- *Commandant Frédéric Massip* (ER)

- Groupement opérations du SDIS de Vaucluse
- Membre d'équipage de surveillance et d'investigation aérienne
- Membre d'équipage d'hélicoptère bombardier d'eau
- Pilote civil membre de l'aéroclub Vauclusien à Avignon

Le spectacle aérien peut être classé en manifestation de grande importance

Le support législatif de l'étude de sécurité a pour base: le code de l'aviation civile et l'arrêté interministériel relatif aux manifestations aériennes, s'appliquent également toutes les dispositions relatives à la sécurité des établissements recevant du public.

Dans un projet d'évènement aérien les principaux risques étudiés sont:

- La chute d'aéronef
- Le risque terroriste et malveillance
- Le mouvement de foule
- Le risque incendie

Après consultation des services concernés de l'état, de la région, du département et des communes, la manifestation doit **obtenir un arrêté Préfectoral d'autorisation**, sont classement sera déterminé suivant la jauge public en faible, moyenne ou grande importance.

Tour de France: arrivée
d'étape Mont Ventoux

L'ordre départemental

es

e

de secours (CODIS)

écurité

Qu'attendre du SDIS et de son service de sécurité secours et incendie ?

Le SDIS dispose d'équipes spécialisées dans de nombreux domaines des risques naturels et technologiques, il s'adapte aux nouveaux risques et reste le conseiller technique de l'état dans le domaine de l'organisation des secours, il élabore le plan ORSEC départemental et propose au Préfet le déclenchement des plans spécialisés (NOVI par exemple) et en assure le commandement des opérations de secours.

Il peut mettre à disposition de l'organisateur d'un évènement public aérien un service de sécurité secours et incendie composé de sapeurs-pompiers équipés de moyens « standard ». **Ce dispositif sera capable d'intervenir immédiatement, de déterminer la suffisance des moyens, d'anticiper une situation évolutive et de mesurer l'impact de l'évènement sur la manifestation.**

Véhicules d'intervention les plus adaptés

Véhicules d'intervention les plus adaptés

Qu'elles sont les principales contraintes opérationnelles du service de sécurité secours et incendie du SDIS ?

- Pas de liaison radio permanente avec la DV donc, pas de clairance possible pour cheminer à tout moment et au plus vite en zone d'aéroport
- Absence de notion des risques spécifiques aux abords des aéronefs
- Dispositifs techniques de sécurité des aéronefs inconnus
- Pas d'expérience sur l'abordage, le sauvetage ou la désincarcération des équipages

Conclusion: En meeting aérien il faut palier aux contraintes du service de sécurité du SDIS

1/ ***Former et informer***: cartographie des pistes et de la zone, moyens de communication, position et rôle des différents acteurs et autres intervenants, …

2/ **Initier à la *connaissance des aéronefs***: spécificités des voilures tournantes, des avions militaires et civils, équipements particuliers des machines, installation des équipages à bord, …

3/ **Imposer le *travail en binôme*** avec le SSLIA ou les membres spécialisés désignés par l'organisateur

4/ **Conseiller** l'utilisation de moyens indépendants, légers et rapides, adaptés à une situation de réaction immédiate (en complément de moyens plus lourds)

5/ ***Envisager et débriefer*** tout type de situation connue

Merci de votre attention

POMPIERS D’AEROPORT

LEUR FORMATION :

ARRETE DU 18 JANVIER 2007 / EASA

- Prérequis :
  - Pompier (professionnel ou volontaire)
  - Conducteur poids lourds

    - Formation initiale (2 à 3 semaines)
    - Formation locale (selon l’aéroport)
    - Formation continue

CE QU’ILS FONT :

- Objectif principal : sauver des vies humaines
  - Maintenir des conditions de survie
  - Protéger un couloir d’évacuation

COMMENT :

- CAMION tout-terrain avec lance-tourelle

- PRODUIT :
  - Mousse
  - CO2
  - Poudre

POMPIER DU SDIS :

- Professionnel ou volontaire
- CAMION
    - Très peu de tout-terrain
    - Pas de lance-tourelle
- PRODUIT :
    - Eau
    - Poudre

PAR CONSÉQUENT :

- FORMATION :
  - Ne connaissent pas la circulation au milieu des avions
  - Ne connaissent pas l'aéroport (ornière, travaux,…)
  - Ne savent pas « approcher » un aéronef (hélice, parachute, coupures d'urgence,…)
    - → Risque de suraccident
    - Ne connaissent pas les taxiways,….

- EQUIPEMENT :

- Très peu de tout-terrain → risque d’être bloqué
- Pas de lance-tourelle → pas d’attaque « massive »
- N’ont pas de VHF
- Attaque à l’eau…

- SI POSSIBLE :
  - SI PAS DE POMPIER D’AEROPORT SUR LE TERRAIN
    - Aéroport voisin
    - ...
  - MOYEN D’INTERVENTION IMMEDIATE
    - 4x4 ou moto avec extincteurs

- ARRIVEES / REPETITIONS

- AVOIR DES POMPIERS EST-IL SUFFISANT ?

→ IL FAUT AUSSI :

SE PREPARER !!

- COMMENT ?

PRESENTATEUR :

S’EQUIPER :

VETEMENTS

CHAUSSURES

PRESENTER SON AERONEF :

DV

POMPIERS

RISQUE PARTICULIER ?

ORGANISATEUR :

- PREVOIR VEHICULE INTERVENTION
- PREVOIR LA MEDICALISATION
- EXERCICE CRISE (PC, LIAISON, ANNUAIRE)
- BRIEFING