

SSA

1948 1998

50 ans



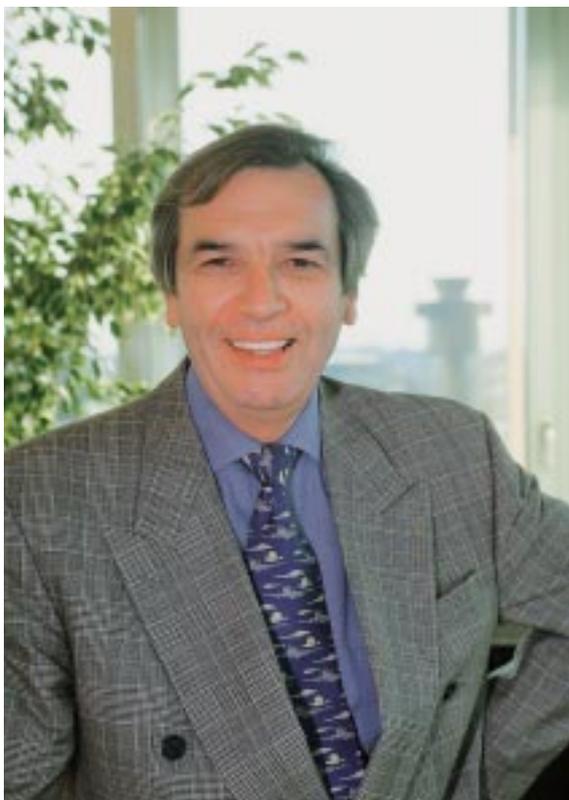
Aéroport International de Genève



*La qualité des matériels est primordiale.
Mais les hommes, et leur entraînement
quotidien, sont la principale force d'un
service de sécurité.*



Cinquante ans d'engagement total



Le vrai décollage de l'aviation commerciale civile remonte à l'immédiat après-guerre. Jusque-là, l'aviation commerciale a été celle des pionniers et l'aviation militaire celle des héros de légendes. L'Aéroport de Cointrin a vécu intensément ces époques et s'est préparé à devenir l'Aéroport International de Genève qu'il est aujourd'hui. Il n'a pas seulement fallu améliorer, agrandir et adapter l'infrastructure aéroportuaire, mais également développer les services, assurer de nouvelles tâches liées à la croissance rapide du transport aérien.

C'est pour faire face à ces exigences qu'ont été créés, il y a cinquante ans déjà, les Services de sécurité de l'Aéroport International de Genève. Cinquante ans au service des cent millions de passagers qui ont fréquenté l'Aéroport et autant d'accompagnants et de visiteurs. Cinquante ans d'organisation rigoureuse, d'interventions efficaces et d'engagement total vingt-quatre heures sur vingt-quatre, 365 jours par an.

A l'occasion de ce jubilé, la direction générale remercie les cadres, les collaboratrices et les collaborateurs du SSA de leur contribution à la qualité des prestations offertes à ses usagers par l'aéroport International de Genève, «l'Aéroport de tous les sommets».

Jean-Pierre JOBIN
Directeur général
Aéroport International de Genève

Les missions du SSA



Les missions prioritaires des Services de Sécurité de l'Aéroport International de Genève sont clairement définies :

- assurer la sécurité des passagers, des avions et autres aéronefs sur tout le territoire de l'Aéroport et autour de celui-ci; assurer la protection feu, dispenser une assistance para-médicale.
- diriger les secours en cas de catastrophe sur les lieux de celle-ci (Poste de coordination de l'intervention du plan cantonal de catastrophe ISIS)
- surveiller les entrées de service de l'Aéroport.
- convoyer tous les véhicules étrangers à l'aéroport sur le tarmac, en particulier les missions diplomatiques.
- organiser et constituer l'ossature du dispositif de déblaiement de la neige en hiver.
- contrôler les passagers, leurs bagages à main et les bagages de soute.

Message du Commandant



Tradition et progrès, évolution technique et équilibre humain ont permis au SSA d'être fidèle à sa devise « faire front ».

Servir notre aéroport, avec fierté et efficacité, demeure notre ligne de conduite depuis cinquante ans.

Le SSA a su, par sa rapidité d'adaptation et son engagement dans l'accomplissement de ses missions, faire face aux exigences de la sécurité dans un environnement aéroportuaire en constante évolution.

Discipline, engagement, formation, esprit de corps et panache sont, dans notre métier, les qualités qui mènent au succès.

Hommage doit être rendu aux anciens qui ont construit l'édifice en lui donnant une base solide, avec un certain état d'esprit et un sens profond de la mission.

Sans relâchement ni compromis, il appartiendra aux hommes et aux femmes de notre service de maintenir le cap et de relever les nouveaux défis avec la ferme volonté de « réussir ensemble ».

Je compte sur vous.
En avant pour le centième.

Jean-François DUCHOSAL
commandant du SSA

Petite histoire du SSA



Le premier
véhicule
du SSA.

TOUT COMMENÇA AVEC UN SEUL POMPIER....

Officieusement, c'est le 1er mai 1948 que les Services de Sécurité de l'Aéroport ont vu le jour. En fait de «services», c'était plutôt mince : le Service de Secours (sa dénomination d'alors) ne comportait qu'un seul homme à plein temps ! Il s'agissait du premier véritable sapeur pompier engagé par l'Aéroport, Paul Desbaillet. Avec lui commençait l'aventure du SSA...

En fait, ce qui a poussé à la création d'une unité spécialisée dans les secours et la lutte contre le feu, c'est le changement de nature et l'accroissement du trafic aérien à Genève. Avant guerre, le

nombre de passagers n'atteignait pas les 20'000 par an. En 1946, dès la première année pleine de trafic, il était de plus de 70'000 pour bondir à 166'000 en 1947. Le nombre de mouvements (atterrissages et décollages) frôlait les 30'000 en 1947.

La taille des avions avait elle aussi augmenté. C'était l'époque où l'on voyait sur le tarmac les premiers gros appareils que permettait de recevoir la nouvelle piste bétonnée de 2'000m. Et en 1947 - nous avons commémoré cet événement l'an passé - le trafic transatlantique commençait avec le premier vol Genève-New York effectué par un DC-4 de Swissair.

L'époque héroïque

Il devenait donc évident qu'il fallait être capable de faire face aux éventuels incidents ou accidents. D'où la création d'un Service de secours. «Son premier chef a été Jean Delieutraz, chef de l'atelier mécanique», se souvient Charles Annen, qui fut de la première équipe. «Le premier «vrai» pompier engagé a bien été Paul Desbaillet, que j'ai rejoint en compagnie d'autres comme Jean Howald, Jean Senglet et Jean Boetsch. A cette époque «héroïque», le service était logé dans un des baraquements de la direction, puisque l'ancienne aérogare était encore en construction. Nous partagions une baraque militaire avec Air Bleu. Nous étions huit, et il y en avait un d'entre nous qui restait seul de piquet pour la nuit. Nous faisions sept nuits de file !»

Le matériel n'était guère plus important. Il y avait un seul camion à eau, un véhicule américain baptisé «La France», et une jeep attelée d'une remorque dans laquelle on mettait quatre extincteurs.

En 1953, le Service de secours fut commandé par Jean Mérier, alors chef du service électricité. Là, les effectifs allaient augmenter : il grimpa jusqu'à 24 pompiers permanents, plus les volontaires de l'atelier et un parc impressionnant de sept véhicules. L'uniforme se résumait à la salopette «officielle» ornée d'un gros écusson genevois.

L'arrivée de Roland Troyon

Les choses allaient changer avec la venue de Roland Troyon, en 1958. «J'ai tout de suite compris qu'il fallait professionnaliser tout cela. A l'époque, le service s'appelait «Service de secours», mais les hommes déchargeaient les poubelles de l'Aéroport ! Ils étaient en salopettes, c'était l'improvisation totale...»



Roland Troyon va s'attacher à transformer ce service en un véritable corps, à l'allure toute militaire. «C'était voulu. Je voulais donner à mes hommes un aspect plus probant. Il fallait pour cela de la discipline. Je leur ai fait prendre le fixe, la coupe de cheveux est devenue celle du commandant ! Il y en a qui ont tiqué, je le sais, mais, dans le fond, cela a passé assez bien».

Militaire parfois turbulent, Roland Troyon sait que la discipline s'acquiert aussi au moyen de signes extérieurs. C'est lui qui imposera l'uniforme. «Je voulais les sortir de leur tenue d'ouvriers, leur faire comprendre qu'ils avaient une autre mission. J'ai eu aussi de la peine à imposer une hiérarchie, avec des officiers et des sous-officiers. Je me suis attaché à faire comprendre à mes hommes





Entraînement
dans les années
soixante.

qu'en agissant ainsi, je leur donnais la dignité de leur tâche. Je dois reconnaître que, pour cela, j'ai toujours eu le soutien de mes directeurs, même si cela n'a pas toujours été acquis d'avance...»

Charles Bratschi, alors directeur de l'Aéroport, soutiendra l'action de Roland Troyon. «Nous étions en train de passer des avions à hélice aux jets», se souvient-il, «il était important d'adapter notre service de sécurité aux nouvelles conditions. L'expansion du trafic imposait aussi de se

La première
caserne.



mettre en conformité avec les normes de sécurité imposées par l'Organisation de l'aviation civile internationale.»

Dans ses nouveaux locaux

Lors de l'inauguration de la nouvelle aérogare, le 17 mai 1968, le SSA vient d'emménager dans ses nouveaux locaux - dans ses premiers vrais locaux, pourrait-on dire, situés à l'est de l'aérogare, presque exactement à mi-piste. Pourquoi ce choix? Parce que les règlements internationaux imposent de pouvoir intervenir en moins de trois minutes sur n'importe quel point de l'aéroport en cas d'accident ou d'incident. Il est donc logique de se trouver au milieu de la plate-forme aéroportuaire ! En 1987, les locaux étaient à nouveau agrandis, la caserne se voyait adjoindre de nouveaux locaux.

En une vingtaine d'années après l'arrivée de Roland Troyon, le SSA prendra du poids - quant à ses effectifs, il s'entend. En 1978, pour les trente ans du service, il est composé de 93 sapeurs d'aviation, sous-officiers et officiers, infirmières et surveillants. Le service dispose désormais de plus de vingt véhicules et engins d'intervention, et la formation de tous ces spécialistes est de plus en plus poussée. La pratique du sport est devenue obligatoire, et les exercices sont nombreux.



**Le Boeing
707
d'Egyptair.**

triculé HB-SSA, affrété en charter pour transporter de Zurich à Genève 80 recrues PA. Au même moment, la vigie du SSA repère de la fumée s'élevant du secteur «Bravo», dans la direction de Collex-Bossy. Aussitôt le capitaine Duchosal, second du SSA, donne le signal de départ et, quatre minutes et trente secondes plus tard, il se trouve sur place. L'exercice «Bravo» commence...

Pour y avoir assisté en tant qu'observateur, je dois dire que le plus grand réalisme était de mise et que tous les acteurs se sont pris au jeu. Un jeu qui n'en était pas vraiment un, car il s'agissait de tester en grandeur nature les capacités de réaction du SSA d'abord, mais aussi la coordination de tous les moyens qui seraient impliqués dans

une opération de secours en cas de catastrophe. A l'issue d'un debriefing mené de main ferme par le patron du SSA, père et arbitre de l'exercice, j'écrivais dans «La Suisse» : «Tout a plutôt bien fonctionné, et c'est rassurant. Bravo donc, mais gageons que le commandant Troyon ne s'endormira pas sur ses lauriers.»

L'accident d'Egyptair

Certainement pas, et il allait avoir l'occasion de le prouver, avec ses hommes : cinq mois plus tard presque jour pour jour, le dimanche 17 octobre 1982 à 12h19, un Boeing 707 d'Egyptair arrivant du Caire effectuait une approche trop courte, touchait le sol 60 mètres avant le seuil de piste 23, labourait le sol, touchait la piste de son aile droite qui se repliait le long de l'appareil. L'appareil effectuait un «cheval de bois», sortant de la piste sur la gauche, perdant un réacteur et son train gauche. Il effectuait un tête à queue complet avant de s'immobiliser 800 mètres après le début de la piste, perpendiculairement à celle-ci. L'alarme était donnée immédiatement.

«Nous avons eu de la chance», affirme Roland Troyon, «nous étions sur place. Mes hommes





étaient au réfectoire, ils sont descendus par les perches et ont sauté dans les camions, pour être sur place un peu plus d'une minute après. Quant à moi, j'allais monter dans ma voiture quand l'accident s'est produit».

Une grande maîtrise

Les hommes du SSA, arrivés rapidement sur place, purent maîtriser presque instantanément le début d'incendie des réservoirs, tandis que le kérosène coulait sur le sol. L'équipage avait commencé l'évacuation des passagers, et trois personnes seulement furent blessés - des fractures en sautant de l'avion avant que les toboggans ne soient déployés.

«Nos sapeurs d'aviation, comme tous ceux qui furent engagés, ont fait preuve d'une grande maîtrise», affirme Roland Troyon, «L'entraînement que nous avons suivi pendant des années et des années s'est révélé payant. Je dois avouer que j'étais alors assez fier de mes hommes....»

Le commandant Roland Troyon a marqué de son empreinte le SSA pendant plus de trente ans, jusqu'à son départ en 1989. «Le SSA était un enfant qui venait de naître. Je l'ai fait grandir, j'en ai fait un homme. Ce qui était important

pour cela, c'était le commandement d'abord, mais aussi le choix des hommes, leur faire comprendre que leur engagement dans ce service n'était pas celui d'un simple fonctionnaire.»

L'installation du DC-7 qui sert à entraîner les sapeurs.



Roland Troyon.



L'ère «Turbo»

Un langage que pouvait reprendre, sur le fond, le successeur de Roland Troyon, Jean-François Duchosal. Entré au SSA le 2 septembre 1972, ses soldats le surnommaient «Ragusa» car il a un faible pour cette douceur ou «Rexona» car il ne vous lâche pas. Tout en maintenant la tradition et l'esprit de corps, il a su s'adapter aux nouvelles exigences de l'aviation et de sa sécurité, soit moderniser l'infrastructure, acquérir des véhicules modernes, apprendre, comme il dit, à «passer la deuxième» grâce à une instruction plus performante qu'il veut adaptée aux nouvelles missions du SSA.

Dans un service comme le SSA où, fort heureusement, les interventions réelles sont rares, il s'agit de maintenir la motivation. Pour cela, il compte sur des cadres imaginatifs et exemplaires. Jean-François Duchosal a tenu à organiser des exercices fréquents, comme l'opération «Turbo», le 17 octobre 1992.

L'alarme, cette fois, résonna en pleine nuit, à 3h50. Un avion en phase finale d'approche s'est écrasé à Colovrex, avec 80 passagers à bord. Près de 500 personnes seront tirées de leur lit pour se rendre sur les lieux de la catastrophe, sous une pluie battante et dans une gadoue mémorable. «Toutes les conditions défavorables étaient réunies», devait déclarer à la presse Jean-François Duchosal. «Mais c'est l'exercice, parmi ceux auxquels j'ai participé, qui se rapproche le plus de la réalité. Dans pareille adversité, l'esprit de corps et de camaraderie des sauveteurs, trempés jusqu'à l'os, l'emporte».

La neige du siècle

Il y a également une date qui a marqué le SSA, comme tout l'Aéroport et tout Genève, d'ailleurs, c'est celle du 17 février 1985. Dans la nuit du samedi 17 au dimanche 18, plus de soixante centimètres de neige allaient s'abattre sur le canton, paralysant l'activité de l'Aéroport qui fut fermé pendant cinquante-six heures, en-

traînant l'annulation de 432 mouvements. Avec les autres services de l'Aéroport, le SSA fut en première ligne. A l'aide d'une bonne dizaine d'engins (lames, fraises, trax, camions...), plus de septante personnes travaillèrent d'arrache-pied pour rétablir la circulation sur les taxiways et le tarmac. Au total, plus de 400'000 m3 de neige durent être déblayés, disposés en énormes tas sur les surfaces herbeuses de l'aéroport. En mai, la «neige du siècle» finissait seulement de fondre...

Au service de tous...

Ainsi résumée, l'histoire du SSA est bien incomplète. Il faudrait un ouvrage entier pour la raconter, détailler les améliorations dans l'entraînement, les changements du matériel, le travail constant et quotidien qui est nécessaire pour que, du service de secours» de 1948, on arrive au SSA de 1998, avec plus de 230 personnes à bord.

Ces détails n'intéresseraient, après tout, qu'un cercle relativement restreint. Parfois qualifiés «d'état dans l'état», les Services de Sécurité de l'Aéroport constituent certes un rouage un peu à part (géographiquement déjà puisque leur caserne est à l'écart de l'aérogare principale) dans la machine



complexe et vaste de l'Aéroport International de Genève. Mais l'attachement à «notre» aéroport des femmes et des hommes qui travaillent dans ces services ne s'est jamais démenti, à l'égal de celui de leurs collègues des autres services de l'AIG. «Au service de tous, mais serviteurs de personne», c'est leur devise, que tout le personnel de l'Aéroport International de Genève peut adopter !

Philippe ROY
attaché de presse



SSA 1998 organisation



Le SSA est un service de l'aéroport International de Genève, dépendant de la direction d'exploitation et technique, organisé, comme le montre l'organigramme des pages précédentes, en plusieurs sections : quatre sections feu, une section de surveillance, une section chargée des contrôles de sûreté, une section de transmissions, ainsi que d'un groupe sanitaire. L'état-major comporte un commandant, un capitaine et deux officiers.

Nous parlerons plus loin du groupe sanitaire, composé de femmes mais il faut commencer par aborder le gros des troupes, à savoir les sections feu.

Les sapeurs d'aviation - n'allez pas dire d'eux qu'il s'agit de «pompiers»... - sont recrutés avec au minimum un certificat de fin d'apprentissage. Ils doivent avoir effectué leur école de recrues. Ils vont subir trois ans de formation de base, au cours desquels ils vont d'abord apprendre à connaître sur le bout des doigts le territoire de l'aéroport ainsi que tous les bâtiments qui s'y trouvent. Et dès leur admission, ils seront soumis à une discipline quasi militaire - le salut militaire est obligatoire une fois par jour au commandant et à son adjoint, le drapeau suisse est salué une fois par semaine. Ces formes ne constituent pas une fin en soi mais un moyen qui permet de donner un cadre de discipline indispensable pour l'accomplissement de la mission.

La base du métier

Ils vont acquérir progressivement les rudiments de base, à savoir la lutte contre le feu à bord d'aéronefs, les méthodes de sauvetage et de désincarcération, etc. Pendant tout ce temps, et pour la durée entière de leur service, ils seront astreints à une séance de sport quotidienne, ainsi qu'à des exercices répétés. Ils sauront naturellement conduire tous les engins





qui se trouvent dans le parc de véhicules du SSA, y compris les mastodontes de 40 tonnes capables d'atteindre près de 120 km/h en moins d'une minute !

Les futurs sapeurs seront également formés à la mise en place des moyens dont dispose le service, comme les tentes du Poste Médical Avancé, les coussins gonflables de levage, le matériel de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, ou encore la conduite du bateau «Neptune III» stationné à Port-Choiseul (Versoix), pour le cas où un avion aurait la mauvaise idée d'atterrir vraiment trop court... Enfin, le tir est à leur programme, chaque sapeur possédant une arme individuelle dissuasive pour assurer la surveillance des entrées de service.

Regroupés en quatre sections de 18 hommes, les sapeurs d'aviation se relaient vingt-quatre heures sur vingt-quatre par période de douze heures, une section étant en alerte permanente, capable d'intervenir en moins de trois minutes sur n'importe quel point du territoire aéroportuaire, selon les

normes imposées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Et lorsqu'ils ne sont pas de service, ils n'en ont pas fini pour autant : entraînement encore et toujours, cours de spécialisation, par exemple pour devenir ambulanciers professionnels. L'hiver venu, ils formeront le fer de lance de l'armada anti-neige et devront donc là aussi apprendre à manoeuvrer les fraiseuses, les balayeuses-souffleuses, etc.

L'instruction se fait parfois aussi à l'étranger :





*La panoplie
d'uniformes
du SSA.*

comme il n'est plus possible, en Suisse, de réaliser des grands feux d'hydrocarbures pour simuler ce que serait une catastrophe aéronautique, les sapeurs se rendent à Teeside, dans le nord de l'Angleterre, où se trouve un centre spécialisé dans l'entraînement des sapeurs d'aviation. Là, ils subissent véritablement l'épreuve du feu. Pendant une semaine, ils vont connaître des situations très proches de la réalité, devant rentrer dans des carcasses d'avions en flammes, pour apprendre à maîtriser leurs réactions face à cet adversaire impitoyable qu'est le feu. Ils y subissent des chaleurs extrêmement fortes, une tension de tous les instants. Sur place, ils utilisent leur propre matériel, afin de le tester en grandeur nature.



Les quatre sections feu du SSA ont suivi ces cours à Teeside, et les nouveaux sapeurs y seront régulièrement envoyés.

Surveillance du territoire

Une autre tâche importante dévolue au SSA est celle de la surveillance des entrées de service de l'Aéroport. C'est la section V qui s'y attelle. Forte d'une trentaine d'hommes, elle regroupe des anciens, «sapeurs blanchis sous le harnais» pour reprendre l'expression du commandant Duchosal, qui connaissent l'Aéroport comme le fond de leur poche, et des jeunes sapeurs, qui viennent le découvrir en attendant de passer aux sections feu. Cette section V assure la garde des accès de service du territoire aéroportuaire ainsi que les convois sur le tarmac. Il est évident qu'on ne laisse pas des véhicules étrangers à l'Aéroport circuler à leur guise au milieu des avions. Il faut donc les convoier après les avoir contrôlés. C'est valable pour les camions qui viennent travailler sur l'un des multiples chantiers que connaît toujours l'Aéroport, mais aussi pour tous les convois diplomatiques venus accompagner ou chercher un premier ministre, un président, un prince, etc.

Ce rôle nécessite une parfaite coordination avec d'autres services de l'Aéroport, comme celui de Facilitation et Accueil ou celui du Trafic, et représente, lors de grandes manifestations auxquelles Genève est accoutumée, un travail important. Pour prendre un exemple très récent, durant les assemblées de l'OMS et de l'OMC qui se sont tenues à Genève en mai 1998, plus de 400 véhicules en tout genre - y compris les limousines blindées du Président des Etats-Unis et de la First Lady - ont été contrôlés et convoyés sur le tarmac en une dizaine de jours.

Les yeux et les oreilles du SSA

Pour mener à bien toutes ses missions, le SSA se doit d'avoir un service de transmissions parfaitement rôdé. Huit sapeurs composent la section de transmissions. Par périodes de douze heures, un ou deux sapeurs occupent vingt-quatre heures sur vingt-quatre la vigie du SSA, située sur le bâtiment technique de Swissair, d'où ils ont une vue imprenable sur le territoire aéroportuaire - ils se trouvent

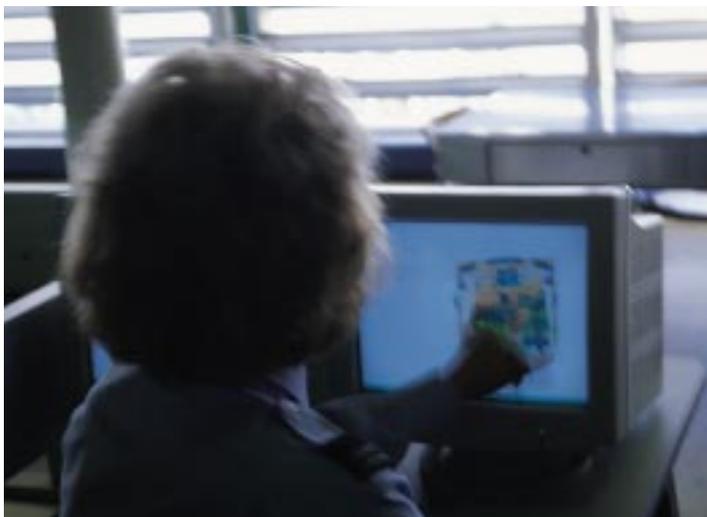
exactement au milieu des quatre kilomètres que fait dans sa longueur notre «royaume». Ils assurent la surveillance visuelle des mouvements d'avion, prêts à déclencher l'alarme en cas du moindre incident. Ils sont naturellement en liaison radio avec tous les véhicules du SSA, mais aussi avec ceux de l'AIG qui circulent sur le tarmac.

La «vigie» effectue également la liaison avec les services de la navigation aérienne de Swisscontrol, qui leur signalent la moindre alerte annoncée par l'équipage d'un avion. Dans ce cas - problème moteur, de train, de volets, etc. - une alerte préventive est déclenchée et la section feu de service se met en alarme préventive, les véhicules disposés le long de la piste, prêts à intervenir. La plupart du temps, il ne s'agit que de fausses alertes, mais il faut toujours être prêt pour le cas où. De précieuses secondes seraient ainsi gagnées en cas de véritable incident.

Les hommes de vigie assurent également le déclenchement des alarmes des équipes du Détachement de spécialistes en dépiéage



Point de vue imprenable depuis la vigie.



Une attention soutenue pour les contrôles bagages. (DSD), qui dépend de la Sécurité civile cantonale, mais dont le commandement de l'intervention est assurée par le SSA. Deux officiers et 5 sapeurs du SSA font partie de la quinzaine de membres du DSD.

Un SCA très précieux

De plus, les sapeurs de la vigie gèrent le système de surveillance et de gestions des alarmes de l'aéroport, le SCA (Système Centralisé de gestion des Alarmes), qui vient de remplacer un système plus ancien. Sont raccordés au SCA les systèmes de détection suivants : - détection et alarme «incendie» - détection et alarme «intrusion» - certaines alarmes techniques - certaines alarmes de piste - recherche de personnes, etc..

Les chiffres liés au SCA sont impressionnants : 7 postes de travail, 10 sous-stations, 12'000 points raccordés, jusqu'à 200 plans détaillés de secteurs d'alarmes, une centaine de textes d'alarme qui peuvent être diffusés par la sonorisation, 200 consignes de réaction pré-rédigées... Avec ce SCA-là, rien ne devrait échapper à la vigilance des sapeurs perchés dans leur vigie !

Le rôle des contrôleurs

Depuis le 1er janvier 1994, date d'entrée en vigueur du statut d'autonomie de l'Aéroport International de Genève, le SSA est doté

d'une sixième section, celles des contrôles de sûreté. D'après les règlements internationaux, ce sont les autorités aéroportuaires qui sont en effet responsables du contrôle des passagers - au moyen de portiques de détection - de leurs bagages à main et aussi de celui des bagages de soute et du fret.

Une mission assez lourde, où les horaires s'étalent entre 5h et 22h ou plus, où les pointes de trafic exigent une grande disponibilité de la part des contrôleuses et contrôleurs - il y a une majorité de femmes à l'intérieur de cette section. Outre la formation technique proprement dite, c'est-à-dire la connaissance des machines à rayons X et l'apprentissage de la «lecture» de ce que l'on voit sur l'écran, une importance particulière est apportée à la formation psychologique des contrôleurs. Il est nécessaire de leur apprendre à tenir compte du comportement des passagers, dont certains peuvent se révéler mal à l'aise, voire agressifs, souvent parce qu'ils appréhendent leur voyage en avion.

D'ici à la fin de l'an 2000, la totalité des bagages de soute devra être contrôlée, ce qui impose pour l'Aéroport la construction d'un centre spécial ainsi que le recrutement de nouveaux contrôleurs. Ceux-ci sont soumis à des «tests» surprise de la part non seulement des services de l'Aéroport mais aussi des spécialistes de l'Office fédéral de l'aviation civile, qui cherchent à trouver à l'improviste les failles dans le système de sûreté de l'Aéroport.

L'activité des contrôleuses et contrôleurs se traduit aussi en chiffres : en 1997, 768 322 bagages ont été contrôlés et on y a découvert 3'421 couteaux et poignards (qui sont remis à l'équipage et seront restitués à leur propriétaire à l'arrivée), 27 pistolets ou revolvers, 13 fusils, 342 sprays ou bombes de gaz.

Les «anges gardiennes» du SSA



Pendant toute la durée de l'exploitation de l'Aéroport, six infirmières se relaient pour assurer une garde et être prêtes à répondre à la moindre demande. Avec plus de 6'500 personnes travaillant sur le site aéroportuaire, avec une moyenne de 17'000 passagers fréquentant chaque jour de l'année le terminal principal, l'Aéro-

port est une véritable ville où tout ou presque peut se produire, du plus petit «bobo» aux interventions «lourdes». Pour donner une idée des activités de nos infirmières, quelques chiffres suffiront : en 1997, elles ont réalisé 3'018 petites interventions, tandis qu'à 376 reprises elles ont dû faire appel à un médecin ou organiser le transport d'une personne sur un établissement hospitalier, généralement par une ambulance du SSA. Leur activité est aussi humanitaire : 152 enfants amenés en Suisse par «Terre des Hommes» ont transité par notre infirmerie où ils ont reçu accueil et soins.

Et puis, l'aéroport possède sa nursery, en secteur transit. Un véritable petit paradis pour les enfants jusqu'à dix ans, particulièrement appréciée par les parents en attente de leur départ. Deux nurses s'y relaient, et, durant les week-end les plus chargés, c'est une véritable ruche très sympathique. A lire le livre d'or, on voit que les installations tout comme la gentillesse des nurses sont très appréciées.



Les (très) jeunes passagers ont leur royaume à la nursery.

SSA les véhicules

Pour mener à bien ses missions, le SSA dispose d'un parc de véhicules très variés : trois de commandement, un véhicule PC, sept de lutte contre le feu de grande puissance, avec mousse, poudre et autres agents extincteurs, un véhicule pionnier et trois ambulances. Voici les principaux.



SIMBA

SIMBA

Le dernier-né de ce parc, acheté en 1998, a été fabriqué par Rosenbauer (Autriche). Doté d'un moteur V12 diesel de 870 CV pour la propulsion et d'un V6 diesel de 280 CV pour la pompe, il pèse près de 40 tonnes, mesure 11,80 m de long, 3,45 m de large et 3,85 m de haut. Il atteint les 125 km/h et les 80 km/h en 32 secondes. Il possède une capacité en eau de 12'500 litres et de 1'500 litres d'extrait. Sa lance à eau frontale peut débiter jusqu'à 5'600 litres à la minute et

projeter jusqu'à 80 mètres. Il est également doté d'une lance frontale et de lances latérales. Son prix? Un million huit cent mille francs.

KAPPA

Autre engin de grande puissance construit par la société française Sidès, acquis par l'Aéroport en 1985. Il peut emporter 14'000 litres d'eau et 1'200 litres d'extrait.

STELLA

Ce véhicule très racé mérite bien son nom de série : «Panther». Réalisé par Rosenbauer en 1992 pour l'AIG, il est capable d'emporter 10'000 litres d'eau et 1'300 litres d'extrait.

TITAN

Ce «train d'eau» est composé d'un camion Mercedes acquis en 1987, il a une capacité de 5'000 litres d'eau et 5'000 litres d'extrait. Quant à la remorque, elle peut emporter 25'000 litres d'eau.

PLUTON

Depuis 1984 au sein des véhicules du SSA, ce camion Mercedes a une capacité de 3'200 litres d'eau, 400 litres d'extrait et 250 kg de poudre.

LIBRA

En cas d'intervention à grande échelle, ce véhicule serait d'une importance cruciale.



KAPPA



STELLA



TITAN



PLUTON



LIBRA

«Libra» est en effet le siège du Poste de Commandement d'Intervention (PCI) où les responsables du sauvetage peuvent se réunir et trouver tous les moyens de communication (radio, téléphones, fax, etc) nécessaires à la coordination des moyens d'intervention.

SATURNE

Acquis en 1998, ce 4x4 est le véhicule de commandement. Maniable, rapide, il s'agit d'un Puch 330, équipé d'un moteur de 210 CV qui lui assure une vitesse de 175 km/h. Doté d'une boîte automatique et d'une traction intégrale permanente, il peut embarquer du petit matériel nécessaire à la première intervention.

SIRIUS

Véhicule «pionnier», ce Mercedes abrite tout ce dont on peut avoir besoin sur le terrain en cas d'intervention. Matériel de désincarcération, moyens d'éclairage, griue, etc...



SATURNE



SIRIUS

TRICA

Sous des allures de camion de démontage, ce véhicule serait très important le moment venu : il transporte en effet le Poste Médical Avancé (PMA), grandes tentes gonflables qui se transforment en véritable hôpital de campagne, plus du matériel sanitaire, des valises de médecin, des brancards, etc...



TRICA

SANITA

L'une des trois ambulances du SSA, ce véhicule Chevrolet peut embarquer deux brancards et a des capacités tout-terrain.

JET BROOM

Parmi les missions du SSA, figure le déblaiement de la piste et du tarmac en cas de neige. L'un des véhicules utilisés est ce «Jet Broom».



SANITA

NEPTUNE III

Le fait qu'une approche de la piste de l'aéroport se fasse au-dessus du Lac impose au Services de Sécurité de posséder un bateau capable d'intervenir en cas d'amerrissage forcé. Ce bateau, «Neptune III», est basé à Port-Choiseul (Versoix). Il s'agit d'un Boston Whaler «Guardian 22», de 6,85 m de long et 2,27 de large. D'un poids de 1'150 kg, il est équipé de deux moteurs Yamaha de 130 CV qui lui donnent une vitesse de 75 km/h. Il possède, outre les moyens de transmission radio, d'un GPS avec carte du Lac. Il emporte deux nacelles gonflables d'une capacité de 65 personnes. Chaque année, un exercice est organisé, auquel participe notamment du personnel navigant des compagnies aériennes.



JET BROOM



NEPTUNE III

POSTE MEDICAL AVANCE

Il est composé de trois grandes tentes de 9 m de long, 4,5 de large et 2,5 de haut, fabriquées par Air Shelta. Elles peuvent être gonflées en trois minutes par un ventilateur.

MOYENS DE LEVAGE

Le SSA dispose d'une grue Gottwald louée à l'armée. Cet engin de type Gottwald pèse 25 t et a une force de levage de 20 t. Il peut également mettre en oeuvre des coussins gonflables qui peuvent soulever jusqu'à un Airbus A321 (60 tonne).



GOTTWALD



PMA



Aéroport International de Genève

Case postale 100 • CH-1215 Genève 15
Tél. +41 22 717 71 11 • Fax +41 22 798 43 77



*L'état-major du SSA en juin 1998:
François Villard (capitaine),
Lucien Scholl (premier lieutenant)
et Jean-François Duchosal (commandant).*



Réalisation: Philippe Roy
Création graphique: Dune Graphic
Photos: Aldag, Bourdelle, Roy, archives du SSA.
Impression: TPC Sprint SA - Genève
Juin 1998