

BURKINA FASO

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

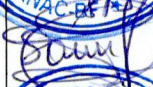


**GUIDE RELATIF AU SERVICE DE
SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE
L'INCENDIE DES AERONEFS**

1^{ère} édition ; Octobre 2017



Tableau d'approbation

MAITRISE DU DOCUMENT					
Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Visa	Date	
REDACTION	Chef SA ¹	Youssef OUEDRAOGO		16/10/17	• Version électronique • Tout Inspecteur • IGQSS • DANAS • Version papier (Voir Liste de diffusion contrôlée)
	IEEAC/SA ²	Arsène SOMA		16/10/2017	
VERIFICATION	DANAS ³	Hassane Ibrahim KONE		20/10/17	
VALIDATION	IGQSS ⁴	Lawankilia SIA			
APPROBATION	Directeur Général	Azakaria TRAORE		2017	
HISTORIQUE DES MODIFICATIONS					
Edition	Date	Justification			
001	Octobre 2017	Création			

¹ Chef du Service Aérodrome

² Ingénieur des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile/Service Aérodrome

³ Directeur des Aérodromes de la Navigation Aérienne et de la Sécurité

⁴ Inspection Gestion Qualité Sécurité Sécurité

Liste de diffusion

Numéro de copie	Destinataire	Format
01	Directeur Général ANAC	E
02	Responsable Inspection Gestion Qualité Sécurité Sûreté	E
03	Directeur des Aéroports de la Navigation Aérienne et de la Sûreté	E
04	Chef Service Aéroport	P/E
05	Délégué aux Activités Aéronautiques Nationales	E
06	Représentant de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar	E
N00	Tout inspecteur AGA (Stagiaire, Titulaire ou Principal)	E
00	Chef Cellule Informatique et Documentation	P/E

Observations :

P : Format papier

E : Format électronique

N00 : Numéro de la version neutre pour large diffusion

00 : Version originale de référence



Tableau des révisions

Edition	Révision	Date de révision	Motif de la révision
01	00	Octobre 2017	-



Table des matières

Tableau d'approbation.....	ii
Liste de diffusion.....	iii
Tableau des révisions.....	iv
Table des matières.....	v
1. Introduction	1
1.1 Objet du guide.....	1
1.2 Définitions	1
2. Supervision du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronefs.....	2
3. Accords avec les organismes publics.....	2
4. Plan quadrille.....	2
5. Programme de formations	2
6. Niveau de protection à assurer.....	3
7. Matériel de sauvetage pour les zones difficiles	3
8. Autres moyens à mettre en œuvre.....	4
9. Procédures d'intervention du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronefs.....	4
10. Qualification des conducteurs de véhicules	5



1. Introduction

Le Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie (SLI) des aéronefs a pour mission principale de sauver les vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronefs survenant sur l'aérodrome ou son voisinage, par la mise en place sur les plateformes aéroportuaires de moyens et d'une organisation adaptée au niveau de protection requis déterminé selon les classes d'aéronefs desservant l'aéroport conformément à la réglementation en vigueur (RAF 14.1 Chapitre 9.2). En outre, il a pour mission d'établir et maintenir des conditions de survie ; d'assurer des voies d'évacuation pour les occupants et entreprendre le sauvetage de ceux qui ne peuvent pas sortir sans aide directe.

Le Service SLI 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 son voisinage.

Les facteurs les plus importants, pour le sauvetage effectif en cas d'accident d'aéronef comportant des possibilités de survie pour les occupants sont :

- l'entraînement reçu par le personnel ;
- l'efficacité du matériel et ;
- la rapidité d'intervention du personnel et du matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie (délai d'intervention).

1.1 Objet du guide

Le présent guide s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre des exigences du RAF 14.1 Chapitre 9.2, relatives au Sauvetage et à la Lutte contre l'Incendie d'aéronefs sur les aérodromes. Il fixe les conditions minimales auxquelles doit répondre un exploitant d'aérodrome pour mener les actions de sauvetage et de lutte contre l'incendie sur les aérodromes, ainsi que les moyens humains et matériels nécessaires pour le bon fonctionnement du Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des aéronefs.

1.2 Définitions

Au sens du présent guide, on entend par :

Exploitant d'aérodrome : Gestionnaire d'aérodrome,

Mouvement : un décollage ou un atterrissage,

Trois mois consécutifs de plus fort trafic : La période de trois mois consécutifs les plus actifs,

Classe d'avions la plus élevée : La classe la plus élevée de l'avion est déterminée premièrement par sa longueur hors tour et deuxièmement par la largeur de son



fuselage.

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 aéroportuaire peut utilement être envisagée compte tenu des voies d'accès et des performances de ces moyens. Cette distance est définie par un cercle de rayon 8 km centré sur le point de référence de l'aérodrome.

2. Supervision du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronefs

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs est placé sous la supervision de la Direction des Aéroports, de la Navigation Aérienne et de la Sûreté (DANAS) qui est chargée de planifier des mesures de supervision de manière à assurer que le service SLI est fourni en conformité avec les exigences.

3. Accords avec les organismes publics

La coordination entre le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronef d'un aéroport et les organismes publics de protection (Brigade Nationale des Sapeur-Pompiers (BNSP), police, gendarmerie, hôpitaux, etc.) sera assurée par des accords préalables d'assistance en cas d'accident d'aéronefs.

4. Plan quadrille

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronefs disposera d'une carte à quadrillage de l'aéroport et de ses abords immédiats. Des renseignements relatifs à la topographie, aux voies d'accès, aux portes de sortie d'urgence et à l'emplacement des points d'eau y figureront. Cette carte sera affichée bien en vue dans la tour de contrôle, le poste d'incendie et se trouvera dans tous les véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie (véhicule de commandement et véhicules d'intervention) ainsi que dans les autres véhicules dont l'aide peut être requise en cas d'accident ou incident d'aviation. Des exemplaires de carte seront également distribués aux services publics de protection, dans la mesure où cette distribution est souhaitable.

5. Programme de formations

Le programme de formation doit comprendre une instruction initiale (formation de base) et une instruction périodique (formation de recyclage) dans les domaines suivants :

- a) La connaissance de l'aéroport ;
- b) La connaissance des aéronefs ;
- c) La sécurité du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;



- d) Les systèmes de communication d'urgence de l'aérodrome, y compris les alarmes concernant les incendies d'aéronefs ;
- e) L'utilisation des tuyaux, lances tourelles et autres appareils nécessaires pour répondre aux spécifications du § 9.2 du RAF 14.1 ;
- f) L'application des types d'agents extincteurs nécessaires pour répondre aux spécifications du § 9.2 du RAF 14.1 ;
- g) L'assistance à l'évacuation d'urgence des aéronefs ;
- h) L'opération de lutte contre l'incendie ;
- i) L'adaptation et l'utilisation de l'équipement intégré de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronefs ;
- j) Les marchandises dangereuses ;
- k) La connaissance des tâches du pompier dans le cadre du plan d'urgence de l'aérodrome .
- l) Les vêtements protecteurs et équipements respiratoires ;
- m) Les exercices pratiques de simulation ;
- n) L'éducation physique et sportive.

6. Niveau de protection à assurer

Conformément au § 9.2 du RAF 14.1, les aérodromes seront dotés de services et de matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie. La RAF 14.1 en § 9.2.3 stipule que « Le niveau de protection assuré à un aérodrome en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l'incendie correspondra à la catégorie d'aérodrome déterminée selon les principes énoncés aux points 9.2.5 et 9.2.6 ; toutefois, lorsque le nombre de mouvements des avions de la catégorie la plus élevée qui utilisent normalement l'aérodrome est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs les plus actifs, le niveau de protection assuré est au minimum, celui qui correspond à la catégorie déterminée, moins une ».

7. Matériel de sauvetage pour les zones difficiles

Les aérodromes où la zone à couvrir comprend des étendues d'eau ou des zones marécageuses ou d'autres zones difficiles qui ne peuvent être parfaitement couverts par des véhicules classiques à roues, seront dotés d'un matériel et de services de sauvetage appropriés. Ceci est particulièrement important lorsqu'une portion appréciable des approches et des départs s'effectue au-dessus de ces zones.

Aux aérodromes situés en bordure de plans d'eau, les embarcations ou autres véhicules doivent de préférence être stationnés sur l'aérodrome, qui sera doté d'appontements ou de dispositifs de mise à l'eau appropriés. Lorsque les véhicules sont stationnés hors de l'aérodrome, il serait préférable qu'ils soient placés sous



l'autorité directe du service de sauvetage et de lutte contre les incendies de l'aérodrome ou, si cela ne convient pas, sous l'autorité d'une autre organisation compétente, publique ou privée, travaillant en coordination étroite avec le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie de l'aérodrome (comme, par exemple, la police, les autorités militaires).

Le personnel affecté à la manœuvre de ce matériel doit être formé et entraîné à l'environnement dans lequel il peut être appelé à intervenir.

8. Autres moyens à mettre en œuvre

Il est indispensable de disposer de liaisons téléphoniques spéciales, de moyens de communication radio bilatérale et d'un dispositif général d'alarme pour le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronefs, afin d'assurer la transmission sûre des renseignements courants et des renseignements d'urgence essentiels. Ces moyens, selon les besoins propres chaque aérodrome, doivent permettre d'assurer.

- a) Des communications directes entre le service qui donne l'alerte et le poste d'incendie de l'aérodrome afin que le personnel soit promptement alerté et que les véhicules de sauvetage et d'incendie soient dirigés rapidement sur les lieux d'un accident ou incident d'aviation ;
- b) Des communications directes entre le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie et l'équipage de conduite de l'aéronef en situation d'urgence ;
- c) L'appel d'urgence du personnel désigné qui n'est pas de service ;
- d) En cas de besoin, l'appel des services connexes essentiels situés sur l'aérodrome ou en dehors ;
- e) La liaison radio bilatérale avec les véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie sur les lieux d'un accident ou incident d'aviation ;
- f) Les ambulances et les services médicaux prévoir pour le transport des victimes et les soins donner à la suite d'un accident d'aviation feront l'objet d'un examen minutieux de la part de l'exploitant d'aérodrome et feront partie de l'organisation de secours d'ensemble créée dans ce but.

9. Procédures d'intervention du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronefs

Une demande d'intervention en cas d'accident d'aviation survenant sur l'aérodrome est normalement émise par les services de la circulation aérienne. Toutefois, si l'alerte est donnée par toute autre personne, si l'on est témoin d'un accident ou s'il y a lieu de croire qu'un accident est imminent, le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronefs prend les mesures qui s'imposent comme si les services de la circulation aérienne avaient donné l'alerte. Ces derniers sont alors informés de la nature de l'alerte et des mesures déjà prises. Le service de sauvetage et de lutte



contre l'incendie d'aéronefs :

- a) se rendra par les voies les plus rapides, à l'endroit indiqué par les services de la circulation aérienne ;
- b) avisera les organismes publics de protection (corps des sapeurs-pompiers, police, gendarmerie, services côtiers et hôpitaux, par exemple) avec lesquels un accord d'assistance mutuelle est conclu en leur communiquant :
 - 1) Le point de rencontre ;
 - 2) La zone de regroupement ;
 - 3) Les effectifs et l'équipement demandé en renfort, si possible ;
 - 4) Tout autre renseignement utile ;
- c) établira immédiatement un poste de commandement bien identifié. Il s'agit d'un poste provisoire dont le rôle cesse au moment où le poste de commandement mobile de l'administration aéroportuaire est disponible et prend la relève. Le chef pompier de l'aérodrome est responsable du commandement des opérations jusqu'à la relève.

Un incendie touchant à la fois un bâtiment et un aéronef présente des difficultés particulières en raison de la présence de carburant très inflammable et de la hauteur des bâtiments généralement érigés sur un aérodrome. La lutte contre ce type d'incendie doit être fondée sur un accord d'assistance mutuelle en cas d'urgence.

10. Qualification des conducteurs de véhicules

Les responsables de l'exploitation de véhicules sur l'aire de mouvement s'assureront que les conducteurs possèdent les qualifications nécessaires, il peut s'agir, selon les fonctions du conducteur, d'une bonne connaissance des domaines suivants :

- a) La géographie de l'aérodrome ;
- b) Les panneaux indicateurs, marques et feux d'aérodrome ;
- c) Les procédures d'exploitation radiotéléphoniques ;
- d) Les termes et expressions conventionnelles utilisés dans le contrôle d'aérodromes, y compris le code d'épellation en radiotéléphonie de l'OACI, les règles des services de la circulation aérienne concernant les mouvements au sol ;
- e) Les règles et procédures d'aéroport ;
- f) Les fonctions spécialisées, selon les besoins, par exemple en sauvetage et lutte contre l'incendie ;
- g) Le conducteur doit, selon les besoins, faire la preuve de sa compétence dans les domaines suivants :



- Le fonctionnement ou l'utilisation de l'équipement émetteur récepteur du véhicule ;
- La compréhension et l'application des procédures de contrôle de la circulation aérienne et des procédures de contrôle locales ;
- La conduite des véhicules sur l'aérodrome ;
- Les 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, posséder les licences et agréments le cas échéant (par exemple licence d'opérateur radio, agrément pompier d'aérodrome, etc.).

Les indications ci-dessus s'appliqueront à la fonction dont doit s'acquitter le conducteur.

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