



Annexe D

Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes (SSLIA)

Article 1 - Objectif principal

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs a pour objet principal de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef par la mise en place, sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, de moyens et d'une organisation adaptés au niveau de protection requis.

Les dispositions du présent texte ne s'appliquent pas aux aérodromes réservés aux hélicoptères.

Article 2 - Définitions

I. - Aux fins du présent texte, on entend par :

- a) "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 ;
- b) "Mouvement", chaque décollage ou chaque atterrissage d'avion ;
- c) "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 ;
- d) "Classe d'avions la plus élevée, A", la classe la plus élevée au regard des principes posés à l'article 3 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 ;
- e) "Classes supérieures non retenues", les classes d'avions supérieures à la classe d'avions la plus élevée, A ;
- f) "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 ;

g) "Vol non régulier", un vol qui ne répond pas aux caractéristiques définies au f ci-dessus ;

II. - a) L'exploitant d'aérodrome détermine le niveau de protection, N, de son aérodrome, correspondant à la classe d'avions la plus élevée, A.

Toutefois, lorsque le nombre de mouvements des avions relevant de la classe A et des classes supérieures non retenues est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic, le niveau N de protection pourra correspondre à A-1.

b) La détermination du nombre de mouvements par classe d'avions tient compte :

- pour les vols réguliers, des mouvements réalisés l'année antérieure pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic ;
- pour les vols non réguliers, des mouvements réalisés en moyenne sur les trois dernières années pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic ;

Toutefois, si le programme prévisionnel du trafic de l'aérodrome laisse apparaître des modifications substantielles dans la répartition des avions par classe, il est tenu compte du nombre de mouvements par classe prévu par le programme précité pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic.

III. - Les aérodromes qui ne justifient pas un classement dans un niveau ont par défaut un niveau de protection 1. De même, lorsqu'un aérodrome de niveau de protection 1 est fréquenté par des avions de classe supérieure assurant des vols réguliers, sa protection est de niveau 2.

Article 3 - Classes d'avions

Les classes d'avions permettant de déterminer les classes A et A-1 visées à l'article 2 du présent texte sont au nombre de 10 et regroupent par ordre croissant les avions en fonction de leur longueur hors tout et de la largeur de leur fuselage. Ces classes sont déterminées suivant le tableau suivant :

CLASSE	LONGUEUR HORS TOUT de l'avion	LARGEUR MAXIMALE du fuselage de l'avion
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



Pour déterminer la longueur hors-tout et la largeur du fuselage de chaque avion, seules les valeurs figurant dans ladocumentation associée au certificat de navigabilité sont prises en considération.

Si, après avoir établi la classe correspondant à la longueur hors-tout d'un avion, il apparaît que la largeur de sonfuselage est supérieure à la largeur maximale indiquée pour cette classe, l'avion est classé dans la classeimmédiatement supérieure.

Toutefois, les avions utilisés dans le cadre de l'une des opérations aériennes suivantes :

- vols de transport de fret ou de courrier exclusivement ;
- vols d'essais ou de réceptions;
- vols de travail aérien, d'entraînement et de mise en place.

sont rangés dans une classe d'avions adaptée, telle que décrit dans le tableau suivant :

Classe de l'avion calculée	Reclassement de l'avion pour les vols concernés
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

Article 4 - Exécution du service

L'exploitant d'aérodrome est responsable de l'exécution du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, qu'il peut confier par voie de convention à tout organisme tiers.

Article 5- Dotations

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs est doté sur chaque aérodrome d'infrastructures, de moyens en personnel, en produits extincteurs, en véhicules de lutte contre l'incendie et en matériels divers permettant d'atteindre l'objet prévu à l'article 1, au regard du niveau de protection de la plateforme, déterminé en application de l'article 2 du présent texte.



Chaque agent en service opérationnel est doté de vêtements de protection.

Les aérodromes dont le niveau de protection, au sens de l'article 2 du présent texte, est supérieur ou égal à 3, sont dotés d'un appareil respiratoire isolant (ARI) par chef de manœuvre et pompier d'aérodrome en service. Cette dotation est augmentée d'une réserve de tels appareils égale à au moins 50 %.

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

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 1200 mètres à compter des seuils de pistes et lorsque l'étendue est contiguë ou à l'intérieur de l'emprise de l'aérodrome (aérodromes dits côtiers), les moyens suivants sont mis en place :

- 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.

L'exploitant d'aérodrome peut adapter ces exigences en fonction du contexte local, en concertation et après accord de l'autorité.

Article 6- Infrastructures

Les infrastructures visées à l'article 5 du présent texte se composent sur chaque aérodrome dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 2 :

- de postes d'incendie dont le nombre et l'implantation sont fonction de l'objectif opérationnel prévu à l'article 14 du présent texte ;
- de routes d'accès d'urgence, destinées à assurer l'objectif opérationnel prévu à l'article 14 du présent texte 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 de secours de l'aérodrome ; l'exploitant d'aérodrome s'assure de la praticabilité de ces routes d'accès d'urgence ;
- d'une zone permettant l'entraînement des personnels.

Les aérodromes dits « côtiers » au sens de l'article 5 du présent texte doivent être dotés en outre d'appontements ou de dispositifs de mise à l'eau appropriés aux embarcations détenues.

Pour ces aérodromes, l'exploitant d'aérodrome peut adapter ces exigences supplémentaires en fonction du contexte local, en concertation avec l'autorité.



Chaque poste d'incendie comporte en toute hypothèse :

- des moyens spécialisés d'alerte ;
- des moyens spécialisés 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 permettant de garder à température les moteurs et l'eau des cuves, d'assurer leur démarrage et de garder une pression suffisante pour le système de freinage ;
- des moyens d'hébergement du personnel et des équipes de permanence.

Ces moyens peuvent, suivant le contexte local, être adaptés par l'exploitant de l'aérodrome, à son initiative et en coordination avec l'autorité, ou sur demande de l'autorité.

Article 7 - Pompier d'aérodrome

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.

L'entrée en fonction d'un pompier d'aérodrome ne peut être effective que lorsque l'exploitant d'aérodrome a pu attester auprès de l'autorité de l'aviation civile que cette personne :

- a obtenu la validation d'une formation initiale de sapeur-pompier volontaire relative à l'ensemble des missions incendie et de secours à personnes, définie par le ministre chargé de la sécurité civile ;
- a obtenu la validation d'une formation initiale de pompier d'aérodrome, dont le programme minimal figure à l'annexe I du présent texte ;
- est titulaire du ou des permis, en cours de validité, requis pour la conduite des catégories de véhicules du SSLIA et, le cas échéant, des embarcations dont est doté l'aérodrome si elle est amenée à les conduire ;
- possède un certificat médical datant de moins d'un an, attestant de l'absence de contre-indication, physique ou psychologique, à l'exercice de ses fonctions.

Les exigences de formations décrites aux deux premiers items peuvent toutefois bénéficier d'équivalences, que l'exploitant d'aérodrome devra démontrer auprès de l'autorité de l'aviation civile, préalablement à l'entrée en fonction de la personne concernée.



Article 8 - Chef de manœuvre

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 pompiers d'aérodrome.

L'entrée en fonction d'un chef de manœuvre ne peut être effective que lorsque l'exploitant d'aérodrome a pu attester auprès de l'autorité de l'aviation civile que cette personne :

- a été, dans les deux dernières années avant son entrée en fonction, encadrant d'un service de sapeurs-pompiers ou a exercé, depuis au moins deux ans, des fonctions de pompier sur un aérodrome de niveau de protection supérieur ou égal à 6 ;
- possède un certificat médical datant de moins d'un an, attestant de l'absence de contre-indication, physique ou psychologique, à l'exercice de ses fonctions.

Par dérogation au premier alinéa, les pompiers qui exercent, depuis au moins deux ans, sur un aérodrome de niveau de protection 5 évoluant vers un niveau supérieur ou égal à 6, peuvent également entrer dans la fonction de chef de manœuvre sur le même aérodrome.

De plus l'exploitant d'aérodrome doit, dans les six mois suivant l'entrée en fonction du chef de manœuvre, attester auprès de l'autorité de l'aviation civile de la validation par ce dernier d'une formation initiale relative à la fonction de chef de manœuvre, dont le programme minimal figure à l'annexe I du présent texte.

À défaut, le chef de manœuvre ne peut plus prendre part au service opérationnel.

Article 9 - Responsable du service

Les fonctions d'encadrement du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sont exercées par un responsable du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, chargé :

- d'encadrer et de veiller au maintien en état opérationnel d'intervention des moyens dont est doté l'aérodrome en application de l'article 5 du présent texte ;
- de veiller à l'application des consignes opérationnelles prévues à l'article 21 ;
- de veiller à la mise en place et au respect d'une traçabilité suffisante qui rende compte des activités du service ;
- de proposer 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 de secours spécialisé de l'aérodrome.

Ce responsable est suffisamment formé pour exercer les tâches qui lui incombent.



Article 10 - Maintien de compétences des agents

Le maintien d'un pompier d'aérodrome ou un chef de manœuvre dans l'exercice de fonctions opérationnelles est soumis au respect de l'ensemble des conditions suivantes :

- il a accompli les séances d'entraînements théoriques et pratiques, dont le contenu et la périodicité sont définis par l'exploitant d'aérodrome, et dont le contenu minimal figure à l'annexe I du présent texte ;
- il a exécuté, par période de trois mois, au moins 144 heures de service, avec l'alternative d'au moins 24vacations pour les aérodromes de niveau de protection inférieur à 6 ;
- il possède un certificat médical datant de moins d'un an, attestant de l'absence de contre-indication, physique ou psychologique, à l'exercice de ses fonctions ;
- il a accompli une formation continue, dont le programmeminimal figureà l'annexe I du présent texte, depuis moins de trois ans.

Lorsqu'un pompier ou un chef de manœuvre ne respecte plus l'une des deux premières conditions, l'exploitant d'aérodrome le retire sans délai du service opérationnel, et ne peut le réintégrer que lorsque celui-ci a effectué une nouvelle formation locale.

Lorsqu'un pompier ou un chef de manœuvre ne respecte plus l'une des deux dernières conditions, l'exploitant d'aérodrome le retire sans délai du service opérationnel, et ne peut le réintégrer que lorsque celui-ci répond à nouveau à cette condition.

Article 11 - Dotation en produits extincteurs

Les quantités minimales d'agents extincteurs principal (mousse de niveau de performance A, B ou C) et complémentaire requises en application de l'article 5du présent texte, ainsi que les débits minimaux, sont décrits dans le tableau ci-après.

Niveau de protection de l'aérodrome	MOUSSE satisfaisant au niveau A de performance		MOUSSE satisfaisant au niveau B de performance		MOUSSE satisfaisant au niveau C de performance		AGENTS COMPLEMENTAIRES	
	Eau (L)	Débit de solution mousse (L/min)	Eau (L)	Débit de solution mousse (L/min)	Eau (L)	Débit de solution mousse (L/min)	Poudres chimiques (Kg)	Débit (Kg/sec)
1	/	/	/	/	/	/	50	/
2	/	/	/	/	/	/	250	/
3	1800	1300	1200	900	820	630	135	2,25
4	3600	2600	2400	1800	1700	1100	135	2,25
5	8100	4500	5400	3000	3900	2200	180	2,25
6	11800	6000	7900	4000	5800	2900	225	2,25



7	18200	7900	12100	5300	8800	3800	225	2,25
8	27300	10800	18200	7200	12800	5100	450	4,5
9	36400	13500	24300	9000	17100	6300	450	4,5
10	48200	16600	32300	11200	22800	7900	450	4,5

Les quantités d'agent extincteur principal figurant dans ce tableau sont exprimées en quantités d'eau disponibles pour la production de mousse. Le débit d'agent extincteur principal est exprimé en débit de solution moussante projeté par le moyen d'action principal du véhicule.

Le Manuel des services d'aéroport (doc 9137, 1re partie), publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale, 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.

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

L'agent complémentaire est une poudre extinctrice qui convient pour les feux d'hydrocarbures.

En outre, une réserve d'agent complémentaire et d'agent de propulsion égale à 100 % des quantités requises dans le tableau ci-dessus doit être conservée sur l'aérodrome, ainsi qu'une réserve d'agents moussants correspondant à 200% des quantités requises dans le tableau ci-dessus. Le surplus d'agent moussant transporté dans les véhicules d'incendie, par rapport aux quantités indiquées dans le tableau ci-dessus, peut être considéré comme faisant partie de la réserve.

Article 12 - Dotation en véhicules et personnels

Le nombre minimal de véhicules et personnels, requis en application de l'article 5 du présent texte, est décrit dans le tableau ci-après.

NIVEAU DE PROTECTION de l'aérodrome	NOMBRE DE VÉHICULES SSLIA	NOMBRE DE PERSONNELS
1	/	/
2	1 véhicule léger	1 pompier d'aérodrome
3	1	2 pompiers d'aérodrome
4	1	2 pompiers d'aérodrome
5	1	2 pompiers d'aérodrome



6	2	4 pompiers d'aérodrome+ 1 chef de manœuvre
7	2	4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
8	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
9	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
10	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre

La dotation en personnels et véhicules est déterminée de façon à atteindre l'objectif opérationnel prévu à l'article 14 du présent texte.

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 de pompiers correspondants est déterminé, en plus du poste de chef de manœuvre lorsqu'il est requis, par le nombre de postes nécessaires pour utiliser les véhicules.

Sur les aérodromes de niveau de protection supérieur à 2, chacun des véhicules SSLIA composant la dotation ci-dessus est doté de l'agent extincteur principal.

Article 13 - Dotation en matériels

L'exploitant d'aérodrome détermine la liste des matériels, embarqués dans les véhicules ou en réserve, nécessaires au service pour exécuter les missions qui lui sont confiées, suivant les types d'aéronefs fréquentant sa plateforme.

Il assure l'entretien et la vérification de la disponibilité de ces matériels.

Article 14 - Objectif opérationnel du SSLIA

L'objectif opérationnel du SSLIA consiste à pouvoir atteindre, dans des conditions optimales de visibilité et de roulement des véhicules, tout point de chaque piste en service 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 au tableau de l'article 11 du présent texte, 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 au tableau de l'article 11 du présent texte.

Il n'y a pas d'objectif de délai pour les aérodromes de niveau de protection égal à 1.



Article 15 - Modulation du niveau de protection

Si, sur un aérodrome, les avions relevant de la classe d'avions la plus élevée ou d'une classe supérieure non retenue, tels que définis par l'article 3 du présent texte, 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 articles 11 et 12 du présent texte peuvent être réduits en dehors de ces périodes, sans toutefois être inférieurs au niveau de protection correspondant à la classe d'avions la plus élevée utilisant l'aérodrome en période réduite.

Article 16 - Disponibilité des personnels

L'équipe de permanence, dûment composée en application des dispositions prévues à l'article 11 du présent texte, doit être disponible lors des mouvements d'aéronefs sur l'aérodrome, et au moins jusqu'à 15 minutes après le décollage du dernier aéronef au départ ou l'arrêt complet des moteurs du dernier aéronef à l'arrivée, afin d'assurer des délais d'intervention minimaux, ainsi que l'application continue des agents extincteurs avec maintien du débit approprié.

Article 17 - Cas d'indisponibilité du SSLIA

I. - L'état d'indisponibilité totale ou partielle du SSLIA est déclenché lorsque les moyens requis sur un aérodrome en application des articles 11 et 12 du présent texte 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).

II. - Durant cette période, les mesures suivantes sont prises :

A. - 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 :
 - Toutes les dispositions sont prises en vue de remédier aussi rapidement que possible à cette situation ;
 - 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) ;



- L'organisme de la circulation aérienne demande la publication d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

B. - 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, l'exploitant de l'aérodrome révisé le niveau de protection de l'aérodrome en fonction des moyens effectivement disponibles, et le trafic accueilli sur l'aérodrome doit être adapté en conséquence.

Article 18 - Types d'intervention

Selon les circonstances en présence, le SSLIA peut être placé en état de veille, en état d'alerte ou en état 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 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.

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 les procédures d'exploitation de l'aérodrome.

Les consignes opérationnelles précisent la manière dont les véhicules du SSLIA sont déployés durant cette période, sur des emplacements prédéterminés et décrits dans les consignes opérationnelles du service prévues à l'article 21 du présent texte.

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 et l'autorité de l'aviation civile est informée de la situation.

Article 19 - Autres activités des personnels

Sur les aérodromes ayant un niveau de protection inférieur à 6, les personnels visés à l'article 12 du présent texte 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 à l'article 14 du présent texte.



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 du risque animalier, des inspections de l'aire de mouvement, des mesures de visibilité horizontale de balises (dites VIBAL) et des mesures opérationnelles d'adhérence de piste, dès lors que les consignes opérationnelles de l'aérodrome déterminent les conditions de leur compatibilité avec le respect de l'objectif opérationnel prévu à l'article 14 du présent texte.

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 service de la navigation aérienne présent sur l'aérodrome ;
- 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 ;

Des consignes locales supplémentaires sont précisées en cas de situation particulière..

Article 20 - Comptes rendus

L'exploitant d'aérodrome met en place une traçabilité journalière des activités du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, destinée à recueillir les informations nécessaires à la démonstration de la conformité réglementaire.

Cette traçabilité comprend au minimum les informations suivantes :

- les niveaux de protections assurés ;
- les interventions relatives à la protection des personnes et des biens ;
- les activités de formation et maintien de compétences exercées par les agents ;
- les autres activités exercées par les agents en service opérationnel ;
- les vérifications de la disponibilité des différents moyens du service ;



- les indisponibilités du service ;

En outre, un compte rendu annuel est établi 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.

Article 21 - Consignes opérationnelles

Les consignes opérationnelles sont établies par l'exploitant d'aérodrome suivant le modèle figurant à l'annexe II du présent texte et dans le respect des dispositions du présent texte.

Les consignes opérationnelles fixent notamment :

- les modalités d'intervention des divers moyens selon les circonstances en présence et le niveau de protection de l'aérodrome ;
- les conditions dans lesquelles il est rendu compte du fonctionnement du service ;
- les conditions de maintenance et d'entretien des matériels et infrastructures du service.

Ces consignes et leurs éventuelles modifications sont communiquées sans délai à l'autorité de l'aviation civile.

Article 22 - Contrôle de l'État

L'autorité de l'aviation civile contrôle le respect des dispositions du présent texte par l'exploitant d'aérodrome ou l'organisme auquel il a confié le service.

A cette fin, l'autorité de l'aviation civile peut :

- obtenir communication des différents documents prévus à l'article 20 du présent texte ;
- effectuer toute visite dans l'enceinte aéroportuaire et obtenir communication de toute pièce justifiant le respect de la réglementation en vigueur par l'exploitant ou l'organisme auquel il a confié le service ;
- recommander les améliorations ou modifications qu'il y a lieu d'apporter dans l'organisation ou le fonctionnement du service ;
- prescrire les mesures nécessaires au respect de la présente réglementation, notamment lors de la communication des consignes opérationnelles et de leur modification.

Le contrôle exercé ne dégage pas l'exploitant d'aérodrome ou l'organisme auquel il a confié le service des responsabilités qui lui incombent.

Après mise en demeure restée infructueuse, l'autorité de l'aviation civile peut prendre toute mesure destinée à pallier le non-respect des dispositions du présent texte par l'exploitant d'aérodrome, ou l'organisme auquel a été confié le service selon la personne responsable du manquement.

A cette fin, l'autorité de l'aviation civile peut notamment faire exécuter d'office le service par d'autres personnels et matériels ou décider la cessation totale ou partielle de l'activité



aéroportuaire. Ces mesures sont décidées aux frais, risques et périls financiers de l'exploitant d'aérodrome.

Annexe I :

Formations et entraînements des chefs de manœuvre et pompiers d'aérodrome

1) Formation initiale des pompiers d'aérodrome (Article 7)

La formation initiale de pompier d'aérodrome se compose de deux parties successives, toutes deux sanctionnées par un examen final de validation :

- a) une formation générale comportant à part égale des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application, décrivant au minimum les sujets suivants ;
 - connaissances aéronautiques générales ;
 - connaissance des aéronefs ;
 - objectifs du SSLIA ;
 - agents extincteurs utilisés ;
 - véhicules SSLIA ;
 - avitaillement des aéronefs ;
 - protection des personnels ;
 - tactiques de lutte contre l'incendie des aéronefs et techniques d'interventions spécifiques ;
 - risques spéciaux.
- b) une formation locale entièrement axée sur la connaissance de l'aérodrome sur lequel le pompier va exercer son activité, de son matériel et de ses procédures propres, décrivant au minimum les sujets suivants :
 - connaissances du SSLIA de l'aérodrome (théorie et entraînements pratiques) ;
 - connaissance de l'aérodrome (théorie et reconnaissance du terrain) ;
 - règles d'intervention (théorie).

2) Formation initiale des chefs de manœuvre (Article 8)

La formation initiale de chef de manœuvre se compose de trois parties successives, toutes trois sanctionnées par un examen final de validation :

- a) une formation générale relative à l'encadrement d'un service de secours, décrivant au minimum les sujets suivants :
 - management ;



- techniques opérationnelles ;
- incendie.

b) une formation spécifique de chef de manœuvre, théorique et pratique, décrivant au minimum les sujets suivants :

- gestion opérationnelle et le commandement
- techniques d'intervention (rappels et approfondissements)
- notions de bases sur l'entraînement et la formation.

c) une formation locale telle que décrite au 1)b) de la présente annexe, pour les chefs de manœuvre n'ayant pas exercé précédemment des fonctions de pompiers sur le même aérodrome.

3) Formation continue et entraînements des chefs de manœuvre et pompiers d'aérodrome (Article 10)

A. Formation continue

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

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

B. Entraînements

Les entraînements des pompiers d'aérodrome et des chefs de manœuvre abordent au minimum les sujets suivants :

- culture physique ;
- connaissance de l'aérodrome ;
- véhicules et embarcations ;
- équipements individuels de protection ;
- extincteurs ;
- mise en œuvre des matériels en situations normales ou dégradées
- techniques d'intervention
- consignes du service

L'exploitant de l'aérodrome détermine dans les consignes du service la périodicité de ces entraînements.



Sur les aérodromes d'un niveau de protection égal ou supérieur à 6, cette formation théorique est réalisée par les chefs de manœuvre à l'attention des pompiers d'aérodrome, et par le responsable du service (ou une personne de qualification équivalente par lui désigné) à l'attention des chefs de manœuvre. Le choix des sujets et leur programmation est une des tâches du responsable du service.

Sur les aérodromes d'un niveau de protection inférieur ou égal à 5, cette formation théorique peut être une autoformation.

Annexe II :

Modèle de consignes opérationnelles (Article 21)

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 manuel 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 2

Moyens

A. - Véhicules et embarcations (description du parc véhicules 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 3

Niveaux de protection(y compris règles de modulation)

Section 4

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 5

Communications

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

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

Section 6

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 7

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 ...).

Section 8

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 9

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 10

Autres activités, conditions de compatibilité pour chacune d'elles



(en particulier consignes à respecter au cas où surviendrait un état de veille, d'alerte ou d'accident durant l'exécution d'autres activités)