <p>Interlocuteur SSLIA terrain : chef de manœuvre sur le tarmac</p> <p>CRM à l'accès A1 (bâtiment gendarmerie)</p> <p><u>Sécurité</u> :</p> <p>Pas d'engagement sur le tarmac sans accord et guidage par la BGTA</p>



Éléments favorables

- Confirmation durant le transit du point de rendez-vous par le CTA-CODIS
- Gestion rapide de l'incendie par les moyens du SSLIA
- Prise en charge rapide des victimes par moyens REGA + SSLIA
- Bon échange entre le chef de manœuvre SSLIA et le COS.
- Présence rapide sur les lieux du technicien aéronef de l'école permettant d'avoir des renseignements précis sur l'appareil et les personnes impliquées.
- Bonne gestion de la barrière de la langue (*personnel traducteur*) Français-Anglais-Allemand
- Petit aéronef...
- Nombre de victimes inférieur à 5.



Éléments défavorables

- Le CTA-CODIS n'a pas réussi à joindre le SSLIA ; l'appel était transféré automatiquement au PC Sécurité de l'aérogare qui n'avait pas d'informations sur l'intervention.
- Le VSAV, 1^{er} engin arrivant sur les lieux, s'engage immédiatement sur le tarmac avec une escorte de la GTA. Les autres engins du 1^{er} détachement doivent alors patienter 8 minutes au portail avant d'être pris en charge.
- Barrière de la langue entre les secours SP et l'équipage de la REGA.
- Prise de contact entre le chef de manœuvre SSLIA et le COS trop tardive...
- Le lien entre le CODIS et le SSLIA n'a pas été maintenu, hormis avec le chef de manœuvre qui était à l'avant.
- Le lien entre le COS et le personnel de l'EAP n'a pas pu se faire correctement : trop de personnes présentes aux fonctions mal définies.

CHUTE D'UN AVION DE TOURISME

Ce qu'il faut retenir



- Les procédures d'intervention sur l'EuroAirport doivent être les mêmes pour la chute d'un avion type Piper que pour un Airbus ...
Les dispositions du **plan ORSEC « AERODROME DE BALE-MULHOUSE »** s'appliquent dans les 2 cas.
- Les véhicules du 1^{er} détachement des moyens SP doivent, dans la mesure du possible, rentrer **ensemble** sur le tarmac afin de rationaliser les moyens de la BGTA assurant le **guidage des secours extérieurs** et de limiter le temps d'attente des moyens SP au niveau du portail d'accès. La BGTA peut déléguer une partie de ses missions de sécurité à une société privée prestataire de service ; de ce fait, actuellement, la société SAMSIC assure l'accueil et le guidage des secours extérieurs.
- Le CODIS peut contacter le SSLIA grâce à un **numéro de téléphone dédié**. L'absence de personnel au PC SSLIA le jour de l'intervention était lié au contexte COVID entraînant un sous-effectif ponctuel. En temps normal, un opérateur est toujours présent. Néanmoins, exceptionnellement, si l'effectif du SSLIA est insuffisant pour maintenir une présence au PC, les appels extérieurs sont automatiquement transférés au PC sécurité de l'aérogare.
- Afin de faciliter la communication entre les moyens du SDIS68 et le SSLIA, ce dernier est équipé d'un **poste ANTARES portable**. Lors d'une intervention, le chef de manœuvre SSLIA est joignable sur la fréquence 218.
- Lors de cette intervention, l'hélicoptère de la **REGA** s'est auto-déclenché suite à la transmission de l'alerte interne de l'EAP. Pour une opération en dehors de l'enceinte de l'aéroport, l'engagement de la REGA se fait par le SAMU qui appelle leur Centre de régulation à Zurich.
Selon les dispositions de la note du GPO du 27/05/2020, la REGA n'étant pas équipée de poste ANTARES, la procédure permettant de rentrer en contact avec l'équipage de l'hélicoptère est la suivante :
 - le COS prend contact avec le CTA-CODIS avec un téléphone portable,
 - le CODIS met en relation le COS avec le Centre de régulation de la REGA qui lui-même le met en relation téléphonique avec l'équipage.Néanmoins, l'équipage étant suisse, il est nécessaire de maîtriser la langue allemande pour communiquer avec eux.
Il est à noter enfin que le SAMU peut rentrer directement en contact avec l'hélicoptère de la REGA sur la fréquence AERO SAMU.
- Les véhicules de secours engagés sur le tarmac doivent, dans la mesure du possible, **rester grouper** afin de permettre un dégagement rapide des pistes si un atterrissage d'urgence s'avérait nécessaire.





CHUTE D'UN AVION DE TOURISME



Focus sur la transmission de l'alerte et le rôle des différents services en cas de chute d'avion sur le secteur de l'EuroAirport

■ Transmission de l'alerte :

L'organisme central permanent de diffusion de l'alerte est le service de contrôle de la circulation aérienne : la **Tour de contrôle** (TWR).

Il existe 3 états d'alerte : l'état de veille, l'état d'alerte et l'état d'accident. Les secours extérieurs interviennent uniquement en cas d'état d'accident.

L'**état d'accident** est déclenché lorsqu'un accident s'est produit ou doit inévitablement se produire.

L'état d'accident peut engendrer l'intervention de tout ou partie des moyens extérieurs en fonction de la gravité de l'accident et/ou du nombre de personnes à bord de l'aéronef (si ce nombre est connu, sinon en fonction de la capacité de l'appareil).

Un **message d'accident** est diffusé par la tour de contrôle (TWR) aux services extérieurs (dont le CTA-CODIS) : cette transmission se fait dans un premier temps par téléphone. Ensuite, et dès que possible, la TWR envoie en télécopie la confirmation de ce message au Poste de Traitement des Alertes de l'EAP (PTA). Le PTA retransmet alors cette confirmation en télécopie à tous les destinataires prévus au plan.

Le message d'accident comporte notamment les renseignements suivants : type d'aéronef, **nombre de passagers** (ou à défaut la capacité de l'aéronef), lieu de l'accident avec sa localisation exacte, présence d'un incendie ou non, heure, point de ralliement. S'il s'agit d'un avion de ligne, la compagnie aérienne concernée doit fournir dans les meilleurs délais le nombre exact de personnes à bord de l'avion et préparer la liste nominative des passagers.

■ Localisation de la zone d'intervention :

Pour faciliter la localisation de l'aéronef accidenté, le secteur « aéroport » est divisé en deux zones : la « zone aérodrome » (ZA) et la « zone voisine aérodrome » (ZVA). Ces 2 zones sont elles-mêmes sous-divisées par des systèmes de quadrillage pour permettre une localisation la plus précise possible. Cette localisation sera donnée par la TWR au moment de l'alerte. Les quadrillages de la ZA et de la ZVA sont décrites dans le plan ETARE.

■ Rôle des services dans l'état d'accident sur la zone aérodrome (ZA) :

- Tour de contrôle :
 - Procède à l'émission de la sirène pour intervention du SSLIA,
 - Rédige et diffuse le message d'accident,
 - Applique les mesures appropriées pour suspendre le trafic aérien,
- SSLIA :
 - Se rend immédiatement sur les lieux de l'accident pour intervention,
 - Procède à l'évacuation et à l'extinction de l'aéronef,
 - Définit le plus précisément possible les lieux de l'accident,
 - Met à disposition des secours les moyens du poste médical de secours (brancards, couvertures, etc.),
 - Précise le nombre de blessés,
 - Participe au brancardage, et à l'armement du PMA après son intervention,
 - Fait procéder au dégagement du hangar Swissport pour l'armer en dépôt mortuaire.
- Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) :
 - Ouvre les accès A1 France/Suisse,
 - Ouvre, garde et filtre le sas REGA,
 - Accueille les personnes se rendant au PCO,
 - Pilote les premiers véhicules de secours vers les lieux de l'accident,
 - Procède au gel des lieux et aux premières constatations,
 - Compétente pour les missions de police sur les pistes, y compris sur les avions qui y circulent,



CHUTE D'UN AVION DE TOURISME

Focus sur la transmission de l'alerte et le rôle des différents services en cas de chute d'avion sur le secteur de l'EuroAirport

- Police Aux Frontières (PAF) :
 - Filtre la circulation routière aux abords immédiats de l'aéroport,
 - Jalonne les itinéraires d'accès depuis l'A35 et le CD12bis jusqu'au portail A1,
 - Assure le maintien de l'ordre dans l'aérogare,
 - En cas de grande noria, ouvre et garde le portail A5,
 - Compétente pour les missions de police dans l'aérogare, y compris sur les avions qui sont aux portes d'embarquement.
- EuroAirport (EAP) :
 - Participe à la gestion des relations avec la presse,
 - Gère le Centre d'Accueil des Familles (CAF),
 - Gère les effets de l'accident sur l'exploitation de l'aérogare
 - Fournit les moyens logistiques (communication, locaux, restauration, secrétariat, moyens de liaison entre les différents lieux de gestion de crise),
 - Met en place une signalisation appropriée depuis les accès A1 France/Suisse jusqu'au lieu de l'accident et matérialise les différentes implantations.
- **PMA :**
 Selon les dispositions du plan ORSEC « AERODROME DE BALE-MULHOUSE », le **Poste Médical Avancé (PMA)** est implanté dans l'aérogare au rez-de-chaussée du « **GATES SUD** ».
- **Liste des victimes :**
 La **PAF** est chargée d'établir la **liste des victimes** en coordination avec la CELIV (Cellule chargée de l'établissement de la liste des victimes), la GTA et la compagnie aérienne concernée. A ce titre, la PAF a pour mission à la demande du Préfet et sous l'autorité du **Procureur de la République** de :
 - de recueillir la liste des passagers auprès de la compagnie aérienne,
 - d'établir la liste des victimes (DCD, UA, UR, IMP) après avoir collecté, vérifié et croisé les informations,
 - fournir la synthèse des informations au DOS avec notamment la répartition des victimes dans les hôpitaux.

Pour aller plus loin

- Le SDIS travaille actuellement avec l'EAP pour mettre en place un Commandant des Opérations Aéroportuaires (COA) qui fera le lien entre le COS et l'EuroAirport en cas de sinistre.
- Documentation pour approfondir le sujet :



Plan ETARE N°30 009 « EUROAIRPORT »



Plan ORSEC
 « AERODROME DE BALE-MULHOUSE »



Plan de sauvetage
 aéroterrestre
 « SATER »