ANNALES 2016

EXAMEN PROFESSIONNEL

POUR LE RECRUTEMENT

TSSLIA
GRADE PRINCIPAL

DU CORPS DES POMPIERS DE L'AVIATION CIVILE DE LA NOUVELLE-CALEDONIE

Sujet 1 de l'épreuve orale TSSLIA de grade principal

« corrigé »

« A330-200, Arrivée piste 11, aéroport de « concours Town », feu de moteur N°1, il y a plusieurs victimes... ». Vous êtes le chef de manœuvre du SSLIA :

- Définissez le niveau d'alerte du SSLIA, son niveau de protection, et définir Q1 pour la quantité d'eau nécessaire en faisant le calcul de la zone critique théorique, et de la zone critique pratique.

- Expliquez votre méthode de raisonnement tactique lors de votre commandement sur intervention du SSLIA.

- Faites le schéma d'intervention SITAC graphique.
- Expliquez les codes graphiques et couleurs de sa SITAC, utilisés en gestion de crise.

- Faire une description de la zone de triage.

Elément de réponse N°1 (5 points)

Le candidat définit « l'état d'accident », par_rapport_à l'état de veille, de risque d'accident existant dans l'arrêté SSLIA du 18 janvier 2007.

Le candidat doit définir le niveau de protection SSLIA par rapport à la classe d'avion A330 NIVEAU 8, 18200 l d'eau répartie sur 3 points d'attaques (3 VIM véhicules d'intervention massive ou mousse), 1 cdm + 6 pompiers (1 conducteur et 1 opérateur dans chaque camion), 450 kg de poudre en agent complémentaire.

Zone critique théorique = **L x (l +W)**
L= longueur du fuselage soit 60m environ
l = largeur du fuselage soit 30m à partir de la classe 6 des avions
W = diamètre du fuselage classe 8 = 7m.

Donc **ZCT**= 60 x (30+7) = 2220 m2

La zone critique pratique représente 2 tiers de la ZCT /

Alors **ZCP** = 2220 m2 x 0.667 (pour 2 tiers) =1480 m2

Q1 est la quantité d'eau nécessaire :
Donc **Q1= A x R x T**

A = surface =1480 m2
R = Taux d'application = 5,5 l par m2
T = Temps d'application = 1 minute
Alors Q1= 1480 x 5.5 x 1 = **8140 l en 1 minute.**

Les véhicules d'interventions SSLIA (**3**) ont pour chaque VIM un débit de 3500 l à la minute.
Ils arrivent en moins de 3 minutes sur les lieux.
Ils disposent ainsi d'une minute pour atteindre l'objectif opérationnel décrit par l'art 20 de **l'arrêté du 18 janvier 2007, en 3 points d'attaques, soit une application de 11500 l en 1 minute** pour la ZCP.

Elément de réponse N°2 (5 points)

Au départ des secours SSLIA, le CDM contacte le SNA service de la navigation aérienne, (la tour de contrôle) par radio ou téléphone :

Demande de renseignement :

- Nature du sinistre pour analyse de situation
- Lieu
- POB personne à bord (PMR personne à mobilité réduite)
- Dangers particuliers (fret dangereux)
- Carburant restant si possible.
- Cheminement : Demande d'autorisation (point d'arrêt) de pénétrer sur la piste afin de se rendre sur les lieux du sinistre.

Mesure d'urgence

- Demande renfort via la tour de contrôle description de la chaine de renfort.
- Demande de bus (acheminement des passagers indemnes).

Sur les lieux :

- Confirmer l'état d'accident à la tour par radio lors de son message de présentation.
- le chef de manœuvre se place généralement en tête d'appareil pour une vision générale, il a aussi une liaison visuel avec le commandant de bord. Le CDM peut faire de gestes (d'intervention émanant de l'OACI), d'évacuation ou de confirmation de feu sur le moteur de l'avion.

Le candidat décrira ses actions sur les lieux, sa gestion opérationnelle (3 phases), d'après la **MRT** (méthode de raisonnement tactique).

Il procède à la donnée d'ordre à ses équipes d'intervention en faisant l'**ISM** par radio, lors de sa reconnaissance en tant que chef de manœuvre (périphérique si possible sur le sinistre) :

I : IDENTICATION du véhicule d'intervention (ex : VIM 1)

S : SECTEUR ordre de placement du véhicule d'intervention (ex : secteur 1 « unité » 11h)

M : MISSION (ex : attaque, protection, sauvetage, appui, alimentation etc...)

Il procède au contrôle et vérification de sa donnée d'ordre en faisant un **SMES :**

- Situation (bonne définition des priorités à atteindre)

- Mission (si elle est bien comprise)

- Exécution (mesure corrective si besoin)

- Sécurité (veille à la sécurité de son personnel)

A l'arrivée des secours externes, il procède à un « relais » en faisant un **SOIECM :**

- **Situation** (Urgence à traiter)

- **Objectif** (Appui sur incendie, secours à personnes, sauvetage, alimentation…)

- **Idée de manœuvre** (Extinction, sauvetage ARI, brancardage relevage, désincarcération, évacuation, surveillance, bouclage de zone, ouverture de portail…)

- **Exécution** (Sapeur-pompier, Ambulancier, Police , Gendarmerie, Samu, Militaire, Aviation civile, Personnel de sécurité, Compagnie aérienne, Exploitant de l'aérodrome)

- **Commandement** (le COS est désigné par le gouvernement NC et le Haut-commissariat de NC, le chef SSLIA ou son représentant est en premier lieu le « COSA » pour commandant des

opérations des secours aéronautiques. Ensemble ils tiennent le PCO et nomment les différents « chefs de groupe » selon les secteurs et missions attribuées).
Les chefs de manœuvres sont des chefs de groupe.

- **Mesures de sécurité** (EPI spéciaux, produit dangereux, zone dangereuse …)

Elément de réponse N°3 (5 points)

Le candidat fait le schéma d intervention appelé SITAC (pour situation tactique).

Pour le Jury : il n'y a pas de schéma type.
D'après le PLCIA, principe de lutte contre les incendies d'aéronef, émanant de l'annexe 14 de l'OACI, le candidat doit démontrer 3 choix de positionnement de véhicules, avec pour mission, le sauvetage de la vie humaine en objectif principal, par la préservation du fuselage, favorisant ainsi l'évacuation des passagers (côté opposé du feu).
Il s'agit ici d'une procédure basée sur un langage commun, selon la formation GOC (gestion opérationnelle et commandement).

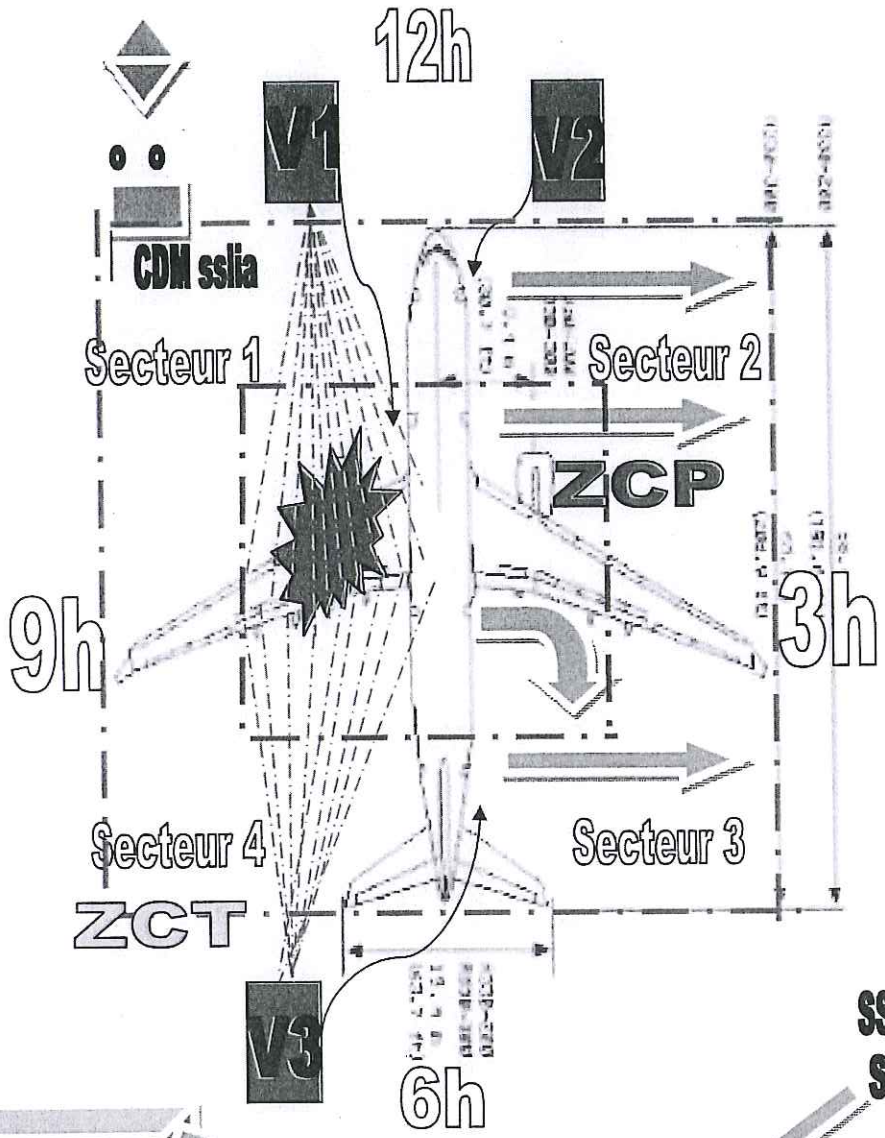
Le candidat devra exposer les différentes zones que comprend un plan d'urgence NOVI :

- Zone d'accident, « le chantier »
- Le point de rassemblement des victimes
- La zone de triage
- Le PMA poste médical avancé
- La zone de recensement des moyens
- La zone des ambulances et des véhicules mortuaires
- Le poste de commandement avancé
- Le poste de commandement fixe
- La zone d'évacuation par hélicoptère DZ

Le candidat explique au jury les codes graphiques et couleurs de sa SITAC, utilisés en gestion de crise par les officiers sapeurs-pompiers et de la sécurité civile.

Pour exemple du graphique SITAC :

PSIA / PLAN NOVI



PRV

ZONE TRIAGE

SSLIA renfort
SP renfort

EI
UR
UA
DCD

TOUR
SNA

PCO
COS
CHEF SSLIA
COSA

CRM

SSLIA renfort
NP4

H

PMA

MORGUE

PCF

AMBULANCE

VL
MORTUAIRE

Elément de réponse N°4 (5 points)

Faire une description de la zone de triage **(2 points)**

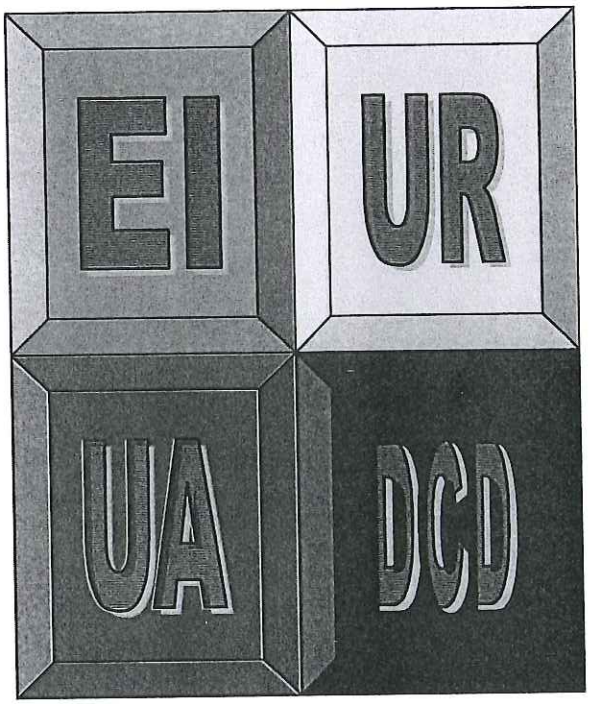
- E/I éclopés et impliqués, couleur VERTE (demande au PCO d'évacuation vers la CUMP)

- UR couleur JAUNE urgence relative (blessés légers)

- UA couleur ROUGE urgence absolue (blessés graves)

- DCD couleur NOIRE pour « décédés » (demande d'évacuation vers la morgue)

Recensement des victimes = nombre exacte de personnes impliquées dans l'accident.
Information importante pour le PCO et le PCFIXE.



Questions au candidat : « parlez-nous d'autres plans de secours » (3 points).

Pour exemple :

- PSIA plan de secours interne aéroportuaire.
- Secours médicaux = Plan blanc
- CUMP = cellule d'urgence médico- psychologique
- DECMA = pour décès massif (organisation mortuaire)
- SAR = search and rescue (aviation-civile)
- PPI = plan particulier d'intervention (industriel)