



Directive

AD I-001 F

Objet:

Sauvetage et lutte contre l'incendie sur les aérodromes suisse (Directive RFF pour les aérodromes)

Référence du dossier : 361.400.0001 / AD I-001 F

Bases légales:

- art. 3 et 36 de la loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.
- art. 2, 3, 29d, 29e et 29g de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1)
- Annexe 14 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Annexe 14 OACI; RS 0.748.0)
- Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008
- Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Authority, Organisation and Operations Requirements for Aerodromes concernant le règlement (UE) n° 139/2014
- Manuel des services d'aéroport (Doc 9137) de l'OACI, Partie 1 - Sauvetage et lutte contre l'incendie

Destinataires:

- Exploitants d'aérodromes
- Exploitants civils d'aérodromes militaires à co-utilisation civile
- Chefs d'aérodrome

Edition du:

Entrée en vigueur de la présente version: 1er janvier 2018

N° de la présente version: 4.1

Entrée en vigueur de la première version: 01.08.2008

Auteurs:

Division Sécurité des infrastructures

Approuvée le / par:

25.9.2017 / la direction de l'office

Table des matières

1	But	3
2	Champ d'application	3
3	Disponibilité et dotation minimale des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie	3
	3.1 Disponibilité sur les aéroports	3
	3.2 Disponibilité sur les champs d'aviation et les aérodromes militaires à co-utilisation civile	4
	3.3 Ampleur des moyens	5
4	Personnel minimal	5
	4.1 Aéroport	5
	4.2 Champs d'aviation et aérodromes militaires à co-utilisation civile	6
5	Instruction	6
	5.1 Instruction minimale	6
	5.2 Organisation	7
6	Nombre minimal de véhicules d'incendie et quantités minimales d'agents extincteurs	7
	6.1 Aéroports	7
	6.2 Champs d'aviation et aérodromes militaires à co-utilisation civile	7
7	Exercices d'urgence	7
	7.1 Fréquence	7
	7.2 Organisation	8
	7.3 Tests d'alarme	8
	7.4 Plan d'urgence	8
8	Surveillance	9
9	Inspections	9
10	Entrée en vigueur	9

1 But

- 1.1 La présente directive définit le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie sur les aérodromes suisses.
- 1.2 Les aéroports de Bern-Belp, de Genève, de Lugano et de Zurich de même que le champ d'aviation de St. Gallen-Altenrhein sont soumis au règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes (ci-après règlement de l'UE sur les aérodromes) et aux AMC/GM to Annex IV - PART-ADR-OPS, Subpart B – Aerodrome operational services, equipment and installations publiés par l'AESA et datés du 27 février 2014 (ci-après partie ADR.OPS, sous-partie B) dès lors qu'ils ont été certifiés conformément à ces bases réglementaires.
- 1.3 Les exigences de la section 9.2 (Sauvetage et lutte contre l'incendie) de l'Annexe 14 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale et celles du Manuel des services d'aéroport (Doc 9137) de l'OACI, Partie 1 - Sauvetage et lutte contre l'incendie s'appliquent aux aérodromes concessionnaires de Birrfeld, de Bressaucourt, d'Écuvillens, de Granges, de Lausanne, des Éplatures, de Samedan et de Sion ainsi qu'aux champs d'aviation de Buochs, de Locarno, de Payerne et de Saanen.

2 Champ d'application

- 2.1 La présente directive s'applique aux exploitants et aux chefs des aérodromes civils (aéroports et champs d'aviation, à l'exclusion des héliports) et des aérodromes militaires à co-utilisation civile de Suisse.¹
- 2.2 La présente directive s'applique sous réserve des prescriptions et des charges édictées par l'OFAC dans le cadre de procédures particulières (p. ex. autorisation de manifestations aériennes publiques).
- 2.3 Au sens de la présente directive sont réputés aéroports les aérodromes concessionnaires (Berne-Belp, Birrfeld, Bressaucourt, Écuvillens, Genève, Grenchen, Lausanne, Les Éplatures, Lugano, Samedan, Sion, Zurich).
- 2.4 Au sens de la présente directive sont réputés champs d'aviation les aérodromes de Buochs, de Locarno, de Payerne, de Saanen et de St. Gallen-Altenrhein.

3 Disponibilité et dotation minimale des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

3.1 Disponibilité sur les aéroports

- 3.1.1 L'exploitant d'aérodrome veille à ce que, durant la totalité des heures d'ouverture, les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie disposent des moyens prévus par la partie ADR.OPS, sous-partie B du règlement de l'UE sur les aérodromes ou, selon

¹ La présente directive **ne s'adresse pas** aux exploitants d'aéronefs auxquels s'applique la directive 0-001 E de l'OFAC *Planning criteria for flight operators concerning requirements on rescue and fire fighting services (RFFS directive for flight operators)*.

le cas, par l'Annexe 14 OACI pour la catégorie correspondante définie en fonction des avions qui utilisent l'aérodrome.

- 3.1.2 Il fixe une procédure qui permette de satisfaire aux exigences de la catégorie requise, en veillant à ce que le personnel d'intervention, de même que les véhicules et moyens d'extinction exigés jouissent d'un degré de préparation approprié (p. ex. PPR lorsque les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie ne correspondent pas en tout temps aux exigences de la catégorie la plus élevée).
- 3.1.3 Le chef d'aérodrome veille à ce que la procédure qui permette de satisfaire aux exigences de la catégorie requise soit publiée dans la publication d'information aéronautique (AIP, VFR Manual inclus).
- 3.1.4 Toute modification en relation avec la catégorie publiée doit au préalable recevoir l'assentiment de l'OFAC.
- 3.1.5 Il convient d'informer les services ATC – si tant est que ces services soient disponibles sur l'aérodrome en question - en cas de déclassement de la catégorie d'aérodrome publiée pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie. Il appartient au chef d'aérodrome de décider s'il y a lieu de publier un NOTAM en conséquence et du moment de sa publication.

3.2 Disponibilité sur les champs d'aviation et les aérodromes militaires à co-utilisation civile

3.2.1 *Vols d'avions d'une masse maximale au décollage (MTOM) égale ou supérieure à 2250 kg assurés par des compagnies aériennes commerciales*

3.2.1.1 L'exploitant d'un champ d'aviation ou d'un aérodrome militaire à co-utilisation civile veille, pendant le déroulement des opérations de vol, à ce que les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie disposent des moyens prévus par l'Annexe 14 OACI pour la catégorie correspondante définie en fonction des avions qui utilisent l'aérodrome.

3.2.1.2 Il fixe une procédure qui permette de satisfaire aux exigences de la catégorie requise, en veillant à ce que le personnel d'intervention, de même que les véhicules et moyens d'extinction exigés jouissent d'un degré de préparation approprié lors de ces vols (p. ex. PPR lorsque les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie ne correspondent pas en tout temps aux exigences de la catégorie la plus élevée).

3.2.1.3 Le chef d'aérodrome veille à ce que la procédure qui permette de satisfaire aux exigences de la catégorie requise soit publiée dans la publication d'information aéronautique (AIP, VFR Manual inclus).

3.2.1.4 Toute modification en relation avec la catégorie publiée doit au préalable recevoir l'assentiment de l'OFAC.

3.2.2 *Vols d'avions d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure à 2250 kg assurés par des compagnies aériennes commerciales et vols privés*

L'exploitant d'un champ d'aviation ou d'un aérodrome militaire à co-utilisation civile est tenu de définir une procédure qui permette en cas d'urgence l'intervention rapide des moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie propres au champ d'aviation ou à l'aérodrome ou de moyens locaux. Ces moyens doivent satisfaire aux exigences de la catégorie 1.

3.3 Ampleur des moyens

Les moyens minimaux dont sont tenus de disposer les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie sont publiés dans l'AIP et dans le VFR Manual.

4 Personnel minimal

4.1 Aéroports

4.1.1 Pendant la totalité des heures d'exploitation, les aéroports doivent disposer de personnel réglementairement formé au sauvetage et à la lutte contre l'incendie. L'effectif minimal requis est fixé comme suit:

Catégorie 1	1 personne
Catégorie 2	2 personnes
Catégorie 3	3 personnes
Catégorie 4	conformément à l'analyse des ressources
Catégorie 5	conformément à l'analyse des ressources
Catégorie 6	conformément à l'analyse des ressources
Catégorie 7	conformément à l'analyse des ressources
Catégorie 8	conformément à l'analyse des ressources
Catégorie 9	conformément à l'analyse des ressources
Catégorie 10	conformément à l'analyse des ressources

4.1.2 L'effectif minimal requis propre à garantir que, dans le pire des scénarios, les véhicules et les équipements soient déployés aussi rapidement que possible et avec l'efficacité maximale est déterminé à l'aide d'une analyse des ressources (Task Resource Analysis). Les facteurs suivants sont à prendre en compte dans l'analyse des ressources (liste non exhaustive):

- conception de l'aéroport ;
- emplacement de la caserne des pompiers ;
- types d'avions en circulation ;
- catégorie des services de sauvetage et d'incendie ;
- délai d'intervention (*Response Time*);
- nombre minimal de véhicules pompiers (autopompes) ;
- quantités minimales d'agents extincteurs ;
- débit exigé ;
- équipement exigé ;
- qualification et instruction ;
- scénarios d'accident plausibles ;
- personnes impliquées, nombre de passagers.

La réduction de l'effectif du personnel d'intervention en-deçà de l'effectif minimal déterminé par l'analyse des ressources est conditionnée à la réalisation d'une évaluation de la sécurité (Safety Assessment)

4.1.3 L'analyse des ressources est à soumettre à l'OFAC pour examen jusqu'au 31 décembre de chaque année.

4.1.4 Les normes de la Fédération suisse des sapeurs-pompiers (FSSP) et des corps de sapeurs-pompiers cantonaux s'appliquent par analogie aux équipements personnels.

4.2 Champs d'aviation et aérodromes militaires à co-utilisation civile

Les mêmes règles s'appliquent par analogie aux champs d'aviation et aux aérodromes militaires à co-utilisation civile, pour autant que le trafic aérien exige des services de sauvetage et d'incendie qu'ils jouissent du degré de préparation défini au ch. 3.2 ci-dessus.

5 Instruction

5.1 Instruction minimale

Les exigences en matière d'instruction annuelle minimale du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie sur les aérodromes sont les suivantes :

Aéroports de Bern-Belp, de Genève, de Lugano, de Zurich et le champ d'aviation de St. Gallen-Altenrhein :

- ces aérodromes sont soumis à la partie ADR.OPS, sous-partie B du règlement de l'UE sur les aérodromes. Un programme d'instruction portant sur des thèmes choisis, sur le respect des exigences médicales et comprenant un certain nombre d'exercices est à soumettre à l'OFAC.
- une instruction de deux heures en compagnie d'un expert² et portant sur la lutte contre les incendies d'avions ainsi que sur le service sanitaire sera dispensée. Les experts rédigent un rapport sur la formation à l'attention des chefs d'aérodrome que ces derniers font suivre à l'OFAC.

Aérodromes de Birrfeld, de Bressaucourt, de Buochs, d'Écuvillens, de Grenchen, de Lausanne, des Éplatures, de Locarno, de Payerne, de Saanen, de Samedan et de Sion :

- ces aérodromes sont soumis à l'Annexe 14 OACI et au Doc 9137 de l'OACI, Airport Services Manual Part I, Rescue and Fire Fighting (RFF)
- ils ont l'obligation d'organiser au moins 2 exercices de lutte contre les incendies d'avions de 2 heures, service sanitaire compris ;
- les porteurs d'appareils respiratoires doivent de surcroît effectuer au moins trois exercices spécifiques de 2 heures (les exercices spécifiques effectués dans leur organisation habituelle (corps local des sapeurs-pompiers) sont pris en compte) ;
- une instruction de deux heures en compagnie d'un expert et portant sur la lutte contre les incendies d'avions, service sanitaire compris sera dispensée. Les experts rédigent un rapport sur la formation à l'attention des chefs d'aérodrome que ces derniers font suivre à l'OFAC.

² Expert : membre du corps des sapeurs-pompiers professionnels des aéroports de Genève ou de Zurich, commandant des sapeurs-pompiers d'un aérodrome régional, spécialiste possédant des connaissances avérées en matière de lutte contre les incendies d'avions.

5.2 Organisation

- 5.2.1 Le chef d'aérodrome remet au plus tard le 31 décembre de chaque année à l'OFAC le programme d'instruction de l'année suivante.
- 5.2.2 Les chefs des services du feu des aéroports et des aérodromes participent au rapport annuel de coordination (rapport des commandants) ou à défaut s'y font représenter par un expert qualifié.

6 Nombre minimal de véhicules d'incendie et quantités minimales d'agents extincteurs

6.1 Aéroports

Le nombre minimal de véhicules d'incendie prêts à intervenir sur les aéroports, ainsi que les quantités minimales d'agents extincteurs principaux et complémentaires doivent correspondre aux valeurs fixées par la partie ADR.OPS, sous partie B du règlement de l'UE sur les aérodromes ou, selon le cas, par l'Annexe 14 OACI.

6.2 Champs d'aviation et aérodromes militaires à co-utilisation civile

Les mêmes règles s'appliquent par analogie aux champs d'aviation et aux aérodromes militaires à co-utilisation civile, pour autant que le trafic aérien exige des services de sauvetage et d'incendie qu'ils jouissent du degré de préparation défini au ch. 3.2 ci-dessus.

7 Exercices d'urgence

7.1 Fréquence

- 7.1.1 Les aéroports de Bern-Belp, de Genève, de Lugano, de Zurich et le champ d'aviation de St. Gallen-Altenrhein organisent des exercices d'urgence aux intervalles prescrits par la partie ADR.OPS, sous partie B du règlement de l'UE sur les aérodromes.
- 7.1.2 Sur les aérodromes de Birrfeld, de Bressaucourt, de Buochs, d'Écuvillens, de Grenchen, de Lausanne, des Éplatures, de Locarno, de Payerne, de Saanen, de Samedan et de Sion, ces exercices sont organisés tous les trois ans conformément à l'Annexe 14 OACI.
- 7.1.3 Le calendrier est le suivant :

Bern-Belp	conformément à EASA Aerodromes	dès 2019
Birrfeld	conformément à l'Annexe 14 OACI	dès 2019
Bressaucourt	conformément à l'Annexe 14 OACI	dès 2018
Buochs	conformément à l'Annexe 14 OACI	dès 2020
Écuvillens	conformément à l'Annexe 14 OACI	dès 2020
Genève	conformément à EASA Aerodromes	dès 2019
Grenchen	conformément à l'Annexe 14 OACI	dès 2019
Lausanne	conformément à l'Annexe 14 OACI	dès 2018

Les Éplatures	conformément à l'Annexe 14 OACI	dès 2018
Locarno	conformément à l'Annexe 14 OACI	dès 2018
Lugano	conformément à EASA Aerodromes	dès 2019
Payerne	conformément à l'Annexe 14 OACI	dès 2019
Saanen	conformément à l'Annexe 14 OACI	dès 2018
Samedan	conformément à l'Annexe 14 OACI	dès 2019
Sion	conformément à l'Annexe 14 OACI	dès 2018
St. Gallen-Altenrhein	conformément à EASA Aerodromes	dès 2018
Zurich	conformément à EASA Aerodromes	dès 2019

7.2 Organisation

- 7.2.1 Le chef d'aérodrome soumet à l'OFAC pour avis le concept de l'exercice d'urgence trois mois au moins avant que celui-ci ait lieu.
- 7.2.2 Le contrôle de l'organisation du plan d'urgence au moyen des exercices doit en principe couvrir tous les secteurs (front, service en amont, appels téléphoniques venant de l'extérieur). Il y a lieu d'établir des scénarios réalistes, adaptés aux aéronefs qui utilisent l'aérodrome concerné.
- 7.2.3 En principe, il est possible d'organiser des exercices partiels.
- 7.2.4 L'évaluation des exercices est confiée à des arbitres externes dûment qualifiés.
- 7.2.5 Un représentant de l'OFAC prend part à l'exercice.
- 7.2.6 Le chef d'aérodrome adresse un rapport écrit à l'OFAC dans les quatre mois suivant l'exercice au plus tard.
- 7.2.7 L'OFAC supervise la bonne application des mesures de sécurité.

7.3 Tests d'alarme

- 7.3.1 Les aéroports de Bern-Belp, de Genève, de Lugano, de Zurich et le champ d'aviation de St. Gallen-Altenrhein doivent faire état chaque année d'au moins 4 tests d'alarme réussis.

Les aérodromes de Birrfeld, de Bressaucourt, de Buochs, d'Écuvillens, de Grenchen, de Lausanne, des Éplatures, de Locarno, de Payerne, de Saanen, de Samedan et de Sion doivent faire état chaque année d'au moins un test d'alarme réussi.
- 7.3.2 Le chef d'aérodrome adresse les résultats des tests à l'OFAC au plus tard le 31 décembre de chaque année.
- 7.3.3 Si l'OFAC procède en cours d'année à un test d'alarme surprise, celui-ci peut être comptabilisé pour autant qu'il ait été réussi.

7.4 Plan d'urgence

Le chef d'aérodrome adresse un plan d'urgence révisé à l'OFAC au plus tard le 31 décembre de chaque année.

8 Surveillance

La surveillance générale des activités de sauvetage et de lutte contre l'incendie incombe à l'OFAC. L'office peut déléguer certaines tâches de surveillance ainsi que des mandats de formation et d'expertise à des organismes professionnels ou à d'autres spécialistes reconnus par lui et exerçant cette fonction pour son compte.

9 Inspections

L'OFAC ou les experts qu'il a désignés peuvent procéder, avec ou sans préavis, à des contrôles de l'infrastructure et organiser des exercices d'alarmes.

10 Entrée en vigueur

La présente directive prend effet le 1^{er} janvier 2018. Elle remplace la précédente version datant du 1^{er} février 2012.

Office fédéral de l'aviation civile


Martin Bernegger, vice-directeur
Chef de la division Sécurité des infrastructures


Pascal A. Waldner
Chef de la section Aérodrômes et obstacles à la navigation aérienne