

République Tunisienne

---***---

Ministère du Transport

---***---

Direction Générale de l'Aviation Civile

Décision du Ministre du Transport N° 65 du - 9 FEV 2017 fixant le fonctionnement, la formation et les équipements du service sauvetage et lutte contre l'incendie des aéronefs.

Le Ministre du Transport;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et à laquelle est adhéree la république tunisienne conformément à la loi N°59-122 du 28 septembre 1959 et notamment son annexe 14;

Vu la loi N°98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports telle que amendée et complétée par la loi n°2004-41 du 3 mai 2004;

Vu le code de l'aéronautique civile tel que promulgué par la loi n°99-58 du 29 juin 1999 et l'ensemble des textes qui l'ont modifié et complété;

Vu le décret n° 2014-409 du 16 janvier 2014, fixant les attributions du ministère du transport ;

Décret n° 2014-410 du 16 janvier 2014, portant organisation des services centraux du ministère du transport;

Vu le décret n° 2000-480 du 21 février 2000 fixant les critères de classification des aérodromes civils;

Vu l'arrêté du ministre du transport du 31 mai 2000, fixant les classes des aérodromes civils et l'ensemble des textes qui l'ont modifié et complété;

Vu l'arrêté du Ministre du Transport du 3 février 2009 relatif aux conditions de mise en service et d'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique;

Vu l'arrêté du Ministre du Transport du 05 avril 2016 fixant le contenu du plan d'urgence d'aéroport ;

Vu la décision du Ministre du Transport N° 2 du 8 Janvier 2011 fixant le programme de formation du personnel du service de sauvetage et lutte contre l'incendie des aéronefs ;

Et sur proposition du Directeur Générale de l'Aviation Civile,

Ministre du Transport


Anis GHEDIRA

DECIDE

Article 1 : L'annexe à la présente décision fixe les dispositions relatives à la formation, le fonctionnement et les équipements du Service Sauvetage et lutte contre l'incendie des aéronefs.

Article 2 : Les services compétents du Ministère du Transport, les exploitants des aéroports et les exploitants d'aéronefs, sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'application des dispositions de la présente décision.

Article 3: Sont abrogés toutes les dispositions antérieures et contraires à cette décision notamment la décision du Ministre du Transport N° 2 du 8 Janvier 2011 fixant le programme de formation du personnel du service de sauvetage et lutte contre l'incendie des aéronefs.


Ministre du Transport
Anis GREDIRA

**Ministère du Transport
Direction Générale de l'Aviation Civile
Direction de la sécurité aérienne**

**Annexe Décision du Ministre du Transport N° 65 du 9 FEV 2017 fixant le
fonctionnement, la formation et les équipements du service sauvetage et lutte contre
l'incendie des aéronefs**



Février 2017

TABLE DE MATIERES

Chapitre 1 : Définitions et acronymes	2
1.1 Définitions.....	2
1.2 Acronymes	3
2.1 Généralités	4
2.2 Emploi et Niveau de protection	4
2.3 Agents extincteurs, matériel de sauvetage et Infrastructure	5
2.3.2 Matériel de sauvetage et véhicules	7
2.3.3 Infrastructures	7
2.4 Entretien des produits extincteurs, véhicules, équipements et infrastructures.....	8
Chapitre 3 : Personnels	9
3.1 Organisation.....	9
3.2 Activité des personnels	9
3.3 Formation	11
Chapitre 4 : Fonctionnement du SSLIA.....	13
4.1 Objectif opérationnel du SSLIA	13
4.2 Types d'intervention	13
4.3 Comptes rendus d'intervention	14
4.4 Cas d'indisponibilité du SSLIA.....	14
4.5 Consignes opérationnelles	15
Appendice 1 - Matériel de sauvetage.....	16
Appendice 2- Modèle de consignes opérationnelles.....	18
Annexe 1- Formation sauvetage et lutte contre les incendies des aéronefs.....	20
Annexe 2- Formation sauvetage et lutte contre les incendies des aéronefs.....	22



Chapitre 1 : Définitions et acronymes

1.1 Définitions

Pour l'application de la présente annexe, les expressions indiquées ci-dessous ont les significations suivantes:

Accident : Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui 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, et au cours duquel se produit l'un des faits suivants:

- 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 au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement, ou
- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Aérodrome : Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aérodrome certifié : Aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome.

Aire de manœuvre : Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement : Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Bande de piste : Aire définie dans laquelle sont compris la piste ainsi que le prolongement d'arrêt, si un tel prolongement est aménagé, et qui est destinée :

- a) à réduire les risques de dommages matériels au cas où un avion sortirait de la piste ;
- b) à assurer la protection des avions qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.

Capacité aérobie : est la capacité à poursuivre un effort physique pendant des périodes prolongées à une intensité faible, modérée ou élevée. Généralement, c'est elle qui limite la capacité à continuer à courir, à faire du vélo ou à nager pendant plus de quelques minutes. Elle dépend de l'aptitude du cœur, des poumons et du sang à amener l'oxygène aux muscles (VO₂) afin que ceux-ci puissent produire l'énergie requise pour poursuivre un effort prolongé. Les activités aérobiques typiques sont la marche, le jogging, le cyclisme, le saut à la corde, la montée d'escaliers, la natation et toute autre activité d'endurance.

Capacité anaérobie diffère de la capacité aérobie par son mode de fonctionnement. Il s'agit d'une activité qui requiert des niveaux élevés d'énergie et se pratique uniquement pendant quelques secondes ou minutes à un niveau élevé d'intensité. Le terme anaérobie signifie «sans oxygène». La participation à des activités anaérobiques permet de développer une capacité anaérobie, qui peut être définie comme des niveaux supérieurs de force, de vitesse et de puissance musculaire. Parmi les exemples d'activités anaérobiques, citons l'haltérophilie, la montée de plusieurs volées d'escaliers, la course de vitesse, la natation de puissance ou toute autre salve d'exercices intenses.

Piste : Aire rectangulaire définie, sur un aéroport terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des avions.

Souplesse : désigne la capacité de mouvoir les membres et les articulations dans des positions spécifiques jusqu'au bout de leur amplitude de mouvement. La souplesse est importante car elle permettra au corps de fonctionner dans des espaces étroits, sans demander d'efforts excessifs aux muscles, aux tendons et aux ligaments, et elle peut réduire le risque de blessures. La souplesse se travaille surtout par des exercices d'étirement contrôlés et lents.

Sapeur conducteur : est un sapeur-pompier ayant le permis requis pour la conduite des catégories de véhicules incendie.

Mouvement : Chaque décollage et chaque atterrissage

Zone d'aéroport (ZA) : comprend les éléments de l'emprise domaniale de l'aéroport ainsi que les aires d'approches finales, jusqu'à une distance de 1200 mètres au maximum du seuil des pistes.

Zone voisine d'aéroport (ZVA) : comprend les éléments situés hors de la zone d'aéroport, mais à une distance telle que l'action des moyens d'intervention aéroportuaires peut utilement être envisagée compte tenu des voies d'accès et des performances de ces moyens. Cette zone est définie conformément aux dispositions relatives au plan d'urgence de l'aéroport.

1.2 Acronymes

Pour l'application de la présente annexe, les acronymes ci-après ont les significations suivantes:

ARI : Appareil Respiratoire Isolant

APU : auxiliary power units (groupe de puissance auxiliaire)

AVGAS : Aviation Gas : carburant d'aviation dont l'indice d'octane peut dépasser 100.

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile.

Km/h : kilomètre par heure.

MM/AA : indication de date

– **MM=** indication du mois en deux chiffres,

--

AA= indication de l'année en deux chiffres

SSLIA : Service de Sauvetage et Lutte contre l'Incendie des avions.

VIM : Véhicules d'intervention à mousse

VIMP : Véhicules d'intervention à moyenne puissance

VIRP : Véhicules d'intervention rapide à poudre

VIAM : véhicule d'intervention d'attaque massive

EP : Equipement de protection



Chapitre 2 : Définitions des moyens

2.1 Généralités

2.1.1 L'objectif principal d'un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie est de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef sur les aérodromes et dans leur voisinage immédiat. Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie vise à établir et à maintenir des conditions de survie, à assurer des voies d'évacuation pour les occupants et à entreprendre le sauvetage de ceux qui ne peuvent pas sortir sans aide directe. Le sauvetage peut nécessiter de l'équipement et du personnel autre que ce qui avait d'abord été prévu aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie.

2.1.2 Les facteurs les plus importants, pour le sauvetage effectif en cas d'accident d'aéronef comportant des possibilités de survie pour les occupants, sont l'entraînement reçu par le personnel, l'efficacité du matériel et la rapidité d'intervention du personnel et du matériel de sauvetage et d'incendie.

2.1.3 Les spécifications relatives à la lutte contre les incendies de bâtiments et de dépôts de carburants ou à l'épandage de mousse sur les pistes ne sont pas prises en compte.

2.2 Emploi et Niveau de protection

2.2.1 Les aérodromes doivent être dotés de services et de matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

2.2.2 les aérodromes situés près d'étendues d'eau ou de marécages ou en terrain difficile au-dessus desquels s'effectue une portion appréciable des approches ou des départs doivent disposer de services de sauvetage et de matériel d'incendie spécialisés appropriés au danger ou au risque.

2.2.3 Il n'est pas indispensable de mettre en œuvre un matériel spécial de lutte contre l'incendie dans le cas des étendues d'eau ; néanmoins, ce matériel peut être mis en œuvre là où il pourrait être d'une utilité pratique. En effet, l'objectif est de prévoir et de mettre en œuvre le plus rapidement possible le nombre de dispositifs de flottaison nécessaires compte tenu de l'avion le plus gros qui utilise normalement l'aérodrome.

2.2.4 Le niveau de protection assuré à un aérodrome en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l'incendie doit correspondre à la catégorie d'aérodrome déterminée selon les principes énoncés aux paragraphes 2.2.5 et 2.2.6; toutefois, lorsque le nombre de mouvements des avions de la catégorie la plus élevée qui utilisent normalement l'aérodrome est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs les plus actifs, le niveau de protection assuré doit être au minimum, celui qui correspond à la catégorie déterminée, moins une (Un décollage et un atterrissage constituent chacun un mouvement).

2.2.5 La catégorie d'aérodrome doit être déterminée à l'aide du Tableau-1 suivant et doit être fondée sur la longueur et la largeur du fuselage des avions les plus longs qui utilisent normalement l'aérodrome. En effet, pour classer les avions qui utilisent l'aérodrome, il faut évaluer premièrement leur longueur hors tout et, deuxièmement, la largeur de leur fuselage.

Catégorie d'aérodrome (1)	Longueur HORS-TOUT de l'avion (2)	Largeur maximale de fuselage (3)
1	0 à 9m non inclus	2 m
2	9 à 12 m non inclus	2 m
3	12 à 18 m non inclus	3 m
4	18 à 24 m non inclus	4 m
5	24 à 28 m non inclus	4 m
6	28 à 39 m non inclus	5 m
7	39 à 49 m non inclus	5 m
8	49 à 61 m non inclus	7 m
9	61 à 76 m non inclus	7 m
10	76 à 90 m non inclus	8 m

Tableau 1. Catégorie d'aérodrome pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie

2.2.6 Si, après avoir établi la catégorie correspondant à la longueur hors tout de l'avion le plus long, il apparaît que la largeur du fuselage est supérieure à la largeur maximale indiquée à la colonne 3 du Tableau 1 pour cette catégorie, l'avion doit être classé dans la catégorie immédiatement supérieure.

2.2.7 Lorsque des périodes d'activité réduites sont prévues, le niveau de protection offert ne doit pas être inférieur au niveau correspondant à la catégorie la plus élevée des avions qui, selon les prévisions, devraient utiliser l'aérodrome au cours de ces périodes, quel que soit le nombre de mouvements.

2.1. 8 Lorsqu'un aéronef n'est pas destiné à du transport de passagers, le niveau de protection adopté sera conformément au tableau suivant :

Catégorie d'aérodrome	Re-classification de la catégorie d'aérodrome pour les aéronefs qui ne sont pas destinés à du transport de passager
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

Tableau 2. Catégorie d'aéroport pour les aéronefs tout-cargo

2.3 Agents extincteurs, matériel de sauvetage et Infrastructure

2.3.1 Agents extincteurs

2.3.1.1 Les aérodromes doivent être dotés à la fois d'un agent extincteur principal et d'agents extincteurs complémentaires. L'agent extincteur principal doit être :

- a) une mousse satisfaisant au niveau A de performance minimale; ou
- b) une mousse satisfaisant au niveau B de performance minimale; ou
- c) une mousse satisfaisant au niveau C de performance minimale; ou
- d) une combinaison de ces agents.

Pour les aérodromes des catégories 1 à 3, l'agent extincteur principal devrait de préférence satisfaire au niveau B ou C de performance minimale. Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1ère Partie, contient des renseignements sur les propriétés physiques et le pouvoir d'extinction qu'une mousse doit avoir pour satisfaire à un niveau de performance acceptable A, B ou C.

2.3.1.2 L'agent extincteur complémentaire doit être un agent chimique en poudre qui convient pour les feux d'hydrocarbures.

L'agent extincteur complémentaire devrait être :

- a) un agent chimique en poudre (poudre de classes B et C) ; ou
- b) un autre agent extincteur d'un niveau de performance identique.

Lorsqu'on choisit un agent chimique en poudre appelé à être utilisé avec de la mousse, il faut veiller soigneusement à ce que ces deux agents soient compatibles.

2.3.1.3 Les quantités d'eau pour la production de mousse et les quantités d'agents complémentaires dont doivent être dotés les véhicules de sauvetage et d'incendie seront compatibles avec la catégorie d'aérodrome déterminée comme il est indiqué aux § 2.2.1 à 2.2.7 et au Tableau 3. Dans le cas des aérodromes des catégories 1 et 2, on pourra toutefois substituer un agent complémentaire à la quantité d'eau à prévoir (jusqu'à 100 %).



- Pour les besoins de la substitution, on considérera que 1 kg d'agent complémentaire équivaut à 1,0 L d'eau pour la production d'une mousse satisfaisant au niveau A de performance.
- 2.3.1.4 Les quantités d'eau spécifiées pour la production de mousse sont fondées sur un taux d'application de 8,2 L/min/m² pour une mousse satisfaisant au niveau A de performance, de 5,5 L/min/m² pour une mousse satisfaisant au niveau B de performance, et de 3,75 L/min/m² pour une mousse satisfaisant au niveau C de performance. Si on utilise tout autre agent complémentaire, il faut vérifier les taux de substitution.
- 2.3.1.5 Aux aérodromes où il est prévu d'exploiter des avions de taille supérieure à la moyenne dans une catégorie donnée, les quantités d'eau doivent être recalculées et que la quantité d'eau pour la production de mousse et les débits de solution de mousse doivent être augmentée en conséquence (Des éléments indicatifs sur la détermination des quantités d'eau et des débits en fonction du plus grand avion théorique dans une catégorie donnée figurent au Chapitre 2 du Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie).
- 2.3.1.6 La quantité d'agent moussant fournie séparément sur les véhicules pour la production de mousse sera proportionnelle à la quantité d'eau fournie et d'agent moussant choisi. En effet, la quantité d'agent moussant fournie sur un véhicule soit suffisante pour assurer une production correspondant à au moins deux charges de solution de mousse.
- 2.3.1.7 Il faut prévoir un approvisionnement en eau complémentaire en vue du remplissage rapide des véhicules de sauvetage et d'incendie sur les lieux de l'accident.
- 2.3.1.8 Aux aérodromes dotés d'une combinaison de mousses de niveaux de performance différents, la quantité totale d'eau à prévoir pour la production de mousse sera calculée pour chaque type de mousse et que la répartition de ces quantités soit documentée pour chaque véhicule et appliquée à l'ensemble de l'équipement de sauvetage et de lutte contre l'incendie requis.
- 2.3.1.9 Les agents complémentaires doivent être conformes aux spécifications appropriées de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).
- 2.3.1.10 Le débit d'agents complémentaires ne doit pas être inférieur aux valeurs indiquées dans le Tableau 3.
- 2.3.1.11 Lorsqu'il est prévu d'utiliser un agent complémentaire, les poudres doivent être remplacées uniquement par un agent offrant un pouvoir extincteur équivalent ou supérieur pour tous les types d'incendie.
- 2.3.1.12 Une réserve d'agent moussant égale à 200 % de la quantité indiquée dans le Tableau 3 sera maintenue à l'aérodrome pour refaire le plein des véhicules. En effet, Le surplus d'agent moussant transporté dans les véhicules d'incendie, par rapport aux quantités indiquées dans le tableau 3, peut être considéré comme faisant partie de la réserve.
- 2.3.1.13 Une réserve d'agent complémentaire égale à 100 % de la quantité indiquée dans le Tableau 3 sera maintenue à l'aérodrome pour refaire le plein des véhicules. Une quantité suffisante de gaz propulseur devrait être prévue pour l'utilisation de cette réserve.
- 2.3.1.14 Une réserve d'agent complémentaire égale à 200 % de la quantité à prévoir sera maintenue aux aérodromes des catégories 1 et 2 qui ont remplacé jusqu'à 100 % de la quantité d'eau par un agent complémentaire (Des orientations sur l'exécution d'une analyse de risque aux fins de la détermination des quantités d'agent extincteur de réserve figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie).
- 2.3.1.15 Lorsqu'on prévoit de longs délais de réapprovisionnement, les quantités de réserve visées aux § 2.3.1.12, 2.3.1.13 et 2.3.1.14 seront augmentées comme il en sera déterminé par une évaluation de risque.



Catégorie d'aérodrome	Mousse satisfaisant au niveau A de performance		Mousse satisfaisant au niveau B de performance		Mousse satisfaisant au niveau C de performance		Agents complémentaires	
	Eau (L)	Débit solution de mousse (L/min)	Eau (L)	Débit solution de mousse (L/min)	Eau (L)	Débit solution de mousse (L/min)	Poudres (kg)	Débit kg/seconde)
1	350	350	230	230	160	160	45	2,25
2	1000	800	670	550	460	360	90	2,25
3	1800	1 300	1 200	900	820	630	135	2,25
4	3600	2 600	2 400	1 800	1700	1100	135	2,25
5	8100	4 500	5 400	3 000	3900	2200	180	2,25
6	11800	6 000	7 900	4 000	5800	2900	225	2,25
7	18200	7 900	12 100	5 300	8800	3800	225	2,25
8	27300	10 800	18 200	7 200	12800	5100	450	4,5
9	36400	13 500	24 300	9 000	17100	6300	450	4,5
10	48200	16 600	32 300	11 200	22800	7900	450	4,5

Tableau 3. Quantités minimales d'agents extincteurs utilisables

2.3.2 Matériel de sauvetage et véhicules

2.3.2.1 les véhicules de sauvetage et d'incendie doivent être dotés d'un matériel de sauvetage d'un niveau approprié aux activités aériennes. La liste de matériel figure à l'appendice 1.

2.3.2.2 Le nombre minimal de véhicules de sauvetage et d'incendie prévus à un aérodrome est fixé conformément au tableau 4.

2.3.2.3 Les aérodromes dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 3 sont dotés de vêtement protecteur et d'un appareil respiratoire isolant (ARI) par pompier d'aérodrome en service. Cette dotation est augmentée d'une réserve de tels appareils respiratoires égale à au moins 50 %. Chaque appareil est doté d'un jeu de bouteilles de rechange en réserve.

Niveau de protection de l'aérodrome	Nombre de véhicules SSLIA
1	
2	Un véhicule Léger
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

Tableau 4- Nombre de véhicules de sauvetage et d'incendie

2.3.3 Infrastructures

2.3.3.1 Chaque aérodrome dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 2 doit avoir:

- des postes d'incendie dont le nombre et l'implantation sont fonction de l'objectif opérationnel prévu à paragraphe 4.1;



- des routes d'accès d'urgence, destinées à assurer l'objectif opérationnel dans toutes les parties de l'aérodrome ;
- un lieu d'exercice permettant l'entraînement des personnels.

2.3.3.2 Chaque poste d'incendie doit comporter :

- des moyens d'alerte ;
- des moyens de communication ;
- des moyens de stockage et de remplissage rapide des véhicules en eau et agents extincteurs ;
- des moyens d'alimentation en énergie électrique des véhicules ;
- des moyens d'hébergement du personnel et des équipes de permanence ;
- des terrains d'entraînement des personnels SSLIA.

2.3.3.3 Il faut doter les aérodromes où les conditions topographiques le permettent de routes d'accès d'urgence pour réduire au minimum les délais d'intervention. Il faut veiller tout particulièrement à l'aménagement d'accès faciles aux aires d'approche jusqu'à 1000 m du seuil ou au moins jusqu'à la limite de l'aérodrome. Aux endroits où il y a des clôtures, il est faut tenir compte de la nécessité d'accéder facilement à l'extérieur.

2.3.3.4 Les routes d'accès d'urgence doivent être à la fois capables de supporter le poids des véhicules les plus lourds qui les emprunteront, et utilisables dans toutes les conditions météorologiques. Il faut aussi que les routes situées à moins de 90 m d'une piste soient dotées d'un revêtement destiné à empêcher l'érosion de la surface et la projection de débris sur la piste, et qu'une marge verticale suffisante soit prévue par rapport aux obstacles en surplomb pour permettre le passage des véhicules les plus hauts.

2.3.3.5 Si la surface des routes d'accès ne se distingue pas du terrain environnant, des balises doivent être disposées sur les bords à intervalles d'environ 10 m.

2.3.3.6 Les véhicules de sauvetage et d'incendie doivent être stationnés dans un poste d'incendie. D'autres postes satellites doivent être aménagés lorsque les délais d'intervention ne peuvent être respectés à partir d'un seul poste d'incendie.

2.3.3.7 L'emplacement du poste d'incendie doit être choisi de façon que les véhicules d'incendie et de sauvetage aient un accès clair et direct aux pistes, avec un nombre minimal de virages.

2.3.3.8 Un système de liaisons spécialisées doit être installé pour permettre les communications entre un poste d'incendie et la tour de contrôle, un autre poste d'incendie de l'aérodrome et les véhicules de sauvetage et d'incendie.

2.3.3.9 Un poste d'incendie doit être doté d'un système d'alarme qui permet d'alerter le personnel de sauvetage et d'incendie; ce système doit être commandé à partir de tout poste d'incendie de l'aérodrome et de la tour de contrôle de l'aérodrome.

2.4 Entretien des produits extincteurs, véhicules, équipements et infrastructures

2.4.1 L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer que les produits extincteurs, les véhicules et les équipements affectés au SSLIA sont entretenus conformément au carnet d'entretien des constructeurs et fabricants et pour les véhicules, aux règles générales définies par la réglementation en vigueur.

2.4.2 L'exploitant d'aérodrome doit conserver les produits extincteurs, les véhicules et les équipements dans les mêmes caractéristiques que celles existant lors de leur mise en service.

2.4.3 Les routes d'accès d'urgence prévues à 2.3.3.1 sont entretenues par l'exploitant d'aérodrome de manière à ce qu'elles conviennent en permanence à l'usage auquel elles sont destinées.



Chapitre 3 : Personnels

3.1 Organisation

3.1.1 Le personnel du SSLIA doit être composé au moins par:

- Responsable SSLIA et assistant du chef SSLIA ;
- Responsable formation
- chef de manœuvres et assistants chefs de manœuvres ;
- des sapeurs-pompiers ;
- des sapeurs conducteurs.

3.1.2 La fonction de responsable du SSLIA est délivrée à toute personne répondant au moins aux conditions suivantes :

1. avoir au moins 15 ans d'ancienneté dans la fonction de pompier d'aérodrome (sapeur-pompier ou sapeur conducteur) ou chef de manœuvre ;
2. avoir au moins 7 ans d'ancienneté dans fonction chef de manœuvre ;
3. détenir un certificat médical attestant son aptitude à exercer ces fonctions;
4. détenir le permis requis pour la conduite des catégories de véhicules incendie.

3.1.3 Le responsable du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sera chargé de:

- diriger l'intervention sur le lieu d'accident ou d'incident ;
- encadrer et de veiller au maintien en état opérationnel d'intervention des moyens dont est doté l'aérodrome;
- veiller à l'application des consignes opérationnelles prévues au paragraphe 4.5;
- rédiger et transmettre les comptes rendus;
- proposer des diverses mesures relatives aux procédures d'intervention des moyens du service et à leur coordination avec ceux susceptibles d'être fournis par d'autres personnes dans le cadre des dispositions fixées par le plan d'urgence de l'aérodrome.

3.1.4 Sur les aérodromes ayant un niveau de protection supérieur ou égal à 6, un ou plusieurs chefs de manœuvre, placés sous les ordres du responsable du service, sont chargés de conduire et diriger sur le lieu d'intervention les sapeurs-pompiers d'aérodrome.

3.1.5 La fonction chef de manœuvre SSLIA sera délivrée à toute personne répondant aux conditions suivantes :

- avoir au moins 7 ans d'ancienneté dans la fonction de pompier d'aérodrome ;
- détenir le permis requis pour la conduite des catégories de véhicules incendie ;
- avoir suivi une formation de base chef de manœuvre avec succès.

3.1.6 Les fonctions d'exécution du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie sont exercées par des sapeurs-pompiers et des sapeurs conducteurs chargés de mettre en œuvre le matériel mis à leur disposition, d'intervenir conformément aux consignes établies et d'assurer toutes tâches visant à améliorer la sécurité des personnes et des biens, à prévenir les incendies ou accidents d'aéronefs et à assurer le sauvetage, l'évacuation et la dispense des premiers secours aux personnes accidentées.

3.1.7 Un responsable SSLIA ayant exercé cette fonction avant la date de signature de la présente décision est dispensée des critères 1,2, et 4 du paragraphe 3.1.2.

3.2 Activité des personnels

3.2.1 L'équipe de permanence dûment composée en application des dispositions des paragraphes 3.2.5 et 3.2.6 doit être disponible lors des mouvements d'aéronefs sur l'aérodrome. Cette disponibilité est assurée:

- pour un décollage, avant la mise en route des moteurs et jusqu'à quinze minutes après celui-ci ;
- pour un atterrissage, au moins dix minutes avant celui-ci et jusqu'à quinze minutes après l'arrêt complet des moteurs.



3.2.2 Sur les aérodromes ayant un niveau de protection inférieur à 6, les personnels SSLIA peuvent exercer durant leurs vacances, isolément ou simultanément, une autre activité que celle afférente au SSLIA dès lors que les consignes opérationnelles de l'aérodrome déterminent les conditions de leur compatibilité avec le respect de l'objectif opérationnel prévu au paragraphe 4.1.

3.2.3 Sur les aérodromes ayant un niveau de protection égal ou supérieur à 6, les personnels précités peuvent uniquement exercer durant leurs vacances, isolément ou simultanément, des activités de prévention contre le péril animalier, des inspections de l'aire de mouvement et la maintenance des équipements et véhicules du service dès lors que les consignes opérationnelles de l'aérodrome déterminent les conditions de leur compatibilité avec le respect de l'objectif opérationnel prévu au paragraphe 4.1.

3.2.4 Pendant les opérations aériennes, un personnel formé et compétent désigné et en nombre suffisant pourra être mobilisé rapidement pour conduire les véhicules de sauvetage et d'incendie et utiliser le matériel à sa capacité maximale. Ce personnel doit être déployé de façon à assurer des délais d'intervention minimaux ainsi qu'une application continue des agents extincteurs aux débits appropriés. Il faut aussi que ce personnel pourra utiliser des lances à main, des échelles et autres matériels de sauvetage et d'incendie habituellement associés aux opérations de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs.

3.2.5 En vue de déterminer l'effectif minimal requis pour les opérations de sauvetage et de lutte contre l'incendie, l'exploitant d'aérodrome doit procéder à une analyse des ressources nécessaires aux tâches (voir le Doc 9137- Manuel des services d'aéroport- 1ere partie- chapitre 10) et de publier le niveau de l'effectif dans le manuel de l'aérodrome.

3.2.6 L'effectif total du personnel, régulier ou auxiliaire, qui est nécessaire pour assurer le déploiement et la manœuvre de l'équipement de SLI doit être déterminé de manière à répondre aux critères ci-après :

- a) les véhicules de SLI doivent être dotés d'un personnel suffisant pour réaliser leur capacité maximale de déversement d'agents extincteurs, principaux ou complémentaires, de façon efficace et simultanée sur les lieux d'un accident ou d'un incident d'aviation ;
- b) tout poste de contrôle ou toute installation de communications dont le fonctionnement est assuré par le service de SLI, et desservant ce service, doit continuer à assurer les services nécessaires jusqu'à ce que d'autres moyens, mis en action dans le cadre du plan d'urgence de l'aéroport, prennent la relève.

3.2.7 L'exploitant d'aérodrome doit tenir compte des rudes efforts physiques qu'exigent les opérations du sauvetage et lutte contre l'incendie et le personnel affecté à ce service doit être exempt de toute incapacité physique qui pourrait le gêner dans l'exercice de ses fonctions ou qui pourrait être aggravée par une grande fatigue. Il faut choisir avec un soin particulier le personnel désigné pour porter des appareils respiratoires, car d'importants facteurs psychologiques interviennent dans cette fonction, en plus de l'aptitude physique.

3.2.8 Comme les opérations de SLI entraînent, de par leur nature, des périodes d'activité physique intense, tout le personnel du SSLIA doit posséder un niveau minimal d'aptitude physique et d'aptitude médicale pour pouvoir s'acquitter des tâches associées à ces opérations. L'aptitude physique et médicale est souvent décrite comme la condition physique générale du corps, qui peut aller d'un degré de performance maximal à un état extrême de maladie ou de blessure. Les éléments clés de l'aptitude physique pour le SSLIA sont généralement la capacité aérobique, la capacité anaérobique, la souplesse et l'aptitude médicale. Un membre du personnel du SSLIA ayant une aptitude physique et médicale optimale serait un pompier capable d'effectuer les activités de SLI en toute sécurité, avec succès et sans fatigue excessive.

3.2.9 L'évaluation de l'aptitude physique doit être basée sur la capacité aérobique, la capacité anaérobique et la souplesse (voir définitions). Le SSLIA doit élaborer divers types de tests pour s'assurer que ces éléments seront vérifiés afin de déterminer si une personne a le degré d'aptitude physique requis pour exercer une fonction dans le SSLIA. L'évaluation de l'aptitude physique doit être menée avant l'embauche pour une fonction de sapeur-pompier, ainsi qu'au moins une fois par an, à titre d'évaluation permanente, pour le personnel SSLIA en poste, en vue de garantir le maintien du niveau d'aptitude physique.



3.3 Formation

3.3.1 Le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit être formé de façon à pouvoir exécuter ses tâches avec efficacité ; il doit participer à des exercices pratiques de lutte contre l'incendie adaptés aux types d'aéronefs qui utilisent l'aérodrome et au matériel dont celui-ci est doté pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie, et notamment à des exercices sur les feux de carburant alimentés sous pression.

3.3.2 Le programme de formation du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie comprendra des éléments sur les performances humaines, notamment la coordination des équipes.

3.3.3 L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer du maintien compétence physique du personnel SSLIA par le biais du contrôle périodique d'aptitude physique des différents agents.

3.3.4 L'exploitant d'aérodrome doit programmer au profit du personnel SSLIA des séances de formation et de recyclage en vue d'évaluer de façon régulière les connaissances et les compétences professionnelles du personnel opérationnel.

3.3.5 Conditions d'admission au poste sapeur-pompier

- Agé entre 18 et 25 ans.
- Titulaire d'un permis de conduire catégorie B Avoir une taille supérieure ou égale à 1.70m.
- Une absence d'anomalies constitutionnelle incompatible avec le port de tenues réglementaires.
- Avoir subi avec succès l'examen médicale ;
- Avoir subi avec succès l'examen de l'aptitude physique ;
- Avoir subi avec succès l'examen écrit et un entretien d'embauche ;

3.3.6- Formation de base

3.3.6.1 La formation de base d'un sapeur-pompier comprend ainsi deux volets : formation théorique et pratique.

3.3.6.2 la formation de base d'un sapeur-pompier doit se déroulé dans un centre spécialisé agréé ou accepté par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

3.3.7-programme de formation

3.3.7.1 Le programme de formation se compose de :

- Formation de base du sapeur-pompier « annexe 1 »
- Formation chef de de manœuvre « annexe 2 »

3.3.7.2 Formation contenu

En plus des thèmes fixés par les chefs SSLIA Le planning de formation doit comprendre les thèmes suivants.

Thèmes	Contenu	Périodicité (doit être au minimum par agent)
Connaissance de l'aérodrome	Reconnaissance de l'aérodrome (y compris bâtiments) et de ses abords (ZVA), de jour comme de nuit, par toutes conditions météorologiques.	<ul style="list-style-type: none">➤ Aire de mouvement : une fois par mois ;➤ Ensemble de l'aérodrome : tous les six mois.➤ Abords de l'aérodrome : tous les six mois.
Véhicules incendies	<ul style="list-style-type: none">➤ Entraînement à la conduite des véhicules et embarcations, de jour comme de nuit et➤ utilisation des lances.	<ul style="list-style-type: none">➤ une fois par mois➤ une fois par quinzaine.
Equipements individuels de protection et extincteurs - Utilisation de matériel de désincarcération	- Entraînement pratique à l'utilisation, sur feux pour les extincteurs.	- Equipements : tous les trois mois - Extincteurs : une fois par an -matériel : tous les trois mois.
-exercices pratiques.	-exercice sur feux réels de jour comme de nuit. -exercice en salle	- une fois par an - tous les six mois

3.3.7.3 livrets individuels de formation

3.3.7.3.1 La mise en place d'un livret individuel de formation, pour tout agent SSLIA, c'est la mise d'un document qui permet d'établir son parcours professionnel en listant les formations et les diverses expériences professionnelles réalisées. Il sert aussi à identifier et à présenter sous une forme synthétique ses connaissances, aptitudes et compétences. Il permet de conserver dans un même endroit toutes ces informations : il est la mémoire du parcours de l'agent. Ce livret va servir pour communiquer des informations sur son parcours professionnel à différentes occasions.

Ce document est remis par l'exploitant d'aérodrome est maintenu au Service de Sauvetage et Lutte contre l'Incendie des aéronefs

3.3.7.3.2 Le livret individuel de formation contient :

- La date d'obtention des titres, des diplômes et des certificats de qualification est précisée. La date, la durée ainsi qu'éventuellement le niveau des formations, des stages sont également mentionnés.
- Une copie des titres, des diplômes et des certificats de qualification et une attestation des formations et des stages suivis ainsi que des emplois occupés mentionnés dans le livret individuel de formation sont jointes en annexe de ce document.
- les actions de formation au titre de la formation professionnelle continue.



Chapitre 4 : Fonctionnement du SSLIA

4.1 Objectif opérationnel du SSLIA

4.1.1 L'objectif opérationnel du service de sauvetage et d'incendie est un délai d'intervention d'au maximum trois minutes pour atteindre quelque point que ce soit de chaque piste en service, dans les conditions optimales de visibilité et d'état de la surface et être en mesure d'y projeter, sans discontinuité:

- dans un délai de trois minutes après le déclenchement de l'alerte, un débit de solution moussante égale à 50 % au moins du débit prévu à l'annexe 1, pendant au moins une minute ou, pour les aérodromes de niveau de protection égal à 2, être en mesure d'y projeter l'agent complémentaire ;
- au plus tard quatre minutes après le déclenchement de l'alerte, la totalité du débit de solution moussante et d'agent complémentaire prévus à l'annexe 1.

4.1.2 Il faut que tout véhicule autre que le ou les premiers véhicules d'intervention nécessaires pour fournir les quantités d'agents extincteurs spécifiés dans le Tableau 3 assure une projection continue d'agent extincteur et arrive tout au plus trois minutes après l'appel initial.

4.1.3 L'exploitant d'aérodrome doit fixer comme objectif opérationnel, pour le service de sauvetage et d'incendie, un délai d'intervention d'au maximum deux minutes pour atteindre quelque point que ce soit de chaque piste en service, dans les conditions optimales de visibilité et d'état de la surface.

4.1.4 l'exploitant d'aérodrome doit fixer comme objectif opérationnel, pour le service de sauvetage et d'incendie, un délai d'intervention d'au maximum trois minutes pour atteindre toute autre partie de l'aire de mouvement, dans les conditions optimales de visibilité et d'état de la surface.

4.1.5 L'exploitant d'aérodrome doit fournir des éléments indicatifs, de l'équipement et/ou des procédures appropriés pour les services de sauvetage et d'incendie afin d'atteindre au mieux les objectifs opérationnels des conditions de visibilité inférieures aux conditions optimales, surtout lors des opérations par faible visibilité.

4.1.6 Un programme d'entretien préventif des véhicules de sauvetage et d'incendie doit être établi pour assurer le fonctionnement optimal du matériel et le respect du délai d'intervention spécifié pendant toute la durée de vie du véhicule.

4.1.7 L'exploitant d'aérodrome doit fournir des éléments indicatifs, de l'équipement et/ou des procédures appropriés pour les services de sauvetage et d'incendie afin d'atteindre au mieux les objectifs opérationnels dans des conditions de visibilité inférieures aux conditions optimales, surtout lors des opérations par faible visibilité.

4.2 Types d'intervention

4.2.1 Selon les circonstances en présence, le SSLIA est placé en :

- état de veille ;
- état d'alerte ;
- état d'accident.

4.2.2 L'état de veille est déclenché dans l'un ou l'autre des cas suivants:

- si un pilote a signalé ou si l'on soupçonne des défaillances à bord de l'aéronef sans que celles-ci soient de nature à entraîner normalement des difficultés graves à l'atterrissage ;
- si les procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) sont en vigueur.
- Durant cette période, les personnels nécessaires sont à bord ou à proximité immédiate des véhicules du SSLIA et prêts à intervenir.

4.2.3 L'état d'alerte est déclenché dans l'un ou l'autre des cas suivants :



- si un pilote a signalé ou si l'on soupçonne qu'un aéronef a subi, ou risque de subir, une défaillance de nature à entraîner un risque d'accident ;
- si les conditions de visibilité et de plafond deviennent inférieures aux seuils fixés par la réglementation relative aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

Les consignes opérationnelles précisent la manière dont les véhicules du SSLIA sont déployés durant cette période, sur des emplacements prédéterminés.

4.2.4 L'état d'accident est déclenché lorsque s'est produit ou va inévitablement se produire un accident d'aéronefs sur l'aérodrome ou à ses abords. Dans cette hypothèse, les moyens du service de secours doivent être mobilisés pour circonscrire en un minimum de temps l'accident.

4.2.5 Les fonctions imparties au SSLIA aux paragraphes 2.2.1 et 3.3.1 s'exercent dans la zone d'aérodrome (ZA) et la zone voisine d'aérodrome (ZVA).

Durant les interventions, sont mises en œuvre les dispositions prévues aux articles 4.4.1 et 4.4.2.

4.2.6 L'exploitant d'aérodrome doit établir et tenir à jour une carte à quadrillage de la ZA et de la ZVA précisant les issues et cheminements à utiliser par les moyens de secours du service et ceux des centres de secours voisins. Cette carte doit être intégrée dans le plan d'urgence d'aérodrome.

La carte en vigueur doit être immédiatement disponible dans la tour de contrôle, les postes d'incendie et les véhicules du SSLIA.

4.2.7 L'exploitant d'aérodrome doit effectuer, dans le cadre du plan d'urgence, une évaluation des aires d'approche et de départ jusqu'à une distance de 1000 m par rapport aux seuils de piste en vue de déterminer les options d'intervention possibles (Des éléments indicatifs sur l'évaluation des aires d'approche et de départ jusqu'à une distance de 1 000 m par rapport aux seuils de piste figurent dans le Chapitre 13 du Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1re Partie).

4.3 Comptes rendus d'intervention

4.3.1 L'exploitant d'aérodrome doit établir des comptes rendus. Ces comptes rendus sont transmis à la DGAC.

4.3.2 En outre, un compte rendu annuel est établi et adressé à la DGAC en vue de recenser mois par mois l'ensemble des activités du service, de récapituler les différentes interventions effectuées au cours de l'année et de présenter les essais effectués durant l'année sur les véhicules en exploitation et en réserve.

4.4 Cas d'indisponibilité du SSLIA

4.4.1 L'état d'indisponibilité totale ou partielle du SSLIA est déclenché lorsque les moyens requis sur un aérodrome sont momentanément indisponibles dans leur emploi, sans que cette indisponibilité excède deux mois à compter de sa survenance.

Dans cette hypothèse, l'exploitant d'aérodrome est tenu d'informer les organismes chargés de la circulation aérienne de façon à ce que ces derniers en avisent les usagers de l'aérodrome.

En cas d'indisponibilité prévisible, toutes dispositions sont prises pour une publication préalable d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

4.4.2 Durant d'indisponibilité totale ou partielle du SSLIA, les mesures suivantes sont prises :

1- Pendant les douze premières heures d'indisponibilité, deux cas sont à prévoir :

- L'indisponibilité paraît devoir être de courte durée et il semble possible d'y remédier avant la fin du délai de douze heures : toutes les dispositions sont prises en vue d'y remédier aussi rapidement que possible. Les usagers de l'aérodrome sont informés de cette situation par les organismes chargés de la circulation aérienne.
- L'indisponibilité a de très fortes probabilités de dépasser le délai de douze heures :

- a) Toutes les dispositions sont prises en vue de remédier aussi rapidement que possible à cette situation ;
- b) Les usagers de l'aérodrome sont informés par les organismes de la circulation aérienne de la réduction temporaire du niveau de protection tant que l'information n'est pas disponible par voie d'avis aux navigateurs aériens (NOTAM) ;
- c) L'organisme de la circulation aérienne demande la publication d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

2- Si les moyens requis par le niveau de protection de l'aérodrome demeurent indisponibles au-delà de douze heures à compter de leur survenance, les navigateurs aériens et les entreprises de transport aérien public sont informés de la réduction temporaire du niveau de protection par NOTAM.

Si l'indisponibilité des moyens se prolonge plus de deux mois, le ministre transport peut fixer un nouveau niveau de protection à l'aérodrome correspondant aux moyens effectivement disponibles sur la plateforme. Le trafic accueilli sur l'aérodrome doit être adapté en conséquence.

4.5 Consignes opérationnelles

4.5.1 Les consignes opérationnelles sont établies par l'exploitant d'aérodrome suivant le modèle figurant à l'appendice 2.



Appendice 1 - Matériel de sauvetage

Liste des matériels par niveau de protection d'aérodrome, embarqués dans des véhicules				
Articles	2	3 à 5	6 à 7	8 à 10
Quatre aspiraux de 2 m de long et de diamètre 100		1	1	1
Crépine diamètre 100 avec flotteur		1	1	1
Coude de diamètre 100 avec raccord KEYSER et AR		1	2	3
Jeu de clés de barrage (bouche et poteau)		1	2	3
Couronne de tuyau PIL de 10 m/diamètre 110		1	2	3
Couronne de tuyau PIL de 20 m/diamètre 70		4	8	12
Couronne de tuyau PIL de 20 m/diamètre 45		4	8	12
Lance manuelle à eau multidébites avec raccord DN40		1	2	3
Division 65 2* 40 avec 2 vannes		1	2	3
Réduction 100* 65		1	2	3
Réduction 65* 40		1	2	3
Collecteur à clapet 2 × 65 / 100		1	2	3
Tricoises polyvalentes	1	2	4	6
Commande diamètre 9 mm/25 m résistance = 500 daN	1	1	2	3
Gaffe, longueur minimale de 4 m	1	1	2	3
Echelle d'aluminium, longueur déployée 7 m minimum		1	2	3
Scie d'effraction anti-étincelle avec deux disques à métaux de rechange ou disque affûtable	1	1	2	3
Tranche courroie	1	2	4	6
Masse de 2 kg avec manche de 1 m	1	1	2	3
Pioche	1	1	2	3
Pelle	1	1	2	3
Coupe-boulon grand modèle	1	1	2	3
Pince-monseigneur de 1,5 m	1	1	2	3
Pince-monseigneur de 0,5 m	1	1	2	3
Couverture anti-feu en coffret	1	1	2	3
Extincteur 9 kg poudre D	1	1	2	3
Extincteur 9 kg poudre BC	1	1	2	3
Extincteur 5 kg CO2 avec perche de 1,5 m et embout conique	1	1	2	3
Extincteur 9 litres eau pulvérisée	1			
Trousse de premiers secours	1	1	2	3
Sac ou valise d'oxygénothérapie		1	2	3
Cisaille à tôle	1	1	2	3
Hachette de sauvetage	1	1	2	3
Hache de sauvetage	1	1	2	3
Cale adaptée aux aéronefs fréquentant l'aérodrome	2	2	4	6



De plus, les articles suivants devront être maintenus en réserve :

Liste des matériels en réserve par niveau de protection d'aérodrome				
Articles	2	3 à 5	6 à 7	8 à 10
Couverture de survie	1	2	4	6
Housse mortuaire	1	2	4	6
Entonnoir mousse		1	2	3
Entonnoir poudre	1	1	1	1
Civière (brancard souple ou pliant)		2	4	6
Bâche (3 x 4 m)	1	1	2	3
Pompe électrique pour liquide émulseur		1	1	1
Elingue souple 15 m de long avec manilles et mousquetons	1	1	2	2
Elingue souple 30 m de long avec manilles et mousquetons	1	1	2	2
Quatre aspiraux de 2 m de long et de diamètre 100			1	2
Crépine diamètre 100 avec flotteur			1	2
Cordage diamètre 20 mm x 20 m résistance = 3 000 daN	1	1	2	2
Sacs médicalisés				2
Bouteille de rechange pour sac ou valise d'oxygénothérapie		1	2	3



Appendice 2- Modèle de consignes opérationnelles

Le recueil de consignes opérationnelles du SSLIA doit au minimum comprendre les items énumérés dans la table des matières ci-après :

Section 0 - Présentation.

Préambule (le présent document précise les conditions de fonctionnement et d'exploitation du SSLIA de l'aérodrome de...).

Amendements (toute modification de l'exploitation du SSLIA fera l'objet d'un amendement diffusé aux destinataires du présent manuel).

Section 1

Objet

Le présent document a pour objet de planifier l'activité du SSLIA et des installations sur l'aérodrome de...).

Il décrit les matériels mis en œuvre, détaille le rôle des différents intervenants et expose les actions menées en fonction des différentes situations d'alerte.

Il rappelle les stratégies d'intervention à adopter en opération ainsi que les règles de sécurité à observer sur l'aérodrome.

Section 1 - Moyens

A. – Véhicules et embarcations (description du parc véhicules terrestres et embarcations maritimes et fluviales).

B. – Personnels (effectif, composition, encadrement).

C. – Bâtiments (description, position par rapport au plan de masse).

D. – Equipements divers (ARI, groupes d'éclairage, accessoires).

E. – Moyens d'alerte (différents systèmes, procédure de secours).

F. – Types d'alerte (définition, rôle des autres intervenants, rôle du service pour chacun des types d'alerte).

Section 2 - Niveaux de protection (y compris règles de modulation)

Section 3 - Organisation du service

4.1. Fonctions (responsable du service/chef de manœuvre/pompiers).

4.2. Formation et entraînement (conformes à la réglementation et adaptés à l'aérodrome).

Section 4 - Communications

5.1. Circulation sur l'aérodrome (connaissance des règles et des autorisations de circulation).

5.2. Phraséologie (expressions conventionnelles, signification/signaux visuels).

Section 5 - Matériels

6.1. Contrôle des véhicules (opérations journalières, hebdomadaires et périodiques d'entretien).

6.2. Contrôle des matériels et tâches de servitudes (opérations hebdomadaires).

Section 6 - Interventions sur aéronef

7.1. Zone d'intervention (plan quadrillé ZA/ZVA parties terrestre et maritime)



- 7.2. Déclenchement de l'alarme (matériels d'alarme/procédure d'alarme)
- 7.3. Interventions du service (consignes en cas de situation de veille, d'alerte ou d'accident)
- 7.4. Feux particuliers (consignes en cas de feu de moteur, de train d'atterrissage, de soute, de matière radioactive...)

Section 7 - Interventions hors aéronef

- 8.1. Principes (mission secondaire, intervention sur feu dans l'aérogare, au dépôt pétrolier...).
- 8.2. Modalités d'intervention du service (consignes pour chacun de ces cas).

Section 8 - Interventions à l'extérieur

- 9.1. ZA (hors emprise domaniale).
- 9.2. ZVA (procédure de mise en œuvre/définition des capacités d'intervention/consignes sur le niveau résiduel).

Section 9 - Autres activités (Consignes à respecter au cas où surviendrait un état de veille, d'alerte ou d'accident durant l'exécution d'autres activités)

L'exécution d'autres activités par les personnels lors de leur service de garde est subordonnée aux conditions ci-après :

- les personnels doivent être en tenue ;
- ils doivent demeurer dans les limites de la ZA ;
- ils doivent être en liaison bilatérale permanente avec le poste incendie ;
- ils doivent disposer d'un véhicule SSLIA en état opérationnel et complètement équipé et rester à proximité immédiate de celui-ci ;
- les tâches en cours doivent pouvoir être abandonnées sans aucun délai ;
- au cas où surviendrait un état de veille, les agents doivent immédiatement cesser l'exécution de ces tâches, prendre place à bord ou à proximité immédiate du ou des véhicules et se préparer à une intervention ;
- au cas où surviendrait un état d'alerte, les agents doivent immédiatement cesser l'exécution de ces tâches, prendre place à bord du ou des véhicules et appliquer la procédure de déploiement aux emplacements prédéterminés ;
- au cas où surviendrait un état d'accident, les agents doivent immédiatement cesser l'exécution de ces tâches et prendre leurs instructions auprès du chef de manœuvre, ou, en l'absence de chef de manœuvre, appliquer la procédure d'intervention sur accident ;
- consignes locales supplémentaires.



Annexe 1- Formation sauvetage et lutte contre les incendies des aéronefs

FORMATION : Pompier d'aéroport

DUREE : 19 semaines

THEORIQUE « 13 semaines »

	Horaires	
	Nbre Heures	Test
✓ Module 1 : Connaissances aéronautiques générales	18	1
✓ Module 2 : Réglementations OACI « SSLIA »	24	1
✓ Module 3 : Organisation, fonction et objectif d'un SSLIA	20	1
✓ Module 4 : Principes SLIA Notions de la combustion, Chaleur, Classe des feux Propagation et procédés d'extinction. Feux présentant un risque particulier.	30	1
✓ Module 5 : La Technologie du Feu	24	1
✓ Module 6 : Petit matériel « Matériel de jonction »	20	1
✓ Module 7 : Hydraulique	24	1
✓ Module 8 : Véhicules SSLIA	30	1
✓ Module 9 : Connaissance des aéronefs.	24	1
✓ Module 10 : Tactiques et techniques d'interventions sur feux d'avions Feux Avions	30	1
✓ Module 11 : Feux de Bâtiments	24	1
✓ Module 12 : Prévention et risques spéciaux Avitaillement des aéronefs : réglementation de sécurité. Instruction OACI (marchandises dangereuses et avions d'armes). Procédures sur les marchandises dangereuses. Protection du personnel dans les interventions	18	1
✓ Module 13 : Structure d'un aéroport (pistes, axes de circulation, parking, etc.). Balisage piste, voies de circulation, rampe d'approche.	24	1
✓ Module 14 : Règles de circulation sur les aires de mouvement	20	1
Module 15 : Réglementation de la circulation aérienne (y compris circulation au sol)	20	1
✓ Module 16 : Phraséologie	24	1
Total	390	



Pratique « 6 semaines »

	Horaires	
	Nbre Heures	Evaluation
<u>Module 1 : Connaissance du SSLIA de l'aérodrome.</u> Présentation des moyens. Organisation du poste incendie.	12	5
<u>Module 2 : Connaissance de l'aérodrome et de la zone voisine (ZVA).</u> Présentation du plan de masse. Reconnaissance de la plate-forme et des abords (ZVA). Règles de déplacement sur les aires de manœuvre.	24	5
<u>Module 3 : Petit matériel</u>	18	5
<u>Module 4 : Gros matériel</u>	18	5
<u>Module 5 : Les principes d'interventions sur Feux d'avions</u>	24	5
<u>Module 6 : Feux d'installations</u>	12	3
<u>Module 7 : Feux d'hydrocarbures</u>	12	3
<u>Module 8 : Mise en application de la phraséologie</u>	24	5
Total		180



Annexe 2- Formation sauvetage et lutte contre les incendies des aéronefs

FORMATION : Chef de manœuvre

DUREE : 5 semaines

	Horaires	
	Nbre Heures	Test
✓ Module 1 : Connaissances aéronautiques générales	12	1
✓ Module 2 : Réglementations OACI « SSLIA »	12	1
✓ Module 3 : Organisation, fonction et objectif d'un SSLIA	12	1
✓ Module 4 : Equipement du service SLIA et agents extincteurs	20	1
✓ Module 5 : Connaissance des aéronefs	12	1
✓ Module 6 : Prévention et risques spéciaux	12	1
✓ Module 7 : Gestion opérationnelle et Commandement	18	1
✓ Module 8: Gestion d'équipe SSLIA	12	1
✓ Module 9 : Les règles de la communication	12	1
✓ Module 10 : Construire un objectif pédagogique	12	1
Total		144

