



N° 1845 DAC/DOEA/SAC

***Instruction Technique relative au
fonctionnement et organisation du service de sauvetage et de lutte
Contre l'incendie des aéronefs.***

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'aéronefs survenant sur l'aérodrome ou à son voisinage, par la mise en place sur les plates formes aéroportuaires de moyens et d'une organisation adaptés au niveau de protection requis déterminé selon les classes d'aéronefs desservant l'aéroport. Il peut être appelé à participer à la prévention et à la lutte contre les incendies ou autres catastrophes survenant dans les services et installations de l'Aérodrome et à son voisinage.

**Titre I
Définitions**

Article premier :

Pour l'application de la présente instruction, les termes et expressions ci après sont définis comme suit :

- Mouvement :** Chaque décollage et 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 :** La classe la plus élevée dont le nombre de mouvement d'aéronefs, cumulé avec celui des classes supérieures dépasse 24 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic sur l'aérodrome
- Aéronefs fréquentant normalement l'aérodrome :** Trafic constitué par des vols dument programmés transportant des passagers et supérieur à 24 mouvements pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic

-Zone d'aérodrome (ZA): Zone comprenant les éléments de l'emprise domaniale de l'aérodrome ainsi que les aires d'approche finales jusqu'à une distance de 1200 mètres maximum du seuil des pistes

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

Titre II **Organisation**

Article 2 :

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronefs dénommé communément sur un aérodrome « Service de Sécurité Incendie et Sauvetage » ou SSIS est assuré sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique. Il est placé sous l'autorité du Commandant d'aérodrome.

Article 3 :

Ce service peut être confié à un organisme agréé dans le cadre d'une convention signée entre le gestionnaire d'aéroport et ledit organisme. Cette convention est soumise pour approbation au Directeur de l'Aéronautique Civile.

Article 4 :

Les fonctions d'encadrement sont exercées par un responsable de l'aérodrome ayant la qualification professionnelle requise et des connaissances nécessaires pour assurer l'instruction des personnels placés sous ses ordres. Il est chargé :

- D'encadrer et de veiller au maintien en état opérationnel d'intervention des moyens dont est doté l'aérodrome ;
- De veiller à l'application des consignes opérationnelles prévues dans le manuel d'aérodrome ;
- De rédiger et transmettre les comptes rendus ;
- De proposer diverses mesures relatives aux procédures d'intervention des moyens du service et leur coordination avec ceux susceptibles d'être fournis par d'autres organismes dans le cadre des dispositions fixées par le plan d'urgence de l'aérodrome ;
- D'organiser et assurer l'instruction du personnel.

Dans le cas où le service SSIS est confié à l'Autorité militaire, celle-ci désigne un responsable en charge des fonctions ci- dessous définies.

Article 5 :

Sur chaque aéroport, le commandant d'aéroport, établit suivant des règles et un modèle type approuvés par la Direction de l'Aéronautique Civile, des consignes opérationnelles qui fixent notamment :

- Les modalités d'intervention des divers moyens selon les circonstances en présence et le niveau de protection de l'aéroport ;
- Les conditions de maintenance et d'entretien des matériels et d'infrastructures du service

Ces consignes et leurs éventuelles modifications sont communiquées sans délais à la Direction de l'Aéronautique Civile.

Titre III
Niveau de protection

Article 6 :

Le gestionnaire d'aéroport détermine pour chaque aéroport le niveau de protection à assurer qui tient compte :

- De la longueur hors tout et de la largeur du fuselage des avions ;
- De la fréquence de leurs mouvements sur l'aéroport ;

Le niveau de protection déterminé est soumis pour approbation à la Direction de l'Aéronautique Civile.

Article 7 :

Les classes des avions permettant de déterminer les catégories d'aéroports sont au nombre de 10 et regroupent par ordre croissant les avions en fonction de leurs longueur hors tout et de la largeur du fuselage conformément au tableau 1 ci après :

Tableau 1 : Niveaux de protection d'aéroport

| Catégorie | Longueur hors tout de l'avion | Largeur du fuselage de l'avion |
|-----------|-------------------------------|--------------------------------|
| 1 | 0 à 9m non inclus | 2m |
| 2 | 9 à 12m non inclus | 2m |
| 3 | 12 à 18m non inclus | 3m |
| 4 | 18 à 24m non inclus | 4m |
| 5 | 24 à 28m non inclus | 4m |
| 6 | 28 à 39m non inclus | 5m |
| 7 | 39 à 49m non inclus | 5m |
| 8 | 49 à 61m non inclus | 7m |
| 9 | 61 à 76m non inclus | 7m |
| 10 | 76 à 90m non inclus | 8m |

Article 8 :

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

Article 9 :

Si après avoir établi la classe correspondante à la longueur hors tout d'un avion, il apparaît que la largeur du fuselage est supérieure à la largeur maximale indiquée pour cette classe, l'avion est classé dans la classe immédiatement supérieure.

Article 10 :

Pour l'application de la présente instruction ne sont pris en compte pour le classement que les avions des lignes aériennes programmés suffisamment de temps à l'avance et assurant le transport de passagers. Les aérodromes recevant des avions cargo ou d'entraînement programmés suffisamment de temps à l'avance sont pris en compte pour le classement mais après avoir été rangés dans la classe qui correspond à la largeur de leur fuselage divisée par trois.

-Lorsque le nombre de mouvements d'avions pris en compte de la classe la plus élevée est égal ou supérieure à 700 pendant 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.

Article 11 :

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

Article 12 :

Chaque année à partir du nombre de mouvements programmés pour l'année à venir, il est procédé à la détermination de la catégorie que devra avoir l'aérodrome l'année suivante.

Article 13 :

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.

Article 14 :

Le niveau de protection et ses éventuelles modulations programmées en fonction des variations de trafic sur l'aérodrome sont portés à la connaissance des usagers par voie d'information aéronautique (NOTAM classe 1).

Article 15 :

Les avions effectuant des vols occasionnels ou non répétitifs transportant des passagers (cas de déroutement ou d'un vol spécial occasionnel) et les avions ne transportant pas de passagers peuvent utiliser l'aérodrome quelle que soit leur classe. Toutefois, le gestionnaire d'aéroport a la faculté de limiter en nombre l'admission des vols non programmés qui du fait de leurs répétitions et de la classe des avions justifient un niveau de protection supérieur à celui assuré sur la plate forme.

Titre IV**Définitions des moyens****Article 16 :**

Le Service de Sécurité Incendie et Sauvetage est doté sur un aérodrome d'infrastructures, de moyens en personnel, en produits extincteurs, en véhicules de lutte contre l'incendie et en matériels conformément aux tableaux 2, 3 et 4 suivants :

Tableau 2 : Quantités minimales d'agents extincteurs utilisables

| <i>Mousse satisfaisant au niveau A de performance</i> | | | <i>Mousse satisfaisant au niveau B de performance</i> | | <i>Agents complémentaires</i> |
|---|-----------------------------------|---|---|---|--|
| <i>Catégorie d'aérodrome (1)</i> | <i>Eau ⁽¹⁾ (L) (2)</i> | <i>Débit solution de mousse (L/min) (3)</i> | <i>Eau ⁽¹⁾ (L) (4)</i> | <i>Débit solution de mousse (L/min) (5)</i> | <i>Poudres ⁽²⁾ (Kg) (6)</i> |
| 1 | 350 | 350 | 230 | 230 | 45 |
| 2 | 1 000 | 800 | 670 | 550 | 90 |
| 3 | 1 800 | 1 300 | 1 200 | 900 | 135 |
| 4 | 3 600 | 2 600 | 2 400 | 1 800 | 135 |
| 5 | 8 100 | 4 500 | 5 400 | 3 000 | 180 |
| 6 | 11 800 | 6 000 | 7 900 | 4 000 | 225 |
| 7 | 18 200 | 7 900 | 12 100 | 5 300 | 225 |
| 8 | 27 300 | 10 800 | 18 200 | 7 200 | 450 |
| 9 | 36 400 | 13 500 | 24 300 | 9 000 | 450 |
| 10 | 48 200 | 16 600 | 32 300 | 11 200 | 450 |

Note 1 : les quantités d'eau indiquées dans les colonnes 2 et 4 sont fondées sur la longueur hors tout moyenne des avions d'une catégorie donnée. Dans les cas où il est prévu des opérations faisant appel à un avion de taille supérieure à la moyenne, il faudrait recalculer les quantités d'eau. Des indications supplémentaires figurent dans le Manuel des services d'aéroport, 1^{ère} partie.

Note 2 : On peut utiliser tout autre agent complémentaire offrant un pouvoir extincteur équivalent.

**Tableau 3 : Nombre minimum de véhicules et personnels
par poste d'incendie implanté sur l'aérodrome requis**

| Niveau de protection d'aérodrome | Nombre de véhicules | Moyens humains par vacation |
|-------------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| 10 | 3 | 6 pompiers + 1 chef d'équipe |
| 9 | 3 | 6 pompiers + 1 chef équipe |
| 8 | 3 | 6 pompiers+ 1 chef d'équipe |
| 7 | 2 | 4 pompiers + 1 chef d'équipe |
| 6 | 2 | 4 pompiers + 1 chef d'équipe |
| 5 | 2 | 2 pompiers + 1 chef d'équipe |
| 4 | 1 | 2 pompiers + 1 chef d'équipe |
| 3 | 1 | 2 pompiers + 1 chef d'équipe |
| 2 | 1 véhicule | 1 pompier |
| 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 dote l'aérodrome.

Tableau 4 : liste des matériels divers par niveau de protection d'aérodrome

| Article | 2 | 3 à 5 | 6 à 7 | 8 à 10 |
|--|---|-------|-------|--------|
| Quatre aspiraux de 2 m de long de diamètre 100 | | 1 | 2 | 3 |
| -Coude de diamètre 100 avec raccord KEYSER et AR | | 1 | 2 | 3 |
| Crépine diamètre 100 avec flotteur | | 1 | 2 | 3 |
| 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 /diametre 45 | | 4 | 8 | 12 |
| Division 70*2x45 avec vannes | | 1 | 2 | 3 |
| Réduction 110x70 | | 1 | 2 | 3 |
| Tricoises polyvalentes | | 2 | 4 | 6 |
| Commande diamètre 9 mm/25 m résistance =3000 daN | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Cordage diamètre 20 mm/ 20 résistance =500 daN | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Gaffe | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Scie d'effraction avec deux disques à métaux de rechange | 1 | 2 | 4 | 6 |
| Tranche courroie | 1 | 1 | 2 | 3 |
| 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 |
| Echelle d'aluminium, longueur déployée 7 m minimum | | 1 | 2 | 3 |
| Pince monseigneur de 1,5 m | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Pince monseigneur de 0,5 m | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Couverture avec coffret | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Extincteur 9 kg poudre D | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Extincteur 9 kg poudre BC | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Extincteur CO2 (avec perche trois éléments et embout conique) | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Vêtement d'approche « protection élevée » | | | | |
| Lampe torche étanche avec chargeur | 1 | 2 | 4 | 6 |
| Bouteille de rechange CO2 ou azote | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Civière | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Bâche | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Trousse de premiers secours | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Sac ou valise d'oxygénothérapie | | 1 | 1 | 1 |
| Cisaille à tôle | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Pompe manuelle ou électrique pour liquide émulseur | | 1 | 1 | 1 |
| Hachette de sauvetage | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Hache de sauvetage | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Câble de sûreté 15 m de long avec manilles et mousquetons | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Câble de sureté 30 m de long avec manilles et mousquetons | 1 | 1 | 2 | 3 |

(1) Un équipement par équipe (chef d'équipe et pompiers d'aérodrome)

Article 17 :

Les infrastructures et les moyens sont adaptés aux circonstances dans lesquelles le service intervient telle que la configuration géographique de l'aérodrome et les variations du trafic des aéronefs durant l'année

Article 18 :

Les personnels du service sécurité incendie et sauvetage se composent :

- Des personnels d'encadrement, ayant acquis la qualification nécessaire et assurant d'une part l'encadrement du service et d'autre part, l'instruction des agents placés sous leur autorité ;
- Des personnels d'exécution.

Article 19 :

Les personnels affectés au Service de Sécurité Incendie et Sauvetage doivent avoir reçu au préalable un agrément provisoire en qualité de pompier d'aérodrome délivré par le commandant d'aérodrome

Article 20 :

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

- Avoir le niveau d'instruction exigé ;
- Etre détenteur du ou des permis de conduire en cours de validité, requis pour la conduite des catégories de véhicules incendie dont est doté la plate forme ;
- Présenter un certificat médical attestant son aptitude au service ;
- Avoir subi avec succès l'épreuve physique vérifiant sa valeur fonctionnelle (motricité et faculté d'équilibre) ;
- Avoir subi avec succès le stage de formation de base dans un centre agréé de la protection civile ou tout autre centre agréé par la Direction de l'Aéronautique Civile.

Cette dernière disposition ne s'applique pas aux agents ayant déjà exercé une activité dans un corps de sapeurs pompiers

Article 21:

L'agrément en qualité de pompiers d'aérodrome devient définitif lorsque l'agent à rempli les conditions complémentaires suivantes :

- Avoir subi le programme de formation spécifié en annexe 1.;
- Avoir subi un stage de secourisme ;
- Avoir donné satisfaction lors de la période probatoire dont la durée est de 6 mois.

Article 22 :

Le maintien de l'agrément est subordonné à un contrôle périodique d'aptitude physique de chaque agent.

Article 23:

Les spécifications relatives aux conditions de recrutement, de formation, d'aptitude physique, d'entraînement des personnels d'encadrement et d'exécution sont définies par le gestionnaire aéroportuaire et approuvées par la Direction de l'Aéronautique Civile.

Article 24:

Les pompiers d'aérodrome exerçant à la date de l'application de la présente instruction bénéficient d'un agrément après avoir rempli les conditions requises pour la délivrance de l'agrément définitif.

Article 25 :

Toute plate forme aéroportuaire quel que soit son niveau de protection, doit comporter les infrastructures ci-après :

- Des postes d'incendie dont le nombre et l'implantation permettent d'atteindre, dans des conditions de visibilité optimales de roulement des véhicules (visibilité, état des surfaces de roulement) chaque extrémité de piste dans un délai de trois minutes après le déclenchement de l'alerte ;
- Des routes d'accès d'urgence destinées à réduire au maximum le délai d'intervention dans toutes les parties de l'aérodrome.

Article 26 :

Chaque poste d'incendie doit comporter :

- 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 ;
- Des moyens d'hébergement du personnel et des équipes de permanence ;
- Des terrains d'entraînement des personnels SSIS.

Article 27 :

Le commandant d'aérodrome établit et tient à jour une carte à quadrillage de la ZA et ZVA précisant les issues et les cheminements à utiliser par les moyens de secours du service et ceux des centres de secours voisins. Cette carte est intégrée dans le plan d'urgence de l'aérodrome.

Article 28 :

Les spécifications techniques des véhicules, des produits extincteurs et les équipements affectés au Service de la Sécurité Incendie et Sauvetage doivent satisfaire en tout ou partie , aux exigences définies par l'organisation Internationale de l'aviation Civile(OACI).

Article 29 :

Une réserve d'agent moussant et d'agent complémentaire égale à 200 % des quantités requises doit être conservée sur l'aérodrome pour refaire le plein des véhicules.

Article 30:

L'état d'indisponibilité totale ou partielle du service de la Sécurité Incendie et Sauvetage est déclenché lorsque les moyens requis sur un aérodrome sont momentanément indisponibles dans leur emploi.

Dans ce cas, le commandant d'aéroport est tenu d'informer les organismes de la circulation aérienne de façon à ce que ces derniers en avisent les usagers de l'aérodrome de la réduction temporaire du niveau de protection.

Article 31 :

Lorsque cette indisponibilité a de très fortes probabilités de dépasser 12 heures les exploitants aériens sont avisés par voie d'information aéronautique (NOTAM classe 1).

Article 32:

Le Directeur de l'Aéronautique Civile est chargé de l'application de la présente instruction.

**Signé : Le Ministre de l'Équipement
Et du Transport**

Karim GHELLAB

ANNEXE 1

Formation

Le programme de formation devrait comprendre une instruction initiale et une instruction périodique dans les domaines suivants au moins :

- a. connaissance de l'aéroport ;
- b. connaissance des aéronefs ;
- c. sécurité du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;
- d. systèmes de communication d'urgence de l'aérodrome, y compris les alarmes concernant les incendies d'aéronefs ;
- e. utilisation des tuyaux, lances, tourelles et autres appareils nécessaires pour répondre aux spécifications de la présente instruction ;
- f. application des types d'agents extincteurs nécessaires pour répondre aux spécifications du présent arrêté
- g. assistance à l'évacuation d'urgence des aéronefs ;
- h. opérations de lutte contre l'incendie ;
- i. adaptation et utilisation de l'équipement intégré de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs ;
- j. marchandises dangereuses ;
- k. connaissance des tâches du pompier dans le cadre du plan d'urgence de l'aérodrome ;
- l. vêtements protecteurs et équipement respiratoire.

ANNEXE 2

Conducteurs de véhicules

1- L'exploitant d'aéroport doit s'assurer que les conducteurs de véhicules sur l'aire de mouvement possèdent les qualifications nécessaires et une bonne connaissance des domaines suivants :

- a. géographie de l'aérodrome ;
- b. panneaux indicateurs, marques et feux d'aérodromes ;
- c. procédures d'exploitation radiotéléphoniques ;
- d. termes et expressions conventionnelles utilisés dans le contrôle d'aérodrome, y compris le code d'appellation en radiotéléphonie de l'OACI ;
- e. règles des services de la circulation aérienne concernant les mouvements au sol ;
- f. règles et procédures d'aéroport ;
- g. fonctions spécialisées, selon les besoins, par exemple en sauvetage et lutte contre l'incendie.

2- Le conducteur doit, selon les besoins, faire la preuve de sa compétence dans les domaines suivants :

- a. fonctionnement ou utilisation de l'équipement émetteur récepteur du véhicule ;
- b. compréhension et application des procédures de contrôles de la circulation aérienne et des procédures de contrôle locales ;
- c. navigation des véhicules sur l'aérodrome ;
- d. aptitudes spéciales nécessaires pour une fonction déterminée.

En outre, comme pour toute fonction spécialisée, le conducteur doit être titulaire d'un permis de conduire national, d'une licence d'opérateur radio ou autres licences équivalentes.

3- Les indications ci-dessus doivent s'appliquer à la fonction dont devra s'acquitter le conducteur, et il n'est pas nécessaire que tous les conducteurs soient formés au même niveau, par exemple les conducteurs dont les fonctions sont limitées à l'aire de trafic.

4- Si des procédures spéciales s'appliquent aux mouvements effectués dans des conditions de faible visibilité, il est souhaitable de vérifier périodiquement les connaissances du conducteur à cet égard.