



PEX 2021-INC 03

Sapeurs-Pompiers

CRASH D'UN AVION DE TOURISME SUIVI DE FEU DE FORÊT



COS successifs :
Ltn Frédéric CHAPART
Cdt Romain LHOSTIS

Rédacteur :
Cdt Thomas FLAMANT
Ltn 1ère Cl. Dimitri OTHON

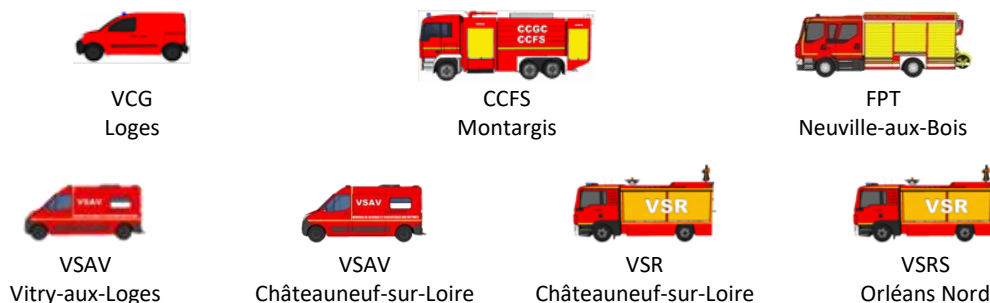
CONTEXTE OPÉRATIONNEL

Validation DSO le :
27/04/2021

Lundi 10 août 2020, à 13 h 57, le CTA reçoit plusieurs appels, dont l'un provenant des services de l'aéroport d'Orléans Loire Valley basé à St-Denis de l'Hôtel, indiquant la chute d'un aéronef type CESSNA 340 en phase d'approche de l'aéroport. Deux personnes seraient potentiellement à bord. Un dégagement de fumée est visible depuis les alentours.



Le CTA envoie un premier train de départ avec le code sinistre « chute d'aéronef » à 14 h 02.



À l'arrivée des secours, les deux victimes (le pilote et sa passagère) se présentent au COS. Elles sont catégorisées en urgence relative et prises en charge par le VSAV. L'épave de l'appareil est en feu et provoque un feu de sous-bois. Le chef de groupe demande alors un GIFF en renfort.

Au cours de sa reconnaissance, le COS rencontre les agents du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) de l'aéroport (situé à environ 2 km des lieux de l'intervention). La fumée étant visible depuis l'aéroport et informés du crash, ces derniers ont pris l'initiative de s'engager hors de la zone voisine d'aérodrome (ZVA) afin de porter secours aux victimes du crash. Le COS rencontre des difficultés pour mener des actions coordonnées avec les moyens de l'aéroport sur place.

PARTAGE D'EXPERIENCE

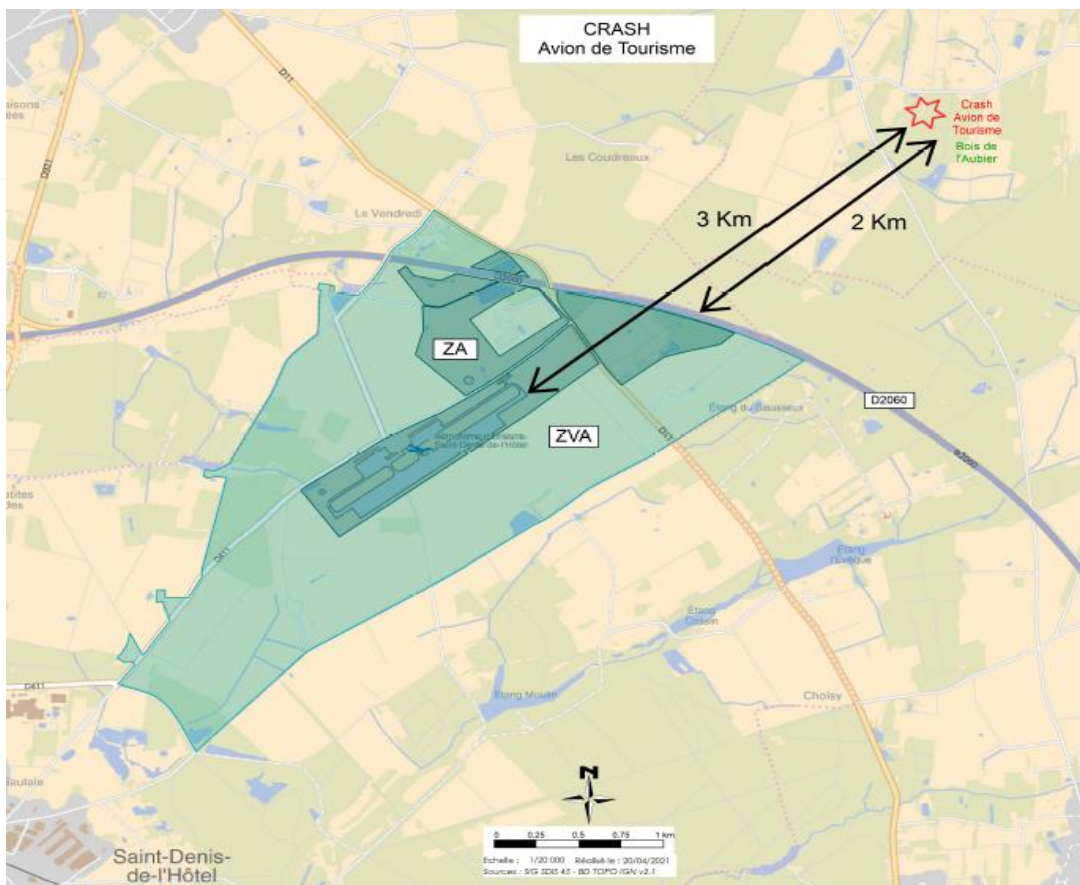




Au vu de la montée en puissance de l'intervention, le CODIS décide de déclencher la chaîne de commandement de niveau colonne. L'intervention est dimensionnée en deux secteurs : secteur incendie et secteur soutien sanitaire.

Au plus fort de l'intervention 16 véhicules et 46 sapeurs-pompiers sont mobilisés. Notons également la présence de deux moyens aériens : HELISMUR 45 et DRAGON 75.2, la gendarmerie (y compris la gendarmerie des transports aériens), des élus locaux, le vice-procureur ainsi que plusieurs services de presse.

Les deux victimes sont évacuées vers le centre hospitalier régional d'Orléans et à 16 h 15 le COS annonce que le feu est éteint. Au total l'incendie aura parcouru 5000 m².



Emprise zone d'aérodrome (ZA) et zone voisine d'aérodrome (ZVA)
Aéroport du Loiret



ÉLÉMENTS FAVORABLES & DÉFAVORABLES



- Les nombreux appels ont pu permettre d'identifier rapidement le lieu plausible du crash ;
- Les occupants de l'avion ont pu s'extraire par eux-mêmes de l'appareil et se sont présentés aux secours dès leur arrivée ;
- Train de départ adapté avec anticipation de l'engagement d'un GIFF avant la demande du chef de groupe ;
- Bonne collaboration avec les services de gendarmerie, en particulier avec le directeur d'enquête de la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) ;
- Initiative d'engagement de moyens hélicoptérés par les urgences aéronautiques du Centre de Coordination et de Sauvetage (CCS ou ARCC « *Aeronautical Rescue Coordination Center* ») de Lyon-Mont-Verdun dans le cadre de la mission SAR (Search And Rescue) en dehors d'une demande du CODIS.



- Difficultés de coordination entre les moyens du SDIS et du SSLIA révélant la nécessité d'organiser des exercices communs ;
- Accès menant à la zone d'intervention non barré entraînant la circulation de nombreux curieux avec un risque d'accident avec les véhicules des secours ;
- Le binôme en charge de l'extinction de l'épave a déplacé des éléments de structure de l'avion modifiant ainsi la scène du crash ;
- Le COS non informé par le CODIS de l'engagement de Dragon 75.2.

FOCUS : INTERVENTIONS SUR OU A PROXIMITE DES AERODROMES

Les documents qui règlementent les interventions sur ou à proximité des aérodromes du département sont les dispositions spécifiques ORSEC « aérodrome » rédigées par la préfecture du Loiret. Il y en a deux dans le département :





Dans ces deux documents, conformément à la circulaire n° 99-575 du 10 novembre 1999 relative à l'organisation et à la coordination des secours en cas d'accident d'aéronef survenant sur un aérodrome ou à son voisinage, deux zones sont définies :

- la **zone aérodrome (ZA)** qui est la zone définie par les limites domaniales de l'aérodrome et de ses dépendances ;
- la **zone voisine aérodrome (ZVA)** qui est la zone située hors de l'aérodrome, mais à une distance telle que l'action des moyens d'intervention aéroportuaires (*SSLIA notamment*) peut utilement être envisagée compte tenu des voies d'accès et des performances des moyens suivant les conditions météorologiques.

En cas d'accident au sein de la ZA, les agents du SSLIA seront les premiers intervenants. Cependant, ils restent une force « concourante ». Le responsable du SSLIA sera le commandant des opérations internes (COI) et conseiller technique du COS. Si l'accident a lieu dans la ZVA, le concours du SSLIA **peut utilement être envisagé** mais il n'est pas obligatoire. Ce dernier doit se mettre à disposition du COS et cette fois-ci le responsable du SSLIA n'est pas COI. Enfin, si l'accident se trouve en dehors de la ZVA, le concours du SSLIA n'est pas justifié.

Il convient de rappeler qu'après chaque crash d'aéronef, une enquête est réalisée par les enquêteurs de la GTA et du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA Aéro). C'est pourquoi, **il est nécessaire d'appliquer la préservation des traces et des indices (PTI)**.

... ET LES DISPOSITIONS ORSEC-SATER DANS TOUT ÇA ?

Concernant cette intervention, il est à noter que le plan ORSEC-SATER (sauvetage aéro-terrestre) n'est pas déclenché par le préfet en raison de l'identification du lieu probable de l'accident dès l'alerte. Il n'est donc pas nécessaire de mobiliser des moyens terrestres pour réaliser une recherche. Néanmoins et indépendamment des dispositions spécifiques ORSEC-SATER, toute recherche ou chute d'aéronef déclenche une mission de recherche et de sauvetage (SAR) par les urgences aéronautiques de l'ARCC Lyon-Mont-Verdun.

L'objectif de ces dispositions est de permettre la localisation des aéronefs en détresse, disparus ou accidentés par des moyens terrestres et radioélectriques dans les délais les plus courts afin de porter assistance à ses occupants.

Les dispositions sont articulées en quatre phases qui correspondent à une intensification progressive des recherches, une montée en puissance du commandement et des moyens :

- phase **ALPHA** : « *On est sans nouvelle d'un aéronef* » - (SDIS non sollicité) ;
- phase **BRAVO LIMITE** : « *Il est plausible qu'un aéronef soit en détresse dans une zone probable* » - (SDIS peut être mis en pré-alerte) ;
- phase **BRAVO** : « *Un aéronef est en détresse ou a disparu dans une zone probable sans qu'il soit possible de localiser l'accident* » - (SDIS alerté)
- phase **CHARLIE** : « *La zone probable d'accident est localisée et sa dimension suffisamment réduite pour opérer des recherches fines* » - (SDIS engagé).

ET POUR EN SAVOIR PLUS, CONSULTEZ LE
GDO « INTERVENTIONS SUR DES AERONEFS
DE TYPE ULTRA LEGER MOTORISE »

