

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, du
développement durable et de l'énergie

Arrêté du

modifiant l'arrêté du 18 janvier 2007 modifié relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes

NOR : ...

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre de l'intérieur et le ministre des outre-mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée ;

Vu la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles ;

Vu le code des transports ; notamment son article L. 6332-3 ;

Vu le code de l'aviation civile ; notamment ses articles D. 213-1 à D. 213-1-13 ;

Vu le décret n° 2006-672 du 8 juin 2006 modifié relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de commissions administratives à caractère consultatif ;

Vu le décret n° 2009-620 du 6 juin 2009 relatif à certaines commissions administratives à caractère consultatif relevant du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire ;

Vu l'arrêté du 6 mai 2000 modifié fixant les conditions d'aptitude médicale des sapeurs-pompiers professionnels et volontaires et les conditions d'exercice de la médecine professionnelle et préventive au sein des services départementaux d'incendie et de secours ;

Vu l'arrêté du 18 janvier 2007 modifié relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ;

Vu l'arrêté du 16 avril 2007 modifié relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes de Mayotte, des îles Wallis et Futuna, de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie,

Arrêtent :

Article 1^{er}

L'arrêté du 18 janvier 2007 susvisé est modifié conformément aux dispositions des articles 2 à 27 du présent arrêté.

Article 2

L'article 1^{er} est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 1^{er} – Le présent arrêté fixe, sur les aérodromes visés aux articles L. 6312-1 du code des transports et D. 232-1 du code de l'aviation civile où le représentant de l'Etat exerce le pouvoir de police, les modalités d'application des articles D. 213-1 à D. 213-1-12 du code de l'aviation civile relatifs au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA). »

Article 3

L'article 5 est ainsi modifié :

1°) Au 2., les mots : « le plan de secours spécialisé » sont remplacés par les mots : « les dispositions spécifiques ORSEC ».

2°) Au dernier alinéa, le mot : « préfet » est remplacé par les mots : « représentant de l'Etat ».

Article 4

A la section 1 du titre II, l'intitulé : « Paragraphe 2 Agrément de chef de manœuvre » devient « Paragraphe 1 Agrément de chef de manœuvre ».

Article 5

L'article 9 est ainsi modifié :

1°) Au cinquième alinéa du I, les mots : « l'exploitant de l'aérodrome » sont remplacés par les mots : « l'exploitant d'aérodrome ».

2°) Au premier alinéa du II, les mots : « d'examen » sont remplacés par les mots : « de validation » et les mots : « du présent arrêté » sont remplacés par les mots : « au présent arrêté ».

3°) Au premier alinéa du III, le mot : « préfet » est remplacé par les mots : « représentant de l'Etat ».

Article 6

A la section 1 du titre II, l'intitulé : « Paragraphe 3 Agrément de pompier d'aérodrome » devient « Paragraphe 2 Agrément de pompier d'aérodrome ».

Article 7

L'article 10 est ainsi modifié :

1°) Au troisième alinéa du I, les mots : « d'examen » sont remplacés par les mots : « de validation » et les mots : « du présent arrêté » sont remplacés par les mots « au présent arrêté ».

2°) Au sixième alinéa du I, le mot : « préfet » est remplacé par les mots : « représentant de l'Etat ».

3°) Au premier alinéa du II, les mots : « la Communauté » sont remplacés par les mots : « l'Union ».

4°) Le cinquième alinéa du II est remplacé par les dispositions suivantes :

« Lorsque les compétences qu'elle a acquises par la formation qui lui a été dispensée sont substantiellement différentes de celles acquises par la formation permettant d'exercer la fonction de pompier d'aérodrome en France, la personne satisfaisant aux conditions énoncées aux trois alinéas précédents est amenée selon son choix :

- soit à suivre un stage d'adaptation accompagné d'une formation complémentaire reprenant en totalité ou partiellement les formations mentionnées au I du présent article,
- soit à passer une épreuve consistant en une mise en situation, permettant à l'autorité compétente de s'assurer qu'elle peut être intégrée dans une équipe de service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs. Dans ce dernier cas, l'épreuve porte essentiellement sur les tactiques de lutte contre l'incendie des aéronefs, les risques spéciaux, la compréhension des messages.

Avant d'exercer, cette personne voit ses équivalences de pompier volontaire reconnues par le ministre en charge de la sécurité civile. »

5°) Le sixième alinéa du II est remplacé par les dispositions suivantes :

« La personne qui n'a pas réussi l'épreuve de mise en situation susmentionnée peut s'y présenter à nouveau. »

Article 8

L'article 10 bis est ainsi modifié :

1°) Au premier alinéa et au dernier alinéa, le mot : « préfet » est remplacé par les mots « représentant de l'Etat ».

2°) Le deuxième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Lorsque les conditions fixées à l'article 10 sont remplies, l'agrément est délivré après attestation de l'exploitant indiquant que l'intéressé a reçu une formation locale concernant les particularités de l'aérodrome, dont les modalités figurent en annexe II au présent arrêté. »

Article 9

L'article 10 ter est ainsi modifié :

1°) Au premier alinéa du I, les mots : « la Communauté » sont remplacés par les mots : « l'Union ».

2°) Le 1° du I est remplacé par les dispositions suivantes :

« 1° Elle a exercé la fonction de pompier d'aérodrome pendant au moins deux ans au cours des dix années qui précèdent si la profession ou la formation y conduisant n'est pas réglementée dans l'Etat d'établissement.

La condition exigeant l'exercice de la profession pendant deux ans n'est pas d'application si la formation conduisant à la profession est réglementée. »

3°) Au premier alinéa du II, le mot : « préfet » est remplacé par les mots : « représentant de l'Etat ».

4°) Le deuxième alinéa du II est remplacé par les dispositions suivantes :

« Dans un délai maximal d'un mois à compter de la réception de la déclaration et des documents joints, le représentant de l'Etat informe l'intéressé s'il doit passer une épreuve d'aptitude pour la reconnaissance de ses compétences spécifiques de pompier d'aérodrome. En cas de difficulté susceptible de provoquer un retard, et notamment quand un complément d'information est nécessaire, il informe l'intéressé dans ce même délai des raisons du retard et du temps nécessaire pour parvenir à une décision qui doit être prise dans un délai de deux mois, à compter de la réception du complément d'informations. »

5°) Le quatrième alinéa du II est remplacé par les dispositions suivantes :

« Dans le cas où le résultat des épreuves subies par l'intéressé s'avère négatif l'intéressé est informé qu'il ne peut réaliser la prestation envisagée en France. Il peut néanmoins suivre les formations mentionnées au I de l'article 10 et se présenter à une nouvelle épreuve de mise en situation. »

6°) Le dernier alinéa du II est remplacé par les dispositions suivantes :

« En cas de réussite aux épreuves assurant la reconnaissance des compétences de pompier d'aérodrome, le représentant de l'Etat délivre à l'intéressé l'agrément, pour exercer sur un aérodrome déterminé, à condition que l'exploitant d'aérodrome atteste que l'intéressé a été instruit de l'ensemble des particularités relatives au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur cet aérodrome. »

Article 10

A l'article 10 quater, les mots : « ou l'attestation de capacité prévue à l'article 10 ter » sont supprimés.

Article 11

A la section 1 du titre II, l'intitulé : « Paragraphe 4 Dispositions communes aux agréments de chef de manœuvre et de pompier d'aérodrome » devient « Paragraphe 3 Dispositions communes aux agréments de chef de manœuvre et de pompier d'aérodrome »

Article 12

L'article 11 est ainsi modifié :

1°) Au I et au II, le mot : « préfet » est remplacé par les mots : « représentant de l'Etat ».

2°) Le deuxième alinéa du II est abrogé.

Article 13

L'article 12 est ainsi modifié :

1°) Au deuxième alinéa, les mots : « d'examen » sont remplacés par les mots : « de validation » et les mots : « du présent arrêté » sont remplacés par les mots « au présent arrêté ».

2°) Le cinquième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« - à l'exécution, par période de trois mois, d'au moins 144 heures de service avec l'alternative d'au moins 24 vacances pour les aérodromes de niveau de protection inférieur à 6, sauf si le chef du SSLIA atteste auprès du représentant de l'Etat que le pompier ou le chef de manœuvre, après une absence inférieure à douze mois a effectué une formation locale de remise à niveau dont le programme a été préalablement transmis au représentant de l'Etat . »

3°) Au dernier alinéa, le mot : « six » est remplacé par le mot : « douze » et les mots : « du présent arrêté » sont remplacés par les mots : « au présent arrêté ».

Article 14

L'article 13 est ainsi modifié :

1°) Au premier alinéa, le mot « préfet » est remplacé par les mots : « représentant de l'Etat ».

2°) Après le premier alinéa, il est inséré deux alinéas ainsi rédigés :

« Les conditions d'aptitude médicale exigées pour la délivrance de ce certificat sont celles définies par le ministre chargé de la sécurité civile pour les sapeurs-pompiers professionnels et volontaires, dans le cadre des missions d'incendie et de secours à personnes.

La périodicité des visites, hors visites de recrutement et d'engagement, est annuelle ; sur décision du médecin chargé de l'aptitude, cette périodicité peut être portée à deux ans pour les sapeurs-pompiers âgés de 16 à 38 ans. »

3°) Le sixième alinéa est supprimé.

Article 15

L'article 14 est ainsi modifié :

1°) Le II est remplacé par les dispositions suivantes :

« II. – La direction générale de l'aviation civile organise les formations et leur validation qu'elle définit et qui figurent en annexe II au présent arrêté.

Des organismes publics ou privés peuvent être conventionnés par la direction générale de l'aviation civile pour organiser ces formations ainsi que leur validation dans le cadre d'un engagement à respecter les programmes et directives de l'administration et à accepter le contrôle de leur respect par la direction générale de l'aviation civile. »

2°) Le III est remplacé par les dispositions suivantes :

« III. – Les chefs du SSLIA organisent pour leurs agents la formation locale correspondant au programme défini par la direction générale de l'aviation civile et figurant en annexe II au présent arrêté. »

Article 16

L'article 15 est ainsi modifié :

1°) Au troisième alinéa du I, les mots : « devant satisfaire, en tout ou partie, aux exigences définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. » sont remplacés par les mots : « et entrant dans le cadre du présent arrêté. »

2) Au II, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Une spécification technique peut ne pas être respectée sous réserve que des mesures compensatoires soient prises et appliquées. Ces mesures sont acceptées par le ministre chargé de l'aviation civile. »

Article 17

L'article 16 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 16 – Les matériels visés à l'article D. 213-1-7 du code de l'aviation civile sont soumis à l'obtention d'une attestation de conformité. Celle-ci est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile, soit pour un modèle type, soit pour un exemplaire, au vu :

- des essais techniques présentés par le demandeur de l'attestation de conformité ;
- des essais réalisés par la direction générale de l'aviation civile.

Dans le cas où certaines spécifications techniques ne sont pas satisfaites, une attestation de conformité peut être délivrée lorsqu'une solution technique équivalente est présentée ou lorsque des mesures compensatoires sont définies et proposées par le demandeur. Celui-ci démontre que ces mesures permettent au matériel de conserver un niveau de performance et des capacités opérationnelles satisfaisants.

Ces solutions techniques ou ces mesures compensatoires sont soumises à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile. Lorsqu'elles sont acceptées, l'attestation de conformité en porte la mention et indique les mesures compensatoires prises.

La délivrance de l'attestation de conformité est attestée par l'apposition, sur le véhicule, le contenant du produit extincteur et le vêtement concerné, selon l'espace disponible à cet effet, d'un logo, défini en annexe V au présent arrêté. »

Article 18

L'article 19 est ainsi modifié :

1°) Au II, les mots : « relatives au plan de secours spécialisé » sont remplacés par les mots : « spécifiques ORSEC ».

2°) Au III, le mot : « préfet » est remplacé par les mots : « représentant de l'Etat » et les mots : « le plan de secours spécialisé » sont remplacés par les mots : « les dispositions spécifiques ORSEC ».

Article 19

L'article 25 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 25 –

I.- L'état d'indisponibilité totale ou partielle du SSLIA est déclenché lorsque les moyens requis sur un aéroport en application des titres I^{er} et II de l'annexe I au présent arrêté sont momentanément indisponibles dans leur emploi, sans que cette indisponibilité excède deux mois à compter de sa survenance.

L'exploitant d'aéroport informe le plus tôt possible et au plus tard dans les six heures après le début de la période d'indisponibilité du niveau de protection assuré temporairement, les organismes chargés de la circulation aérienne de façon à ce que ces derniers en avisent les usagers de l'aéroport.

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

II – Durant la période d'indisponibilité, les mesures suivantes sont prises :

A – Pendant les douze premières heures d'indisponibilité, toutes les dispositions sont prises en vue d'y remédier aussi rapidement que possible.

L'exploitant d'aérodrome informe, dès qu'il a connaissance du cas d'indisponibilité du SSLIA, les organismes chargés de la circulation aérienne de façon à ce que ces derniers en avisent les usagers de l'aérodrome.

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 cette indisponibilité, les navigateurs aériens et les entreprises de transport aérien public sont informés par NOTAM du niveau de protection assuré temporairement.

C - Si l'indisponibilité des moyens se prolonge plus de deux mois, l'exploitant d'aérodrome fixe un nouveau niveau de protection à l'aérodrome avec ses éventuelles modulations conformément à l'article D. 213-1-1 du code de l'aviation civile. Le trafic accueilli sur l'aérodrome est adapté en conséquence.

III - L'exploitant d'aérodrome informe de la fin de l'indisponibilité du SSLIA les organismes chargés de la circulation aérienne. ».

Article 20

Au deuxième alinéa de l'article 28, les mots : « sur proposition de la Commission nationale des matériels de sécurité aéroportuaire prévue à l'article 15 de l'arrêté » sont supprimés.

Article 21

A l'article 31, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les consignes opérationnelles incluent les cas d'indisponibilité prévisibles avec le calcul du niveau de protection temporairement assuré qui en découle. »

Article 22

Au dernier alinéa du III de l'article 3, à l'article 17, à l'article 24 et à l'article 30, le mot : « préfet » est remplacé par les mots : « représentant de l'Etat ».

Article 23

Au titre I^{er} de l'annexe I, après le 4., il est inséré un 5. ainsi rédigé :

« 5. Le mélange d'émulseurs de nature, d'appellation commerciale ou de concentration d'utilisation différentes peut entraîner des pertes inacceptables d'efficacité. En conséquence, l'utilisation d'émulseurs différents dans le même véhicule est interdite. Toutefois, pour un même service de lutte contre l'incendie des aéronefs, des émulseurs différents peuvent être utilisés mais avec des véhicules différents. »

Article 24

L'annexe II est remplacée par l'annexe II au présent arrêté.

Article 25

L'annexe IV est remplacée par l'annexe IV au présent arrêté.

Article 26

L'annexe V est remplacée par l'annexe V au présent arrêté.

Article 27

1°) A la section 1 du titre II, l'intitulé : « Paragraphe 1 Agrément du responsable du service » est supprimé.

2°) Les articles 6, 7 et 8 sont abrogés.

Article 28

Les dispositions du présent arrêté sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, sans préjudice des dispositions locales applicables en matière du droit du travail.

Article 29

Le directeur général de l'aviation civile, le directeur de la sécurité civile et le délégué général à l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le

La ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie

Pour la ministre et par délégation :

La directrice de la sécurité de l'aviation civile,

F. ROUSSE

Le ministre de l'intérieur

Pour le ministre et par délégation :

[Initiale du prénom + NOM]

Le ministre des outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :

[Initiale du prénom + NOM]

PROJET V

Annexe II

FORMATIONS ET ENTRAÎNEMENTS DES CHEFS DE MANOEUVRE ET POMPIERS D'AÉRODROME

I – La formation initiale des pompiers d'aérodrome (art. 10)

Le programme de formation initiale de pompier d'aérodrome comporte des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application.

La formation initiale est validée par une épreuve écrite et par une épreuve pratique (seul ou en équipe) portant sur les matières abordées au cours de la formation.

Les modules de la formation initiale de pompier d'aérodrome sont les suivants :

MODULES	CONTENU
Connaissances aéronautiques générales	Structure d'un aérodrome (pistes, axes de circulation, parking, etc.) Balisage piste, voies de circulation, rampe d'approche Réglementation de la circulation aérienne (y compris circulation au sol) Phraséologie aéronautique Météorologie Aides radioélectriques Règles d'exploitation en zone réservée
Connaissance des aéronefs	Structure des aéronefs Moteurs types (pistons, turbopropulseurs, réacteurs) Moyens d'évacuation Zones d'effractions et zones à risques Protection incendie embarquée Identification
Objectifs du SSLIA	Zone critique et pratique Taux d'application Classements des aéronefs Classement des SSLIA (personnels, matériels)
Agents extincteurs utilisés	Extinction Eau Mousse et émulseurs CO2 et poudre Extincteurs
Véhicules SSLIA	Spécificités VIM

	VIM P VIP
Avitaillement des aéronefs	Réglementation de sécurité
Protection des personnels	EPI spéciaux
Tactiques de lutte contre l'incendie des aéronefs et techniques d'interventions spécifiques	Caractéristiques communes Refroidissement de trains d'atterrissages 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 d'aéronefs majeurs Techniques d'interventions avec ARI Techniques d'évacuations Techniques d'interventions diverses
Risques spéciaux	Feux de camions avitailleurs Feux d'engins spéciaux sur aires de trafic Avions d'armes Risques chimiques (notions de base) Instruction ATA (marchandises dangereuses) Identification des marchandises dangereuses Procédures d'interventions sur marchandises dangereuses Radioactivité (notions de base) Procédures d'intervention sur marchandises radioactives Protection du personnel dans interventions à risques spéciaux

II. – La formation initiale des chefs de manœuvre (art. 9-II)

La formation initiale de chef de manœuvre comprend des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application portant sur la gestion opérationnelle et le commandement, les techniques d'intervention (rappels et approfondissements) et les notions de base sur l'entraînement.

La formation initiale est validée par une épreuve écrite et par une épreuve pratique (seul ou en équipe) portant sur les matières abordées au cours de cette formation.

Les modules de la formation initiale de chef de manœuvre sont les suivants :

MODULES	CONTENU
Management	Motivation Management Cheminement de l'information Distribution d'une mission Notion de travail collectif Notion de pédagogie
Techniques opérationnelles	Gestion d'une opération de secours à personnes Situations spécifiques Hygiène et entretien du matériel Mise en application des connaissances
Incendie	Généralités sur la lutte contre les incendies Reconnaissances Direction d'un sauvetage Alimentation de l'engin pompe et établissements Méthodes et techniques d'attaque Protection des biens, déblai, surveillance.

III – La formation locale des pompiers d'aérodrome et des chefs de manœuvre (art. 10 bis)

La formation locale est entièrement axée sur la connaissance de l'aérodrome sur lequel le pompier d'aérodrome ou le chef de manœuvre va exercer son activité, de son matériel et de ses procédures.

Cette formation est suivie par tout pompier d'aérodrome et tout chef de manœuvre n'ayant pas exercé les fonctions de pompier d'aérodrome pendant au moins deux ans sur le même aérodrome que celui pour lequel ces personnels sollicitent l'agrément.

Les modules de la formation locale sont les suivants :

MODULES	CONTENU
Connaissance du SSLIA de l'aérodrome (théorie et entraînements pratiques)	Présentation des moyens Utilisation des matériels Entretien des matériels Organisation du poste incendie
Connaissance de l'aérodrome (théorie et reconnaissance du terrain)	Présentation du plan de masse Reconnaissance de la plate-forme, y compris

	des bâtiments Reconnaissance des abords (ZVA) Règles de déplacement sur les aires Phraséologie Principaux avions fréquentant le site
Règles d'intervention du SSLIA de l'aérodrome (théorie et pratique)	Manuel de consignes Les dispositions spécifiques ORSEC Plans départementaux (SATER, SAMAR...) Procédures de recherche balise Quadrillage ZA/ZVA

IV. – Stages de recyclage et entraînements des chefs de manœuvre et pompiers d'aérodrome (art. 12)

A. – Stages de recyclage

Les chefs de manœuvre et les pompiers d'aérodrome suivent une formation continue qui consiste en des stages de recyclage.

1) Programme

a) Chefs de manœuvre

Les stages de recyclage des chefs de manœuvre comportent des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application, une révision générale de la formation initiale de chef de manœuvre et une présentation des principales évolutions technologiques et réglementaires.

b) Pompiers d'aérodrome

Les stages de recyclage des pompiers d'aérodrome comportent des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application, une révision générale de la formation initiale de pompier d'aérodrome et une présentation des principales évolutions technologiques et réglementaires.

2) Modalités d'évaluation et périodicité

a) Modalités d'évaluation

Les stages de recyclage des chefs de manœuvre et des pompiers d'aérodrome donnent lieu, par l'organisme formateur, à une évaluation des acquis et des compétences afin de lui permettre de vérifier que les objectifs de formation sont atteints par les stagiaires. Cette évaluation peut être répartie tout au long de la formation.

b) Périodicité

Les chefs de manœuvre et les pompiers d'aérodrome suivent les stages de recyclage selon une périodicité maximale de trois ans.

B. – Entraînements

1) Programme

a) Culture physique :

L'entraînement comporte la pratique d'un sport ou de la culture physique dans le cadre des heures de service.

b) Connaissance de l'aérodrome :

Reconnaissance de l'aérodrome (y compris bâtiments) et de ses abords (ZVA), de jour comme de nuit, par toutes conditions météorologiques.

c) Véhicules et embarcations :

Entraînement à la conduite des véhicules et embarcations, de jour comme de nuit. Il peut être mené simultanément avec l'entraînement précédent.

d) Equipements individuels de protection et extincteurs :

Entraînement pratique à l'utilisation, sur feux pour les extincteurs.

e) Partie théorique :

Cours sur un sujet théorique ou pratique.

Ces sujets sont un rappel sur les consignes du SSLIA, 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.

Sur les aérodromes d'un niveau de protection égal ou supérieur à 6, cette partie théorique est réalisée par les chefs de manœuvre à l'attention des pompiers d'aérodrome, et par le chef du service (ou une personne par lui désignée) à l'attention des chefs de manœuvre. Le chef du service choisit les sujets et établit leur programmation.

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

2. Périodicité des entraînements

La périodicité des entraînements par agent est au minimum la suivante :

a) Culture physique : Deux heures par semaine.

b) Connaissance de l'aérodrome :

Aire de mouvement : toutes les deux semaines ;

Ensemble de l'aérodrome : une fois par mois ;

Abords de l'aérodrome : tous les trois mois.

c) Véhicules et embarcations : Toutes les deux semaines.

d) Equipements individuels de protection et extincteurs :

Equipements : tous les trois mois ;

Extincteurs : à chaque obligation de procéder au renouvellement du produit extincteur et notamment :

- poudre et eau pulvérisée : une fois par an ;

- poudre pour feux de métaux : tous les cinq ans ;

- CO2 : une fois par an.

e) Partie théorique :

Pompiers d'aérodrome : une heure à chaque prise de garde ;

Chefs de manœuvre : deux heures deux fois par mois.

Annexe IV

MODÈLE DE CONSIGNES OPÉRATIONNELLES (art. 31)

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

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 fait l'objet d'un amendement diffusé aux destinataires du présent manuel).

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 oeuvre, 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.

Moyens

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

Personnels (effectif, composition, encadrement).

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

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

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

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

Niveaux de protection (y compris les règles de modulation) et cas d'indisponibilité

Organisation du service

Fonctions (chef du service/chef de manoeuvre/pompiers).

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

Communications

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

Phraséologie (expressions conventionnelles, signification/signaux visuels).

Matériels

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

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

Interventions sur aéronef

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

Déclenchement de l'alarme (matériels d'alarme/procédure d'alarme).

Interventions du service (consignes en cas de situation de veille, d'alerte ou d'accident).

Feux particuliers (consignes en cas de feu de moteur, de train d'atterrissage, de soute, de matière radioactive..).

Interventions hors aéronef

Principes (mission secondaire, intervention sur feu dans l'aérogare, au dépôt pétrolier...).

Modalités d'intervention du service (consignes pour chacun de ces cas).

Interventions à l'extérieur

ZA (hors emprise domaniale).

ZVA (procédure de mise en oeuvre/définition des capacités d'intervention/consignes sur le niveau résiduel).

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

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

- respect des dispositions des articles 20 et 26 du présent arrêté ;
- les personnels sont en tenue ;
- ils demeurent dans les limites de la ZA ;
- ils sont en liaison bilatérale permanente avec le poste incendie ;
- ils disposent d'un véhicule SSLIA en état opérationnel et complètement équipé et restent à proximité immédiate de celui-ci ;
- les tâches en cours peuvent être abandonnées sans aucun délai ;
- au cas où surviendrait un état de veille, les agents cessent immédiatement l'exécution de ces tâches, prennent place à bord ou à proximité immédiate du ou des véhicules et se préparent à une intervention ;
- au cas où surviendrait un état d'alerte, les agents cessent immédiatement l'exécution de ces tâches, prennent place à bord du ou des véhicules et appliquent la procédure de déploiement aux emplacements prédéterminés ;
- au cas où surviendrait un état d'accident, les agents cessent immédiatement l'exécution de ces tâches et prennent leurs instructions auprès du chef de manoeuvre, ou, en l'absence de chef de manoeuvre, appliquent la procédure d'intervention sur accident ;
- consignes locales supplémentaires.

Annexe V
Le logo « SSLIA » (art. 16)



Attestation de conformité de TYPE	
Codification	Référence