



Instruction technique N° 5923 DAC/DEA/2016
relative au fonctionnement et à l'organisation du service de sauvetage
et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes

Titre Premier : Généralités

Article 1 :

La présente instruction qui s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre des exigences de l'Annexe 14 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, Chicago, a pour objet de définir les normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes.

Elle décrit aussi l'organisation de ce service dans les aérodromes, ainsi que les moyens nécessaires à maintenir pour l'assurer et définit les formations requises pour le personnel chargé d'intervenir à ce sujet. la présente instruction aborde les cinq thèmes suivants :

- l'organisation du service,
- les moyens humains,
- les moyens matériels,
- le fonctionnement du service,
- le contrôle et la surveillance continue de la Direction de l'Aéronautique Civile.

Article 2 :

L'objectif principal du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLIA) 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..

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 du personnel, l'efficacité du matériel et la rapidité de l'intervention.

Article 3 :

Les termes utilisés dans la présente instruction technique ont la signification prévue à l'Annexe 14 à la convention de Chicago et les documents pris pour son application. En outre, aux fins de la présente instruction, on entend par :

- **Avion** : tout aéronef sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur des surfaces restant fixes dans des conditions données de vol et entraîné par un ou plusieurs organes moteurs maintenus en fonctionnement, au moins partiellement, dans les circonstances normales de vol, à l'exclusion toutefois des aéronefs ultralégers motorisés (dits ULM) répondant à ces caractéristiques ;
- **Mouvement** : chaque décollage ou chaque atterrissage.

- **Trois mois consécutifs de plus fort trafic** : la période de trois mois durant laquelle l'aérodrome est fréquenté par les aéronefs des classes les plus élevées ;
- **Classe d'avions la plus élevée, A**: la classe la plus élevée au regard des principes posés dont le nombre de mouvements d'avions, cumulé avec celui des classes supérieures, dépasse 24 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic sur l'aérodrome ;
- **Classes supérieures non retenues** : les classes d'avions supérieures à la classe d'avions la plus élevée, A ;
- **Vol régulier** : un vol qui présente chacune des caractéristiques suivantes :
 - effectué au moyen d'avions destinés à transporter des passagers, du fret ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des places sont mises à la disposition du public soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés ;
 - organisé de façon à assurer la liaison entre deux points ou plus :
 - soit selon un horaire publié ;
 - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente ;
- **Vol non régulier** : un vol qui ne répond pas aux caractéristiques définies ci-dessus.

Titre II : Organisation du Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronef

Article 4 :

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronef dénommé communément sur un aérodrome « SSLIA » doit être assuré sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Ce service est placé sous le contrôle administratif et l'autorité du commandant d'aérodrome.

Article 5 :

Le Commandant d'aérodrome est chargé de veiller à ce que le SSLIA soit organisé, équipé, doté de personnel, formé et exploité de façon à atteindre son principal objectif de sauver des vies en cas d'accident ou d'incident d'aéronef. Dans ce cadre, il est chargé, sans s'y limiter, de :

- Veiller à la désignation d'un responsable qualifié du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronef ;
- s'assurer que tout le personnel SSLIA soit formé selon les dispositions de la présente instruction ;
- établir, mettre à jour et mettre en œuvre le manuel des consignes opérationnelles SSLIA. Le canevas type de ce manuel est décrit à l'**Annexe 1** de la présente instruction ;
- veiller à ce que les équipements et les moyens correspondants à la catégorie publiée dans l'AIP soient disponibles et entretenus conformément aux dispositions de la présente instruction.
- Notifier à la Direction de l'Aéronautique Civile tout incident ou intervention du SSLIA et transmettre à cette fin les comptes rendus d'intervention y afférents. Le modèle du compte rendu d'intervention figure dans l'**Annexe 2** de la présente instruction.

Article 6 :

Les personnels du SSLIA se composent du personnel d'encadrement et du personnel d'exécution.

- a. Les fonctions d'encadrement SSLIA sont exercées par un responsable du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, chargé de:
- encadrer et veiller au maintien en état opérationnel d'intervention des moyens dont est doté l'aérodrome ;
 - programmer les différentes formations requises par cette instruction au profit du personnel SLIA.
 - dispenser la formation locale en faveur du personnel SLIA et ce, conformément au programme décrit à l'**annexe 3** de la présente instruction.
 - veiller à l'application des consignes opérationnelles contenues dans le manuel susvisé;
 - rédiger et transmettre les comptes rendus d'intervention ;
 - proposer les 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.

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

- b. Les fonctions d'exécution du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sont exercées par des pompiers d'aérodrome 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.

Article 7 :

L'exploitant d'aéroport peut confier, dans le cadre d'une convention ou d'un cahier de charges, le service du sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronef à des organisations publiques ou privées spécialisées en la matière, situées et équipées comme défini dans la présente instruction.

Cette convention ou cahier de charges qui doit être déposé au préalable auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile pour approbation, doit répondre aux exigences de la présente instruction.

Article 8 :

Les aéroports situés près d'étendues d'eau, de zones marécageuses, de déserts ou d'autres environnements difficiles doivent pouvoir mobiliser en tout temps de véhicules, matériels de sauvetage et services spécialisés appropriés, lorsqu'une portion appréciable des opérations d'approche ou de départ des aéronefs s'effectue au-dessus de ces étendues ou de ces zones. L'objet de ces véhicules, matériels de sauvetage et services spécialisés est de porter secours aux occupants d'un aéronef qui serait accidenté dans ces zones.

Article 9 :

La coordination entre le SSLI aéroportuaire et les services publics de protection (protection civile, la police, gendarmerie royale, la marine royale et les hôpitaux locaux...) appelables en tant que services d'appui doit être établie par accords préalables d'assistance ou tout mécanisme de coordination en cas d'accident ou d'incident d'aviation.

Les services d'aéroport intéressés doivent disposer d'une ou plusieurs cartes détaillées à quadrillage de l'aéroport et de ses abords immédiats (avec date de révision). Des renseignements doivent y figurer sur la topographie, les voies d'accès et l'emplacement des points d'eau. Cette carte doit être affichée bien en vue dans la tour de contrôle et le poste d'incendie et se trouver à bord des véhicules de SLI ainsi que dans tous les autres véhicules dont l'aide peut être requise en cas d'accident ou d'incident d'aviation. Des exemplaires de cette carte doivent être également distribués aux services externes conformément aux dispositions du plan d'urgence. L'autorité chargée d'émettre ces cartes détaillées à quadrillage doit disposer d'un processus de contrôle des documents afin de garantir que tous les services concernés soient avisés de toute modification ou réédition.

Titre III: Moyens matériels et Infrastructures

Article 10 :

Le niveau de protection ou la catégorie de l'aéroport aux fins du SSLIA est fondée sur la longueur hors-tout et la largeur maximale du fuselage des aéronefs les plus longs qui utilisent normalement l'aéroport. Seules les valeurs figurant dans la documentation associée au certificat de navigabilité sont prises en considération.

La catégorie d'aéroport est déterminée en utilisant le **Tableau 1**. Pour classer les aéronefs qui utilisent l'aéroport, il faut évaluer premièrement, leur longueur hors-tout et, deuxièmement, la largeur de leur fuselage. Si, après avoir établi la catégorie correspondante à la longueur hors-tout de l'aéronef, il apparaît que la largeur du fuselage est supérieure à la largeur maximale indiquée à la colonne (3) du Tableau 1 pour cette catégorie, il faut classer cet aéronef dans la catégorie immédiatement supérieure.

Lorsque le nombre de mouvements d'avions pris en compte de la classe la plus élevée est égal ou supérieur à 700 pendant durant les trois mois consécutifs de plus fort trafic, la catégorie correspondante à cette classe est adoptée ;

Lorsque ce nombre est inférieur à 700, la catégorie adoptée est :

- Soit la catégorie immédiatement inférieure à celle qui correspond à la classe des avions les plus longs pris en compte et fréquentant normalement l'aérodrome si la somme des mouvements des avions des trois classes les plus élevées pendant les trois mois consécutifs dans l'année est égale ou supérieure à 700 ;
- Soit la deuxième catégorie inférieure à celle qui correspond à la classe des avions les plus longs pris en compte et fréquentant normalement l'aérodrome, si la somme précédente n'atteint pas 700.

Sont rangés dans la classe d'avion qui correspond à sa longueur hors tout divisée par trois tous avions effectuant un mouvement dans le cadre de l'une des opérations aériennes suivantes :

- transport exclusif de fret ou de courrier ;
- " vols d'essais " ou " vols de réceptions " ;

- autres vols, rémunérés ou non, à d'autres fins que le transport de passagers et notamment d'instruction aérienne, de démonstration, de photographie, de convoyage, de publicité et d'interventions agricoles.

| Catégorie d'aéroport | Longueur hors-tout de l'avion | Largeur maximale du fuselage |
|----------------------|-------------------------------|------------------------------|
| 1 | 0 à 9 m 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. Catégories d'aéroports aux fins des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

Article 11 :

L'exploitant d'aérodrome détermine au premier trimestre de chaque année calendaire, après consultation de la DAC, le niveau de protection ou la catégorie d'aéroport correspondront à la classe d'avion la plus élevée A. Le niveau de protection et ses éventuelles modulations doivent être publiés dans l'AIP Maroc, conformément à la procédure en vigueur en termes de publication d'informations aéronautiques. **L'Annexe 4** décrit le formulaire à élaborer pour déterminer le niveau de protection

Les aérodromes qui ne justifient pas un classement dans un niveau, ont par défaut un niveau de protection 1.

Article 12 :

Les moyens en personnels, produits extincteurs, véhicules et les matériels divers dont sont dotés les aérodromes figurent en **Annexes 5 et 6** de la présente instruction.

En complément de ceux prévus en **Annexes 5 et 6** de la présente instruction, les aérodromes dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 3 sont dotés d'un appareil respiratoire isolant (ARI) par chef de manœuvre et pompier d'aérodrome en service.

Chaque appareil est doté d'un jeu de bouteilles de recharge en réserve.

En complément de ceux prévus en **Annexes 5 et 6** la présente instruction, sur les aérodromes dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 4 et où tout ou partie des arrivées et des départs d'aéronefs s'effectuent au-dessus d'une étendue d'eau, dans une limite de 1 200 mètres à compter des seuils de pistes (aérodromes dits " côtiers "), les moyens suivants doivent être mobilisés :

- Une embarcation à déplacement rapide et d'un tirant d'eau adapté aux lieux ;
- Des plates-formes propres à recueillir les passagers d'un aéronef et en nombre suffisant pour offrir une capacité totale de :

- 60 places, sur les aérodromes de niveau de protection 4 et 5 ;
- 120 places, sur les aérodromes de niveau de protection 6 ;
- 180 places, sur les aérodromes de niveau de protection 7 ;
- 240 places, sur les aérodromes de niveau de protection supérieur ou égal à 8.

Si les circonstances locales ou l'état du site ne permettent pas de mettre en place les moyens prévus ci-dessus, des arrangements ou des mécanismes équivalents peuvent être conclus avec le centre de coordination, des recherches et sauvetage aéromaritime pour les interventions des zones précitées à l'article 8, ainsi que des organismes spécialisés en vue d'offrir des solutions équivalentes.

Une réserve d'agent moussant, d'agent complémentaire et d'agent de propulsion égale à 200 % des quantités requises doit être conservée sur l'aérodrome.

Article 13

Si, sur un aérodrome, les avions relevant de la classe d'avion la plus élevée, ou d'une classe supérieure non retenue, n'effectuent leurs mouvements qu'à certaines périodes précises, journalières, hebdomadaires ou saisonnières, les moyens en personnels, produits extincteurs, véhicules et matériels requis en application des **Annexes 5 et 6** de la présente instruction peuvent être réduits en dehors de ces périodes, sans toutefois être inférieurs au niveau de protection correspondant à la classe d'avion la plus élevée utilisant l'aérodrome en période réduite.

Article 14

Chaque aérodrome doit avoir, quel que soit son niveau de protection :

- Des postes d'incendie dont le nombre et l'implantation sont en fonction de l'objectif opérationnel prévu à l'article 30 de la présente instruction;
- Des routes d'accès d'urgence, destinées à réduire au maximum l'objectif opérationnel dans toutes les parties de l'aérodrome ; si les conditions topographiques ne permettent pas un aménagement suffisant, les aires d'approche doivent être dotées en priorité de telles routes, au minimum jusqu'aux limites de l'emprise domaniale de l'aérodrome et de manière coordonnée avec le plan d'urgence de l'aérodrome ;
- D'une zone permettant l'entraînement des personnels.

Les aérodromes dits " côtiers " au sens de l'article 8 de la présente instruction doivent être dotés des dispositifs de mise à l'eau appropriés aux embarcations détenues.

Titre IV: Exigences relatives au personnel du SSLIA

Article 15

Le personnel du Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs doit suivre les formations suivantes :

- Une formation initiale de sapeur-pompier dans les centres de formation relevant de la protection civile ou tout autre centre accepté par la Direction de l'Aéronautique Civile;
- Une formation spécifique homologuée par la DAC conformément au programme défini à l'**Annexe 7** de la présente instruction ;

- Une formation locale pour chaque aérodrome conformément au programme défini en annexe 4 de la présente instruction. Cette formation doit être dispensée par le responsable du service ou le chef de manœuvre ;
- Une formation continue et entraînement pour chaque catégorie du personnel SLIA (Agent et chef manœuvre) et ce, conformément au programme défini à l'**Annexe 8** de la présente instruction. Cette formation doit être dispensée par le responsable du service ou le chef de manœuvre ;
- Une formation complémentaire homologuée en faveur des chefs de manœuvre et ce, conformément au programme défini à l'**Annexe 9** de la présente instruction.

L'organisme chargé de dispenser la formation spécifique en faveur des sapeurs-pompiers doit déposer auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile, un dossier d'homologation des programmes de formation et ce, conformément aux dispositions de l'article 21.

Article 16

La formation initiale de sapeur-pompier est obligatoire pour chaque pompier aérodrome et doit être sanctionnée par un certificat délivré à cet effet.

Le personnel SLIA exerçant avant la date de publication de la présente instruction est dispensée de formation initiale. Toutefois, ce personnel doit suivre dans les 6 mois qui suivent l'entrée en vigueur de la présente instruction doit suivre une formation de rafraîchissement.

Article 17

La formation spécifique homologuée définie à l'**Annexe 7** de la présente instruction est obligatoire pour l'exercice de chaque agent dans un aérodrome en tant qu'pompier d'aérodrome et doit être sanctionnée par un certificat délivré par l'organisme de formation détenteur d'un certificat d'homologation de la Direction de l'Aéronautique Civile. Elle doit être dispensée avant leur entrée en fonction.

Le personnel SLIA exerçant avant la date de publication de la présente instruction, et n'ayant pas encore subi une formation similaire, doivent effectuer cette formation spécifique dans les 6 mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la présente instruction.

Article 18

La formation locale définie à l'**Annexe 3** doit être dispensée à tout le personnel SLIA avant la prise de service dans un aérodrome, elle doit être dispensée par le responsable du service ou le chef de manœuvre. Cette formation doit être sanctionnée par une attestation délivrée par le commandant d'aérodrome.

Le personnel SLIA exerçant avant l'entrée en vigueur de la présente instruction doit suivre cette formation dans un délai d'un mois.

En cas de changement d'affectation d'un agent d'un aérodrome à un autre, une formation locale doit être dispensée à sa faveur dans un délai d'un mois.

Article 19

La formation continue et entraînement pour chaque catégorie du personnel SLIA doit être dispensée chaque année à tout le personnel conformément aux dispositions de l'**Annexe 8** de la présente instruction. Cette formation doit être sanctionnée par une attestation délivrée par l'exploitant d'aéroport.

Le personnel SLIA exerçant avant la date de publication de la présente instruction doit suivre cette formation.

Article 20

L'exploitant d'aéroport doit veiller à ce que tout pompier d'aérodrome reprenant après plus de douze (12) mois d'interruption de son activité au sein d'un aérodrome, suive une nouvelle formation spécifique et une formation locale.

L'exploitant d'aéroport doit veiller à ce que tout pompier d'aérodrome reprenant après plus de six (06) mois d'interruption de son activité sur le même aéroport suive une nouvelle formation locale.

Article 21

Le dossier d'homologation des programmes de formation doit comprendre les éléments suivants :

- Les curriculums vitae du responsable pédagogique et des instructeurs désignés pour la formation ;
- Les programmes général et analytique d'instruction (PGI et PAI) relatif aux formations sus- visées ;
- La description des moyens pédagogiques mis en place pour la formation théorique et pratique.

Article 22

Le personnel affecté au Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs doit recevoir au préalable un agrément provisoire d'affectation d'une durée de validité de six (06) mois, en qualité de pompier d'aérodrome délivré par le Commandant d'Aérodrome.

Article 23

Pour obtenir l'agrément provisoire d'agent SLIA, il doit satisfaire aux conditions suivantes:

- Etre détenteur d'un permis de conduire en cours de validité, requis pour la conduite des catégories de véhicules incendie dont est doté la plateforme. Pour les aéroports mixtes Les agents SSLIA sont exemptés de cette condition.
- Présenter un certificat médical attestant son aptitude physique au service;
- Avoir suivi une formation spécifique et une formation locale telles que définies respectivement aux **Annexes 3 et 7** de la présente instruction;
- Avoir suivi une formation initiale de sapeur-pompier. Cette disposition ne s'applique pas aux agents ayant déjà exercé comme pompier d'aérodrome avant l'entrée en vigueur de la présente instruction..

Article 24

Pour obtenir l'agrément du chef de manœuvre, il doit satisfaire aux conditions suivantes:

- Avoir exercé en tant que pompier d'aérodrome dans un aérodrome pendant une durée de quatre (04) ans minimum. Des dérogations peuvent être accordées pour les aéroports dont tout le personnel SSLIA n'ayant pas encore achevés ces 04 ans.
- Etre détenteur d'un permis de conduire en cours de validité, requis pour la conduite des catégories de véhicules incendie dont est doté la plateforme. Pour les aéroports mixtes Les agents SLIA sont exemptés de cette condition
- Avoir suivi une formation complémentaire de chef de manœuvre telle que définie à l'**Annexe 9** de la présente instruction. Cette disposition ne s'applique pas aux agents ayant déjà exercé cette fonction avant la date d'entrée en vigueur de la présente instruction.

- Avoir suivi des formations continue et entraînements durant la période de son exercice en tant que pompier d'aérodrome telle que définie à l'**Annexe 8** de la présente instruction;
- Avoir suivi une formation locale telle que définie à l'**Annexe 3** de la présente instruction.

Article 25

L'agrément en qualité de pompier d'aérodrome devient définitif lorsque l'agent a donné satisfaction lors de la période probatoire dont la durée est de six (06) mois.

Article 26

Les agréments visés aux articles **22, 23 et 24** sont immédiatement retirés lorsque les conditions pour lesquelles l'agrément a été accordé ne sont plus respectées.

Article 27

Le responsable du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs doit détenir et mettre à jour un dossier de chaque agent ou chef de manœuvre comprenant les éléments suivants:

- Profil de l'intéressé avec photo;
- copie de la carte d'identité nationale ;
- copie du permis de conduire valide;
- copie du permis de conduire d'aéroport (PCA) ;
- copies de l'agrément provisoire et définitif ;
- copie du dernier certificat médical d'aptitude physique ;
- attestations des stages de formation suivie par le postulant conformément à la présente instruction ;
- copies des décisions des congés administratifs, de maladie ou autres.

Article 28

Le certificat médical prévu par les articles 23 et 24 de la présente instruction est délivré pour un an à la suite d'un examen pratiqué par un médecin désigné par l'exploitant d'aéroport à cette fin.

Toute personne s'étant vue refuser la délivrance du certificat médical par un médecin du service médical désigné par l'exploitant d'aéroport peut faire appel à une contre-expertise chez un médecin accepté par la Direction de l'Aéronautique Civile.

Titre IV: Règles d'intervention

Article 29

La conformité d'un véhicule, produit extincteur ou équipement aux spécifications techniques est attestée par l'apposition sur chacun de ces matériels d'un logo uniforme relatif au SSLIA selon l'espace disponible à cet effet.

Article 30

Chaque poste d'incendie doit être aménagé et doit comprendre:

- des moyens d'alerte ;
- des moyens de communication ;

- des bâtiments de protection et de petit entretien pour les véhicules et le matériel ;
- des moyens de stockage et de remplissage rapide des véhicules en eau et agents extincteurs;
- des moyens d'alimentation en énergie électrique des véhicules ;
- un espace de vie du personnel et des équipes de permanence.

Article 31

Seuls les plans quadrillés de la ZA et de la ZVA précisant les issues et les cheminements à utiliser par les moyens de secours du service et ceux des centres de secours voisins, intégrés dans le plan d'urgence, sont considérés en application.

Ces plans quadrillés en vigueur doit être mis à jour et disponible dans la tour de contrôle, les postes d'incendie et les véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs

Article 32

L'objectif opérationnel du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs consiste à pouvoir atteindre, dans des conditions optimales de roulement des véhicules (visibilité, état des surfaces de roulement), chaque extrémité de piste et être en mesure d'y projeter, sans discontinuité :

- dans un délai de trois minutes (03 min) après le déclenchement de l'alerte, un débit de mousse égal à 50 % au moins du débit prévu à l'**Annexe 5** de la présente instruction pendant au moins une minute ;
- au plus tard quatre (04) minutes après le déclenchement de l'alerte, la totalité des quantités de produits extincteurs prévues à l'annexe 1 de la présente instruction.

Article 33

Selon les circonstances en présence, le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs est placé en état de veille, d'alerte ou d'accident.

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 sans que celles-ci soient de nature à entraîner des difficultés graves à l'atterrissage ;
- Si les conditions de visibilité météorologique et de plafond deviennent inférieures aux valeurs prévues par la réglementation en vigueur.

Durant cette période, les personnels nécessaires sont à bord des véhicules incendie et prêts à intervenir.

Article 34

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 météorologique et de plafond deviennent inférieures aux valeurs définies par la réglementation en vigueur.

Durant cette période, les véhicules incendie sont déployés à des emplacements prédéterminés par les consignes opérationnelles de l'aérodrome.

Article 35

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.

Article 36

L'état d'indisponibilité totale ou partielle du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs est déclenché lorsque les moyens requis sur un aéroport en application des **Annexes 5 et 6** de la présente instruction sont momentanément indisponibles dans leur emploi, sans que cette indisponibilité excède un mois à compter de sa survenance.

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

Durant cette période, les mesures suivantes sont prises.

- Pendant les douze (12) premières heures d'indisponibilité, toutes les dispositions sont prises en vue d'y remédier, aussi rapidement que possible et des dispositions sont prises pour une éventuelle publication préalable d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).
- Si les moyens requis par le niveau de protection de l'aéroport demeurent indisponibles au-delà de douze (12) heures à compter de leur survenance, les navigateurs aériens et les entreprises de transport aérien public sont informées de la réduction temporaire du niveau de protection par NOTAM.

Si l'indisponibilité des moyens se prolonge plus d'un mois, un nouveau niveau de protection à l'aéroport correspondant aux moyens effectivement disponibles sur la plate-forme sera publié à l'AIP.

Article 37

L'équipe SLIA doit être disponible lors des mouvements d'aéronefs sur l'aéroport. 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 l'arrêt complet des moteurs.

Article 38

L'exploitant d'aéroport ou l'organisme auquel il a confié le service, doit s'assurer que les produits extincteurs, les véhicules et les équipements affectés au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sont entretenus conformément au carnet d'entretien des constructeurs et fabricants et, pour les véhicules, aux règles générales du code de la route.

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

Article 39

Les routes d'accès d'urgence doivent être entretenues par l'exploitant d'aéroport de manière qu'elles conviennent en permanence à l'usage auquel elles sont destinées.

Article 40

L'exploitant d'aéroport établit les comptes rendus suivant les principes définis à l'**Annexe 2** de la présente instruction. Ces comptes rendus doivent être communiqués à la Direction de l'Aéronautique Civile.

Article 41

L'exploitant d'aéroport doit établir un manuel des consignes opérationnelles conformément au canevas type figurant en **Annexe 1** de la présente instruction.

Titre V: Dispositions finales

Article 42

L'exploitant d'aéroport doit se soumettre aux visites d'inspection du personnel de la Direction de l'Aéronautique Civile, afin de leur permettre d'apprécier l'organisation et le fonctionnement du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs en vue de s'assurer du respect des consignes d'intervention, ainsi que de la conformité et de l'état des équipements et matériels utilisés par ledit service.

Dans tous les cas, ces visites d'inspections se déroulent en présence du représentant de l'exploitant d'aéroport désigné à cet effet.

Les comptes rendus d'inspections sont transmis à l'exploitant d'aéroport en vue d'élaboration d'un plan d'action correctif.

Article 43

Cette instruction technique abroge et remplace l'instruction technique n°1845 DAC/DOEA/SAC du 29 Août 2005 relative au fonctionnement et organisation du service de sauvetage et de lutte Contre l'incendie des aéronefs.

Article 44

Le Directeur de l'Aéronautique Civile est chargé de l'exécution de la présente instruction qui entre en vigueur six (06) mois après la date de sa signature.

Le 07 Octobre 2016-10-10

Ministre de l'Équipement, du Transport et de la Logistique

Aziz RABBAH

Annexes 1

Canevas Type du Manuel de Consignes Opérationnelles

1^{ère} Partie : Objet

Le présent manuel a pour objet de planifier l'activité du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et d'installations sur l'aérodrome de XXXXXX.

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.

2^{ème} Partie : Conditions générales à respecter par les agents SLIA

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 de lutte contre l'incendie en état opérationnel et complètement équipé et rester à proximité immédiate de celui-ci ;
- les tâches en cours doivent 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 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.

Les consignes locales supplémentaires doivent être établies par le commandant d'aérodrome.

3^{ème} Partie: Moyens

- 1.1. Véhicules (description du parc véhicules terrestres et maritimes).
- 1.2. Personnels (effectif, composition, encadrement).
- 1.3. Bâtiments (description, position par rapport au plan de masse).
- 1.4. Equipements divers (ARI «Appareil Respiratoire Isolant », groupes d'éclairage, accessoires...).
- 1.5. Moyens d'alerte (différents systèmes, procédure de secours).
- 1.6. Types d'alerte (définition, rôle des autres intervenants, rôle du service pour chacun des types d'alerte).

4^{ème} Partie: Niveaux de protection (avec la méthode de détermination du niveau)

5^{ème} Partie : Organisation du service

- 5.1. Fonctions (responsable du service, chef de manœuvre, pompiers).
- 5.2. Formation et entraînement (conformément aux dispositions de la présente instruction).

6^{ème} Partie : Communications

- 6.1. Circulation sur l'aérodrome (connaissance des règles et des autorisations de circulation).
- 6.2. Phraséologie (expressions conventionnelles, signification/signaux visuels).

7^{ème} Partie : Entretien du Matériels

- 7.1. Contrôle des véhicules (opérations journalières, hebdomadaires et périodiques d'entretien).
- 7.2. Contrôle des matériels et tâches de servitudes (opérations hebdomadaires).

8^{ème} Partie : Interventions sur aéronef

- 8.1. Zone d'intervention (plan quadrillé ZA/ZVA parties terrestre et maritime).
- 8.2. Déclenchement de l'alarme (matériels d'alarme, procédure d'alarme).
- 8.3. Interventions du service (consignes en cas de situation de veille, d'alerte ou d'accident).
- 8.4. Feux particuliers (consignes en cas de feu de moteur, de train d'atterrissage, de soute, de matière radioactive ...).

9^{ème} Partie : Avitaillement des aéronefs

- 9.1. Avitaillement des aéronefs sans passagers à bord (consignes opérationnelles, précaution à prendre, matériel utilisé, périmètre de sécurité...);
- 9.2. Avitaillement des aéronefs avec passagers à bord (consignes opérationnelles, précaution à prendre, matériel utilisé, périmètre de sécurité...).

10^{ème} Partie : Interventions hors aéronef

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

11^{ème} Partie : Interventions à l'extérieur

- 11.1. ZA (hors emprise domaniale).
- 11.2. ZVA (procédure de mise en œuvre, définition des capacités d'intervention et consignes sur le niveau résiduel).

12^{ème} Partie: Autres activités (consignes à respecter au cas où surviendrait un état de veille, d'alerte ou d'accident durant l'exécution d'autres activités)

Toute modification de l'exploitation du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs fera l'objet d'un amendement du présent manuel. Cet amendement doit être transmis, Sans délai, à la Direction de l'Aéronautique Civile

Annexes 2

Compte rendu d'intervention

Les comptes rendus d'intervention ont pour but de recenser les éléments d'information permettant d'étudier les améliorations à apporter dans les domaines de la sécurité et de l'efficacité du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes. A cette fin, il importe que les renseignements soient fournis systématiquement à la Direction de l'Aéronautique Civile.

1. Compte rendu analytique d'intervention sur aéronef :

A établir après toute intervention sur aéronef, lorsqu'un moyen d'extinction a été effectivement utilisé, ou au cours de laquelle une assistance a été portée à une (ou plusieurs) personne(s) en danger. A adresser à la Direction de l'Aéronautique Civile dans le mois qui suit l'intervention.

2. Compte rendu analytique d'intervention hors aéronef :

A établir après toute intervention au cours de laquelle des personnes et des biens ont été sauvés en dehors des aéronefs. A adresser à la Direction de l'Aéronautique Civile dans le mois qui suit l'intervention.

3. Compte rendu d'avarie sur véhicule :

A établir pour toute avarie sur un véhicule de lutte contre l'incendie ayant entraîné une indisponibilité du matériel ou une altération significative de ses caractéristiques. Le compte rendu par avarie à adresser à la Direction de l'Aéronautique Civile dans le mois qui suit l'avarie.

Annexes 3

Formation locale d'un agent SSLIA

| | | |
|-----------------|--|------------------|
| MODULE 1 | Connaissance du SSLIA de l'aérodrome (théorie et entraînements pratiques) | |
| | <ul style="list-style-type: none">- Présentation des moyens- Utilisation des matériels- Entretien des matériels- Organisation du poste incendie | 04 Heures |
| MODULE 2 | Connaissance de l'aérodrome (théorie et reconnaissance terrain) | |
| | <ul style="list-style-type: none">- Présentation du plan de masse- Reconnaissance de la plate-forme (y compris bâtiments)- Reconnaissance des abords (ZVA)- Reconnaissance de la zone d'aérodrome (ZA)- Règles de déplacement sur les aires- Phraséologie- Principaux types d'avions fréquentant le site | 02 Heures |
| MODULE 3 | Règles d'interventions (théorie) | |
| | <ul style="list-style-type: none">- Manuel de consignes SSLIA- Plan de secours- Plan d'urgence d'aérodrome- Plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisée- Procédures de recherche de balise- Quadrillage ZA/ZVA | 03 Heures |

Annexes 4

Formulaire de détermination du niveau de protection

| Aérodrome : | | | | | |
|---|----------------|------------------------------|--------------------|------------------------------|---------------------------|
| Pour l'Année : | Année N | | | | |
| - Fiche récapitulative de trafic : | | | | | |
| Période Prise en compte | | | Année N-1 | | |
| Nombre de mouvements pendant les 3 mois consécutifs de plus fort trafic | | | | | |
| Mois 1 | | | | | |
| Mois 2 | | | | | |
| Mois 3 | | | | | |
| - Nombre de mouvements d'avions par classes et par type de vols | | | | | |
| Aéronefs | | Nombre de mouvement d'avions | | | |
| Classe d'avions | Type d'avions | Vols réguliers | Vols non réguliers | Moyenne vols non réguliers * | Prévisions pour l'Année N |
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |
| 4 | | | | | |
| 5 | | | | | |
| 6 | | | | | |
| 7 | | | | | |
| 8 | | | | | |
| 9 | | | | | |
| 10 | | | | | |
| * moyenne des vols non réguliers sur les trois dernières années. | | | | | |
| - Détermination du niveau de protection | | | | | |
| Classe de l'avion (A) servant à déterminer la catégorie de l'aérodrome : | | | | | |
| Possibilité de publier un niveau A-1 | | | | Oui /Non | |
| Niveau de protection à publier dans l'AIP | | | | | |
| Fiche établie à le..... | | | | | |

Annexes 5

Moyens D'extinction et Moyen humains

I. - Quantités minimales d'agents extincteurs principal et complémentaire requises en application de la présente instruction.

| Catégorie d'aérodrome | Agent Extincteur Principal | | | | Agent complémentaire Poudre | |
|-----------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|-----------------------------|-------------------|
| | Mousse satisfaisant au niveau B de performance | | Mousse satisfaisant au niveau C de performance | | | |
| | Quantité d'Eau (L) | Débit solution de mousse en (L/mn) | Quantité d'Eau (L) | Débit solution de mousse en (L/mn) | Quantité de Poudre (Kg) | Débit (Kg/second) |
| 1 | 230 | 230 | 160 | 160 | 45 | 2.25 |
| 2 | 670 | 550 | 460 | 360 | 90 | 2.25 |
| 3 | 1 200 | 900 | 820 | 630 | 135 | 2.25 |
| 4 | 2400 | 1800 | 1700 | 1100 | 135 | 2.25 |
| 5 | 5400 | 3000 | 3900 | 2200 | 180 | 2.25 |
| 6 | 7900 | 4000 | 5800 | 2900 | 225 | 2.25 |
| 7 | 12100 | 5300 | 8800 | 3800 | 225 | 2.25 |
| 8 | 18200 | 7200 | 12800 | 5100 | 450 | 4.5 |
| 9 | 24300 | 9000 | 17100 | 6300 | 450 | 4.5 |
| 10 | 32300 | 11200 | 22800 | 7900 | 450 | 4.5 |

La quantité d'agent moussant disponible sur un véhicule doit être suffisante pour assurer une production de mousse correspondant à deux pleines charges au moins de cette quantité d'eau.

II. - Nombre de véhicules et de personnels par poste d'incendie implanté sur l'aérodrome

| Niveau de protection | Nombre de véhicules | Nombre minimal de personnel par vacation pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs |
|----------------------|---------------------|---|
| 10 | 3 | 06 pompiers d'aérodrome + chef de manœuvre |
| 9 | 3 | 06 pompiers d'aérodrome + chef de manœuvre |
| 8 | 3 | 06 pompiers d'aérodrome + chef de manœuvre |
| 7 | 2 | 04 pompiers d'aérodrome + chef de manœuvre |
| 6 | 2 | 04 pompiers d'aérodrome + chef de manœuvre |
| 5 | 1 | 02 pompiers d'aérodrome |
| 4 | 1 | 02 pompiers d'aérodrome |
| 3 | 1 | 02 pompiers d'aérodrome |
| 2 | 1 véhicule léger | 01 pompier d'aérodrome |
| 1 | 1 | |

- Les moyens en personnels et véhicules figurant dans le tableau ci-dessus doivent être mis en place dans au moins un des postes d'incendie dont peut être doté l'aérodrome

pour les autres postes d'incendie, la dotation en personnels et véhicules est déterminée de façon à atteindre l'objectif opérationnel prévu à l'article 30 de la présente instruction.

- L'exploitant d'aéroport doit veiller à ce que les moyens en personnel affecté au service tiennent en compte du degré de l'activité de l'aérodrome.
- L'effectif global du service doit être suffisamment important pour compenser les absences attribuables aux vacances et aux congés de maladies ou de formation.
- Lorsqu'une configuration particulière de l'aérodrome ou une répartition des agents extincteurs sur les véhicules conduit, pour atteindre la dotation réglementaire en agents extincteurs, à mettre en œuvre un nombre de véhicules supérieur au nombre minimal requis pour la catégorie, le nombre de postes correspondants est déterminé, en plus du poste de chef de manœuvre lorsqu'il est requis, par le nombre de postes nécessaires pour armer les véhicules.
-

Annexes 6

Eléments indicatifs sur le matériel à bord des véhicules de SLIA

| Liste des matériels par niveau de protection d'aérodrome embarqué dans un véhicule SLIA | | | | | |
|--|-----|-------|--------|--------|------|
| Articles | 1-2 | 3 à 5 | 6 et 7 | 8 à 10 | Obs. |
| Quatre aspiraux de 2 m de long et de diamètre 100 | | 1 | 1 | 1 | (1) |
| Crépine diamètre 100 avec flotteur | | 1 | 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 | (2) |
| 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 | (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 | (4) |
| Extincteur 9 litres eau pulvérisée | 1 | | | | |
| Trousse de premiers secours | 1 | 1 | 2 | 3 | (5) |
| Sac ou valise d'oxygénothérapie | | 1 | 2 | 3 | (6) |
| 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 | |

(1) Peut être omis si les consignes opérationnelles ne prévoient pas l'utilisation des dispositifs d'aspiration des véhicules.

(2) Seulement exigé dans les véhicules disposant d'une ou plusieurs alimentations de diamètre 100.

- (3) Peut être réalisée en plusieurs éléments emboîtables.
 (4) Cet extincteur doit être muni d'un système d'ouverture à robinet et la perche peut être réalisée en plusieurs éléments emboîtables.
 (5) La composition de la trousse de secours
 (6) Pour aérodromes de niveau supérieur ou égal à 4 uniquement.

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

| Liste des matériel en réserve par niveau de protection d'aérodrome | | | | | |
|---|-----|-------|--------|--------|------|
| Articles | 1-2 | 3 à 5 | 6 et 7 | 8 à 10 | Obs. |
| 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 | (1) |
| Elingue souple 15 m de long avec manilles et mousquetons | 1 | 1 | 2 | 2 | (2) |
| Elingue souple 30 m de long avec manilles et mousquetons | 1 | 1 | 2 | 2 | (2) |
| Quatre aspiraux de 2 m de long et de diamètre 100 | | | 1 | 2 | (3) |
| Crépine diamètre 100 avec flotteur | | | 1 | 2 | (3) |
| 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 | (4) |

(1) Peut être omise si le poste incendie est doté d'un système fixe de remplissage adapté au véhicule (par gravité ou sous pression).
 (2) Peut être remplacé par des sangles souples. Dans les deux cas, la charge utile doit être d'au moins 2 tonnes pour les aérodromes de niveau de protection 2 et 3,5 tonnes pour les aérodromes de niveau de protection supérieur ou égal à 3.
 (3) Peut être omis si les consignes opérationnelles ne prévoient pas l'utilisation des dispositifs d'aspiration des véhicules.
 (4) Pour aérodromes de niveau supérieur ou égal à 4 uniquement.

Annexes 7

Formation spécifique d'un agent du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (Durée 02 semaines)

| | |
|-----------------|--|
| MODULE 1 | Connaissances aéronautiques générales |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Structure d'un aéroport (pistes, axes de circulation, parking, etc.) - Balisage piste, taxiway, rampe d'approche - réglementation de la circulation aérienne (y compris circulation au sol) - Phraséologie aéronautique - Météorologie - Aides radioélectriques - Règles d'exploitation en zone réservée |
| MODULE 2 | Connaissance des aéronefs |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Structure des aéronefs - Moteurs types (pistons, turbopropulseurs, réacteurs) - Moyens d'évacuation - Zones d'effractions et zones à risques - Protection incendie embarquée - Identification |
| MODULE 3 | Objectifs du SSLIA |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Zone critique et pratique - Taux d'application - Classement des aéronefs - Classement des SSLIA (personnels, matériels) |
| MODULE 4 | Agents extincteurs utilisés |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Extinction - Eau - Mousse et émulseurs - CO2 et poudre - Extincteurs |
| MODULE 5 | Véhicules aéroportuaires |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Spécificités - VIM - VIM P - VIM P S - VIP - VIS |
| MODULE 6 | Avitaillement des aéronefs |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Réglementation en matière de sécurité en cas d'avitaillement des aéronefs - Consignes de sécurité d'avitaillement des aéronefs sans passagers à bord - Consignes de sécurité d'avitaillement des aéronefs avec passagers à bord |
| MODULE 7 | Protection des personnels |
| | EPI (équipement de première intervention) |

| | |
|------------------|---|
| MODULE 8 | Tactiques de lutte contre l'incendie des aéronefs et techniques d'interventions spécifiques |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Caractéristiques communes - Refroidissement de trains d'atterrissage - Feux de turbopropulseurs - Feux réacteurs - APU - Feux de soutes et de cabines - Feux de cellules - Feux d'ailes et de trains - Techniques d'interventions sur accidents majeurs d'aéronefs - Techniques d'interventions avec Appareils Respiratoires Isolants (ARI) - Techniques d'évacuation - Feux de camions avitailleurs - Feux d'engins spéciaux sur aires de trafic - Techniques d'interventions diverses |
| MODULE 9 | Risques spéciaux |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Avions transportant des armes - Risques chimiques (notions de base) - Instruction IATA (marchandises dangereuses) - Identification des marchandises dangereuses - Procédures d'intervention sur les marchandises dangereuses - Radioactivité (notions de base) - Procédures d'intervention sur les marchandises radioactives - Protection du personnel dans les interventions à risques spéciaux |
| MODULE 10 | Gestion opérationnelle et commandement |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Réception de l'alerte et départ des secours - Transmissions du service de sécurité incendie (SIS) - Déroulement des opérations - Protection respiratoire - Matériels et engins de sauvetage |
| MODULE 11 | Lutte contre les incendies |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Combustion - Besoins en eau - Matériels d'incendie - Sécurité individuelle et collective lors des interventions - Engins d'incendie et leurs utilisations - Manœuvres d'établissement. - Techniques et méthodes d'extinction des feux dans les locaux |
| MODULE 12 | Secourisme |
| | Méthodes de secourisme et moyens utilisés |

NB. Le suivi des modules doit être sanctionné par un examen écrit de deux (02) heures portant sur les matières abordées au cours de la formation.

Annexes 8

Formation continue et entraînement des chefs de manœuvre et pompiers d'aérodrome (deux jours)

Formation continue et entraînement

- ***Chefs de manœuvre:***

La formation continue des chefs de manœuvre consiste en stages de recyclage, comportant des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application, et doit comprendre une révision générale de la formation initiale des chefs de manœuvre et une présentation des principales évolutions technologiques et réglementaires.

- ***Pompiers d'aérodrome:***

La formation continue des pompiers d'aérodrome consiste en stages de recyclage, comportant à part égale des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application, et doit comprendre une révision générale de la formation spécifique d'un pompier d'aérodrome et une présentation des principales évolutions technologiques et réglementaires.

Les sujets de la formation continue théoriques peuvent être un rappel sur les consignes intérieures, sur l'utilisation du matériel et sa mise en œuvre dans des situations normales d'utilisation ou en situation dégradée, un rappel sur les techniques d'interventions, ou tout autre thème intéressant la fonction SSLIA, Le choix des sujets et leur programmation est une des tâches du responsable du service.

| Type de formation | Modules de formation | Périodicité |
|--------------------------------|---|---------------------|
| Théorique (01 jour) | Rappel théorique sur : <ul style="list-style-type: none"> - Connaissance des aéronefs - Connaissance de l'aérodrome. - Agents extincteurs - Tactiques de lutte contre l'incendie des aéronefs et techniques d'interventions spécifiques - Lutte contre l'incendie et risque spéciaux - Protection des personnels - Secourisme | Chaque année |
| Pratique (01 jour) | L'entraînement physique d'un sport ou de la culture physique <hr/> Entraînement à la conduite des véhicules, de jour comme de nuit <hr/> Entraînement pratique à l'utilisation, sur feux réel pour les extincteurs <hr/> Equipements <hr/> Equipements individuels de protection et extincteurs (*) <hr/> Extincteurs <hr/> Secourisme <hr/> Méthodes de secourisme et moyens utilisés | Chaque année |

Annexes 9

Formation complémentaire des chefs de manœuvre

| | |
|-----------------|--|
| MODULE 1 | Cadre administratif et juridique (Rappel 1 heure) |
| | <ul style="list-style-type: none">- Culture administrative- Organismes types du système SIS- Organisation et gestion opérationnelles exercices- Incendie |
| MODULE 2 | Formation sur l'incendie (Rappel 2 heures) |
| | <ul style="list-style-type: none">- Combustion et propagation :- Procédés d'extinction- Notions de combustion et d'explosimétrie- Feux présentant un risque particulier- Techniques et méthodes d'extinction des feux spéciaux, d'hydrocarbures et méthodes de produits radioactifs et chimiques- Méthodes et techniques de sauvetage |
| MODULE 3 | Formation sur les gestions opérationnelles et de commandement (4 heures) |
| | <ul style="list-style-type: none">- Sécurité de l'équipe- Stress opérationnel chez les sapeurs-pompiers- Missions au quotidien, les renforts et la marche générale des opérations- Transmissions- Rédaction de compte rendu |
| Module 4 | Formation de Secours à des personnes (2 heures) |
| | <ul style="list-style-type: none">- Secours des personnes- Matériels spécifiques- Cadre juridique- Catastrophe à effets limités et plan d'urgence- Plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés- Responsabilités |