

Aerodrome Emergency Guide and Checklist

Principe :
Garder son calme et ne pas perdre de temps !

Version février 2017

Précisions :

Ce document bref sert de check-list pour l'utilisation en cas d'incidents sur les aérodromes. Elle ne couvre pas chaque cas possible, elle ne livre que les étapes les plus élémentaires qui doivent être considérées lors d'un incident par rapport avec un aéronef.

Toutes personnes actives sur un aérodrome devraient avoir connaissance de cette check-list.

Base juridique de „l'Aerodrome Emergency Guide and Checklist“ :

Ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT, RS 742.161)

Loi fédérale sur l'aviation (LA, RS 748.0)

RÈGLEMENT (UE) no 996/2010 du parlement européen et du conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile

Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation - Aircraft Accident and Incident Investigation



“L'Aérodrome Emergency Guide and Checklist” est publié par l'Association Suisse des Aérodromes ASA.
Plus d'information sur www.aerodromes.ch

Un incident a eu lieu ! – Les pas prioritaires :

Reconnaitre la situation et entrevoir les dangers.

Principe : Se préserver de dangers divers.

- 1. Protéger les vies humaines/porter premiers secours**
- 2. Sécuriser le lieu de l'accident pour que les mesures de sauvetages ne soient pas entravées.**
- 3. Alarmer : Appel au numéro 117** (tout autre sera coordonné automatiquement)
Pour le „117“ il est utile de savoir, s'il y a besoin de pompiers, s'il y a des victimes et s'il y a besoin d'une ambulance ou si un hélicoptère peut atterrir.
- 4. Conserver le lieu de l'accident & protéger la propriété :** Traitez le lieu de l'accident comme un lieu du crime. Conservez par tous les moyens jusqu'à ce qu'une équipe d'enquête de l'SESE soit arrivée. Identifiez les témoins, prenez note des identités et des adresses. Les objets sont à protéger de tout dégâts et de destruction.

Actes suivants :

- **Annonce immédiate de l'incident à l'SESE sous le numéro 1414** (le numéro 1414 est le service de garde de l'SESE).
- **Enquête et information :** Prenez des notes/rédigez un journal d'incident et n'empêchez en aucun cas le flux d'information à l'SESE, même si toutes informations lui sont disponibles.
- **Récupération :** Au lieu de l'accident, tout sera réglé par l'SESE. Elle donne aussi l'autorisation de la récupération et de la remise en état après la clôture de l'administration des preuves.
- Livrer un NOTAM si l'aérodrome reste fermé pendant un certain temps.

En cas d'aéronef disparu :

Alarmer le service SAR (SEARCH & RESCUE) : RCC Zurich 058 717 06 50 (24H)

Détournements / menaces d'attentat à la bombe :

Donner immédiatement l'alerte conformément à l'Annexe A / confidentiel

1. Protéger les vies humaines et porter premiers secours

- D'abord il faut dégager les victimes de la zone de danger.

Mais : Souvent, en cas de situations critiques, les sauveteurs portent premiers secours sans réfléchir et se mettent en danger afin qu'ils deviennent eux-mêmes victime. Pointez donc les risques possibles et empêchez-les.

- Les périls à un lieu de l'accident d'avion pourraient être :

a. Des substances inflammables

- i. Du carburant non-utilisé (ou d'autres matières)
- ii. BPS (*Ballistic Recovery Systems*, des systèmes de secours balistiques)



Images : une parachute BPS dans un jerrycane ou dans un sac avec velcro



Images : identificateur d'un avion avec système BPS

Indication : aussi les avions des plus vieilles générations peuvent être équipés comme retrofit, ce qui peut éventuellement paraître inattendu.

→ Lors d'un incident avec un avion au système BPS, installez une zone de sécurité (cône) d'au moins 100 mètres en longueur et de 30 mètres en largeur.

- iii. Batteries d'avion
- iv. Accumulateurs de haut niveau par exemple dans des avions électriques (p. ex. Antares)
- v. Pièces d'artifices et des substances similaires
- vi. De l'herbe, une partie de forêt ou des steppes qui s'enflamment

Indication : Des objets déjà brûlés, éteints ou toujours flambants peuvent se ré-enflammer en cas de changement de conditions !

b. Substances toxiques

- i. Du carburant, de l'huile, des liquides hydrauliques
- ii. Des métaux exotiques de l'avion comme par exemple du béryllium, du lithium, du chrome et du mercure
- iii. Des charges transmises par l'avion

Indication : En cas de brisure ou de feu les avions en composites de plastique peuvent libérer des fibres alvéolaires. Cela nécessite des mesures de sécurité comme l'emploi d'un masque pour poussières fines, jusqu'à des appareils respiratoires et des vêtements de protection appropriés.

c. Récipients sous pression

1. des pneus (souvent sous pression de plus d'une douzaine de bar)
2. des bouteilles d'oxygènes et des extincteurs
3. des récipients hydrauliques
4. des amortisseurs hydrauliques à huile

De l'extérieur, ces récipients peuvent sembler en ordre alors qu'ils sont réellement abîmés !

d. Périls mécaniques

1. des pièces en métal sous tension (des pales de rotor, arqués ou bandés)
2. des objets lourds
3. des matériaux composites (bords coupants, pièces brisées)

c. Périls biologiques – p. ex. en cause de maladies contagieuses des victimes ou des passagers.

d. Périls dans l'environnement – le temps, le terrain, les animaux

- Faites tout ce qui est nécessaire pour sauver les victimes et pour éteindre le feu, mais prenez en compte que l'environnement autour du lieu de l'accident ne doit changer le moins possible. Prenez note et photographiez le lieu de l'accident ou des pièces à dégager si vous deviez sauver des victimes ou éteindre un feu.
- Définissez les mesures protectrices et utilisez les vêtements de protection. Bougez méticuleusement sur le terrain et soyez prudent avec le maniement de l'épave.

- Assurez que les personnes vous aidants soient équipées de vêtements appropriés comme des bottes, des longs pantalons, pull, gants en cuir (gants en plastique pour le contact avec humains) et appareils respiratoires si nécessaire.
- **Porter secours :**

Questions	Non	Oui
Personne consciente ?	Contrôler la respiration	Protection, encadrement, soins (de la plaie)
Respiration normale ?	Circulation Massage cardiaque 30 compressions (fréquence de 100 fois par minute au moins)	Position des personnes inconscientes : position latérale de sécurité (PLS)
Le sauveteur est-il capable de faire du-bouche-à-bouche ?	Continuer avec le massage cardiaque 30 compressions (fréquence de 100 fois par minute au moins)	Airways Libérer les voies respiratoires Breathing Faire du-bouche-à-bouche ou du bouche-à-nez. 2 coups !
Défibrillateur en disposition ?	Continuer avec le massage cardiaque	Défibriller
Signe de vie après la défibrillation ?	Continuer avec CABD	Protection, encadrement, soins (de la plaie)

2. Assurer le lieu de l'accident

- **But :** les mesures de sauvetage n'osent pas être entravées !
- Désignez une ou plusieurs personnes qui informent le service de secours. Il s'agit d'assurer que le service de secours sache tout de suite où aller lors de son arrivée.
- Désignez une ou plusieurs personnes comme soigneur pour les personnes blessées ou sous choque, jusqu'à ce que le service de secours arrive.

- Les carcasses d'avions attirent les humains comme des aimants. Eloignez les personnes non-impliquées du lieu de l'accident. N'hésitez pas de prendre des mesures énergiques. Minimalisez le nombre de personnes présentes.

3. Alarmer : le 117 est le numéro central

1. Où est le lieu de l'accident ?

- Données de coordonnées p. ex. par récepteur GPS, téléphone portable
- Canton, localité, toponyme
- Points marquants dans l'environnement (montagnes, bâtiments, rues, eaux, etc.)

2. Qui est atteignable sur place et comment ?

- Nom et numéro de téléphone

3. Qu'est-ce qui s'est passé exactement ?

- Quand et comment est-ce que l'accident s'est produit ?
- Qu'est-ce que vous avez vu ?

4. Combien de personnes sont impliquées et avec quelle gravité ?

- Nombre de personnes concernées
- Types de blessures

5. Quelle est la situation sur place ?

- Atterrissage en hélicoptère possible ?
- Danger en cause de câbles, cordes ou antennes ?

6. Comment sont les conditions météorologiques sur place ?

- Visibilité ? Précipitations ? Vent ?

L'alarme direct sous le 1414 ou l'application de la Rega sont recommandés quand l'hélicoptère peut accéder aux victimes plus rapidement que d'autres service de secours.

Signaux à l'intention du pilote :



Nous avons
besoin d'aide!



Nous n'avons pas
besoin d'aide

Terrain d'atterrissage pour l'hélicoptère de secours :

- Grandeur de 25 x 25 mètres, pas d'obstacles (câbles, etc.)
 - environ 100 mètres de distances du lieu de l'accident
- Des objets branlants sont à évacuer (habits, sacs-à-dos, parasols, etc.)
- Ne pas quitter le lieu lors de l'atterrissage, mais s'agenouiller par terre.
- Chercher le contact visuel avec le pilote.
- Pas d'approche de l'hélicoptère avant que le rotor se soit arrêté.

4. Préserver le lieu de l'accident & protéger les propriétés

- **Principe** : Traitez le lieu de l'accident comme un lieu du crime. Les épaves et les biens transportés ne devraient pas être détruits ou déplacés. Exceptions :
 - pour sauver des victimes,
 - pour empêcher une destruction totale de l'épave,
 - pour protéger le public.
- Les morts n'osent être enlevés de leur position qu'avec la permission de la direction d'enquête.
- Principalement, le lieu de l'accident devrait être sécurisé par les propres agents de l'aérodrome ou par des représentants des autorités publiques (police, pompiers, etc.).
- Jusqu'à l'arrivée de la police ou des représentants de l'SESE, c'est la direction de l'aérodrome qui décide de l'accès au lieu de l'accident. Cela implique concrètement :

1. **Un contrôle de l'accès** en barrant le lieu et en écartant les individus non-impliqués. Recommandation : Installez un « système d'accès » pour identifier les personnes autorisées (p. ex. en introduisant une obligation de porter un gilet fluo).
 2. Chaque individu qui reçoit accès doit être informé des **périls** et de la **situation particulière** sur place.
 3. Chaque individu qui reçoit accès doit être avisé de **ne pas changer l'état du lieu**. Exception : pour la protection et le sauvetage de vies humaines.
- Précision : Si le lieu de l'accident ne peut être barré correctement ou si des individus ne donnent suite à vos ordres de ne pas se rapprocher du lieu, il est souvent efficace de se débarrasser de tiers (en particulier de badauds) en indiquant les périls immédiats sur place (périls sous chiffre 1).
 - L'équipe d'enquête de l'SESE peut demander à la police une garde continuelle du lieu.
 - Protection de la propriété : Des pièces justificatives pourraient être détruites facilement ou pourraient être cible de chasseurs de souvenirs avant que les enquêteurs de l'SESE arrivent. Photographiez donc tout, p. ex. les interrupteurs de cockpit, les traces et d'autres pièces justificatives spécifiques.

Enquête et information

- Les incidents (pour les définitions consultez le glossaire) sont à annoncer à l'SESE immédiatement.
- Précision en matière d'art. 17 al. 3 OEIT : Les incidents survenus à des engins ultralégers, des planeurs de pente, des parachutes, de cerfs-volants, des parachutes ascensionnels et des ballons captifs ne doivent pas être déclarés.
- Assurez l'équipement pour l'inventaire. Les valeurs mobilières personnelles comme les casques, masques à oxygène, équipement de survie, notes, cartes, etc., mais aussi les documents techniques (les dispatch-logs et les documents pour la préparation du vol du PIC) doivent être en disposition de l'SESE au début de l'enquête.
- Identifiez les témoins : Assurez que vous receviez noms, adresses et numéros de téléphone des témoins. Vérifiez-les.
- Vous ou une autre personne sous votre ordre devrait garantir que les témoins soient à disposition pour des renseignements à tout moment.
- Demandez des descriptions écrites des circonstances de l'accident le plus tôt possible.
- N'hésitez pas à livrer le premier message (et aussi les suivants) à l'SESE :

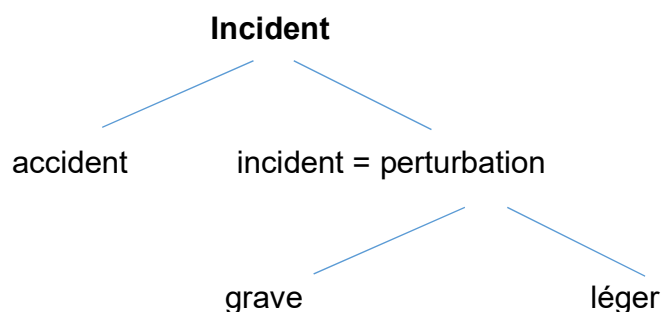
Service suisse d'enquête de sécurité SESE :
Domaine Aviation
Aéropole 1
1530 Payerne
Service de garde : 1414
Téléphone (+41) 26 458 33 00 (heures de bureau)
Fax (+41) 26 458 33 01
E-Mail : info-av@SUST.admin.ch

- Le service de garde désignera un directeur d'enquête. Suivant la gravité ou la complexité de l'incident, il est autorisé à s'adjoindre les services d'experts et d'autres directeurs d'enquête.
- N'hésitez pas à transmettre les premières (mais aussi les suivantes) informations disponibles à l'SESE.

Récupération

- Lors d'un incident, l'autorité compétente est l'ASEA. L'enquête, donc le relevé de toutes dates qui peuvent contribuer à une conclusion comment s'est produit l'accident, se déroule sous sa responsabilité.
- L'ASEA est aussi responsable à ce qu'aucune personne (même pas le propriétaire) touche l'épave avant qu'une conclusion concrète de l'enquête puisse être tirée, que tous les faits soient exposés ou que l'inventaire sur place soit clôturé.
- L'investissement pour la récupération de l'épave (et les coûts qui en résultent) sont habituellement garantis par l'utilisateur de l'aéronef ou par son assurance.
- Quand l'autorité compétente l'autorisera, les débris d'épave sont à débarrasser du lieu par le propriétaire avec l'aide d'une entreprise de récupération domiciliée ou privilégiée ou alors avec l'aide des pompiers locaux.
- Prudence pendant la récupération et l'élimination de l'épave : Normalement il devrait avoir des spécialistes sur place qui s'y connaissent avec les dangers de telles opérations.
- Indication : La prise de contact avec l'assurance pendant les activités de récupération et de l'élimination de l'épave est fortement recommandée.

Glossaire



- **Accident**, un événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues ou, dans le cas d'un aéronef sans équipage, entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel:

a) Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef, ou
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
- directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneumatiques, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage, comme de petites entailles ou perforations, ou de dommages

mineurs aux pales du rotor principal, aux pales du rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radôme); ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

- **Incident grave** : un incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté. Une liste d'exemples d'incidents graves est jointe en annexe ;
- **Blessure grave** : toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne une des conséquences suivantes :
 - a) Une hospitalisation de plus de 48 heures, dans les sept jours suivant la date à laquelle la blessure a été subie ;
 - b) la fracture de tout os (à l'exception des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ;
 - c) des déchirures qui sont à l'origine d'hémorragies graves, ou de lésions au niveau d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ;
 - d) des lésions de tout organe interne ;
 - e) des brûlures au deuxième ou au troisième degré, ou des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ;
 - f) l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

Numéros & contacts

- Police : 117
- Ambulance : 144
- REGA : 1414
- Pompiers : 118
- Intoxication : 145
- Appel d'urgence en Europe : 112
- **Contacts internes de l'aéroport – ces personnes sont à informer lors d'un incident :**

Fonction	Nom	Téléphone (fixnet)	Téléphone (mobile)
Chef d'aérodrome			
Suppléant du chef d'aérodrome			
Propriétaire de l'aérodrome (POC)			
Suppléant du propriétaire de l'aérodrome (POC)			
POC de la cellule de crise			
POC de l'assurance			

POC : Person/Point of Contact

Modèle : journal d'incident

auteur : _____
incident : _____
lieu : _____
date : _____
horaire : _____

Journal tenu de tous événements, mesures prises, rapports par message radio, etc.

Horaire (Local Time)	Action (Qui a fait quoi ? Qui se trouve où ? Mesures ?)	Réalisation (annotations)

Annexe A – événements liés à la sûreté

Extraits du programme national de sûreté de l'aviation (NASP), 9^e édition du 15 juillet 2016.

Conformément à l'art. 122c de l'ordonnance sur l'aviation (OSAv ; RS 748.01), le NASP est rédigé en anglais et n'est pas rendu public.

En vertu de l'art. 6 de l'ordonnance concernant la protection des informations (Oprl ; RS 510.411), il est classé confidentiel et des extraits ne sont communiqués qu'en tant que de besoin (principe « *need-to-know* »).