

**ANNALES 2023**

**SELECTION PROFESSIONNELLE**

***POUR L'ACCES AU GRADE PRINCIPAL  
DU CORPS DES TECHNICIENS DE  
SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE  
CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS  
(TSSLIA)***

***DU CADRE DES POMPIERS DE  
L'AVIATION CIVILE DE  
LA NOUVELLE-CALÉDONIE***

**SELECTION PROFESSIONNELLE OUVERTE AU TITRE DE L'ANNEE 2023  
POUR L'ACCES AU GRADE PRINCIPAL DU CORPS DES TECHNICIENS DE SERVICE DE  
SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS DU CORPS DES POMPIERS DE  
L'AVIATION CIVILE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE**

-----«»-----

**EPREUVE ORALE D'ADMISSION :**

**ENTRETIEN AVEC LE JURY PORTANT SUR UNE  
SITUATION DE CRISE A ANALYSER**

DUREE : 1h00

**Préparation : 30 min**

COEFFICIENT : 1

**SUJET**

**« Feu à l'aérogare en salle d'embarquement »**

Vous êtes le chef de manœuvre du SSLIA de l'aéroport « concours Town » niveau de protection 5 avec pour effectif ce jour, un chef de manœuvre et 2 pompiers.

**1 Décrivez votre intervention selon :**

- La réglementation SSLIA et les procédures de votre SSLIA
- Votre marche générale des opérations
- Votre relais avec les secours SP de la ville

**2 Lors de la phase de sauvetage, vous engagez un binôme sous « ARI »**

- Décrire au jury toutes les précautions nécessaires pour la sécurité du personnel engagé
- Expliquez au jury les règles de base de l'utilisation de l'ARI
- Expliquez au jury le calcul d'autonomie ARI et les types de mission sous ARI

**3 Expliquez par un schéma la chaîne des secours lors du déclenchement d'un plan d'urgence type PSIA sur l'aérodrome**



- **Objectif** (Appui sur incendie, secours à personnes, sauvetage, alimentation...)
- **Idée de manœuvre** (Sauvetage, Reconnaissance, Evacuation du bâtiment, Extinction ARI, Périmètre de sécurité, Brancardage relevage, désincarcération, évacuation, surveillance, bouclage de zone, ouverture de portail...)
- **Exécution** (Sapeur-pompier, Ambulancier, Police, Gendarmerie, Samu, Aviation civile, Personnel de sécurité, Compagnie aérienne, Exploitant de l'aérodrome)
- **Commandement** (En l'absence du chef SSLIA, le chef de manœuvre est le premier COS, pour « Commandant des Opérations de Secours » jusqu'au relais avec les secours externes pour un feu à l'aérogare.)
- **Mesures de sécurité** (EPI spéciaux, produit dangereux, zone dangereuse ...)

## **Elément de réponse N°2 (5 points)**

### **Lors de la phase de sauvetage, le candidat engage un binôme « ARI »**

Décrire au jury, toutes les précautions nécessaires pour la sécurité du personnel engagé.

- Contrôle **EPI (équipement de protection individuel)** et état physique du binôme.
- RAPACE** effectué en contrôle croisé par le binôme :
- Robinet (ouverture)
- Armement sifflet de fin de charge
- Pression (d'engagement 280 b / 300bars et 180 b / 200 bars)
- Ajustement du harnais
- Code de communication
- Etanchéité du masque

### **Expliquez au jury les règles de base à l'utilisation de l'ARI (appareil respiratoire isolant) :**

Règle 1 : prendre la pression la plus basse du binôme

Règle 2 : déduire de suite les 55 bars de la réserve

Règle 3 : Calcul d'autonomie

Pression x volume ( de la bouteille) / débit en Litre / minute = 90

#### 4 types de mission sous ARI

1. Reconnaissance simple
2. Reconnaissance latérale
3. Travaux sur place
4. Opération complexe

« La découverte d'une victime prime sur toute mission, et de ce fait l'annule pour un retour à l'air libre de la victime », c'est le sauvetage.

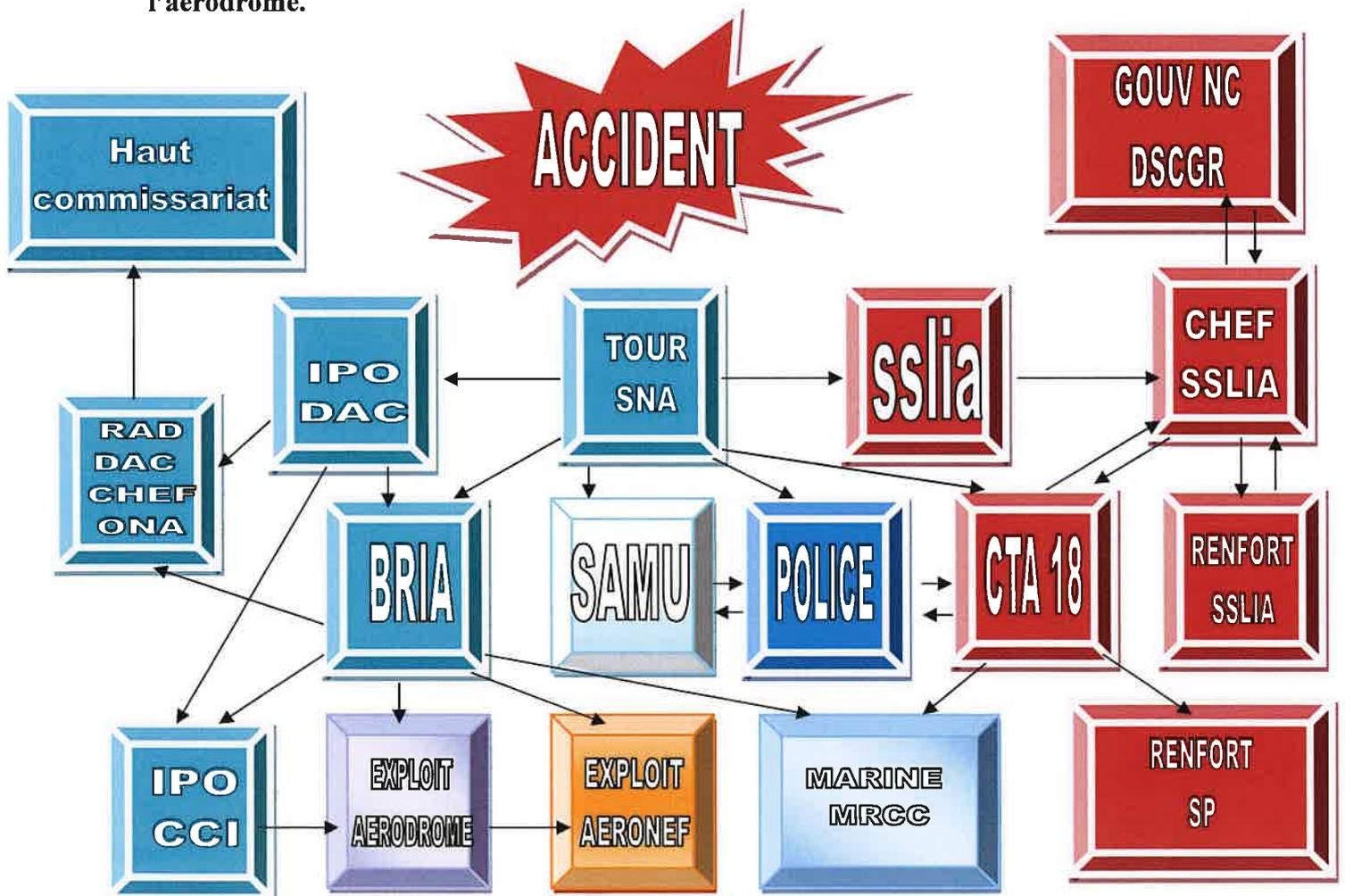
Expliquez au jury le calcul d'autonomie ARI (appareil respiratoire isolant)

$$\frac{295 \text{ BARS} = P (295 \text{ B} - 55 \text{ B}) \times V (6 \text{ l})}{D (90 \text{ l Débit l/mn})}$$

Autonomie = 16 minutes

#### Elément de réponse N°3 ( 10 points)

Expliquez par un schéma la chaine des secours lors du déclenchement du PSIA sur l'aérodrome.



**SELECTION PROFESSIONNELLE OUVERTE AU TITRE DE L'ANNEE 2023  
POUR L'ACCES AU GRADE PRINCIPAL DU CORPS DES TECHNICIENS DE SERVICE DE  
SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS DU CORPS DES POMPIERS DE  
L'AVIATION CIVILE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE**

-----«»-----

**EPREUVE ORALE D'ADMISSION :**

**ENTRETIEN AVEC LE JURY PORTANT SUR UNE  
SITUATION DE CRISE A ANALYSER**

DUREE : 1h00  
**Préparation : 30 min**

COEFFICIENT : 1

**SUJET**

Vous êtes chef de manœuvre sur un aérodrome de niveau de protection 8

Vous recevez l'alerte de la tour de contrôle pour un feu de moteur n°2 à l'arrivée en piste 11 d'un A320-NEO avec à son bord 150 passagers.

Les personnels de bords ont procédé à une évacuation d'urgence dès l'immobilisation de l'avion, en bout de piste 29.

Un poteau d'incendie (90 m<sup>3</sup>/h) est disponible aux abords du seuil 29, en secteur Nord Est, 100°, à 50 m du seuil de piste environ

Le vent est du 90°, 18 nœuds rafales à 25 nœuds.

Beaucoup de passagers sont déjà à l'extérieur de l'avion et déambulent sur la piste.  
L'aéroport est situé en secteur nord.

Une importante fuite de carburant s'écoule dans le fossé qui entoure la piste, prévu pour l'évacuation des eaux en secteur sud vers la rivière du secteur.

**1- Décrivez les bases de votre gestion d'intervention selon les critères suivants (6 points) :**

**A : Réglementaire**

**B : Performance**

**C : Intuitivité**

**D : Stabilité**

**2- Présentez le graphique de votre SITAC (situation tactique de votre intervention) en utilisant les codes couleurs et les icones correspondants.**

**Démontrez et expliquez :**

- **La piste, l'emplacement du secteur aéroport et l'emplacement de l'arrêt de l'avion.**
- **La direction du vent, la direction des fumées et l'emplacement du PI (poteau d'incendie).**
- **La fuite de carburant et les risques liés à la direction de son évacuation.**
- **Les 3 zones (Appui, Soutien et Exclusion) au niveau de l'avion.**
- **L'emplacement des différents engins d'interventions, binômes, chef de secteur, chef de manœuvre Sslia, COI SSLIA, COS externe désigné, les différents secteurs d'un plan d'urgence sur la zone d'intervention en général.**

**3- Concernant la fuite de carburant, expliquez selon le mode de raisonnement tactique, votre demande de renfort à votre chef Sslia, le COI SSLIA commandant et conseiller des opérations de secours interne Sslia qui fera le relais au COS (commandant des opérations de secours) :**

**4- Selon un graphique en forme de « roue » expliquez les différentes phases, en amont et en aval d'un alea en matière d'organisation de la réponse opérationnelle de la sécurité civile ORSEC :**

**SELECTION PROFESSIONNELLE OUVERTE AU TITRE DE L'ANNEE 2023  
POUR L'ACCES AU GRADE PRINCIPAL DU CORPS DES TECHNICIENS DE SERVICE DE  
SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS DU CORPS DES POMPIERS DE  
L'AVIATION CIVILE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE**

-----«»-----

**EPREUVE ORALE D'ADMISSION :            ENTRETIEN AVEC LE JURY PORTANT SUR UNE  
SITUATION DE CRISE A ANALYSER**

**CORRIGE sujet N°2**

**Éléments de réponses attendues**

Vous êtes chef de manœuvre sur un aérodrome de niveau de protection 8

Vous recevez l'alerte de la tour de contrôle pour un feu de moteur n°2 à l'arrivée en piste 11 d'un A320-NEO avec à son bord 150 passagers.

Les personnels de bords ont procédé à une évacuation d'urgence dès l'immobilisation de l'avion, en bout de piste 29.

Un poteau d'incendie est disponible aux abords du seuil 29, en secteur Nord Est, 100°, à 50 m du seuil de piste environ

Le vent est du 90°, 18 nœuds rafales à 25 nœuds.

Beaucoup de passagers sont déjà à l'extérieur de l'avion et déambulent sur la piste.  
Les 1<sup>er</sup> passagers sortis affirment qu'il y a encore des personnes à l'intérieur de l'appareil.

L'aéroport est situé en secteur nord

Une importante fuite de carburant s'écoule dans le fossé qui entoure la piste, prévu pour l'évacuation des eaux en secteur sud vers la rivière du secteur.

**1- Décrivez les bases de votre gestion d'intervention selon les critères suivants (6 points) :**

**A : Réglementaire**

- Arrêté SSLIA du 18 janvier 2007.
- Tableau des classes d'avion, caractéristique de l'A320-NEO
- Tableau de dotations et de moyens Sslia, quantité, effectif, véhicule, poudre
- Recueil de consignes opérationnelles SSLIA. Section 7, procédures à suivre
- MANEX manuel d'exploitation aéroportuaire. Procédures générales
- Plan Orsec AERO Gouv NC DSCGR.

## **B : Performance**

- Objectif principal sauvetage maximum de la vie humaine.
- Délais d'intervention <3 mn, 3 VIM, 3 points d'attaque.
- Sauvetage, prévoir une « pénétration Binôme ARI » en R2 ( si sortie pas utilisé )
- Prise de renseignement importante à la tour
- Protection du couloir d'évacuation
- Refroidissement du fuselage, de la cellule.
- Connaissance des caractéristiques techniques de l'appareil (nombres de portes , emplacement des réservoirs de carburant, le carburant restant..)
- Connaissances des procédures techniques des PNT ET PNC de l'appareil (Evacuation de tous les passagers de l'appareil en moins de 90 secondes).
- Tableau d'engagement des moyens pour le niveau de protection adéquat
- Avion de classe 6, cependant 100% des moyens engagés car NP8.

## **C : Intuitivité**

- Anticipation demande de renfort immédiat (Gain de temps)
- Analyse de l'environnement (sol, terrain, conditions météorologiques)
- Prévision des missions des renforts externes (appui alimentation, appui secours à personnes, recherches de victimes, brancardages relevages, sauvetage, désincarcération, risques techniques naturelle, pollution).

## **D : Stabilité**

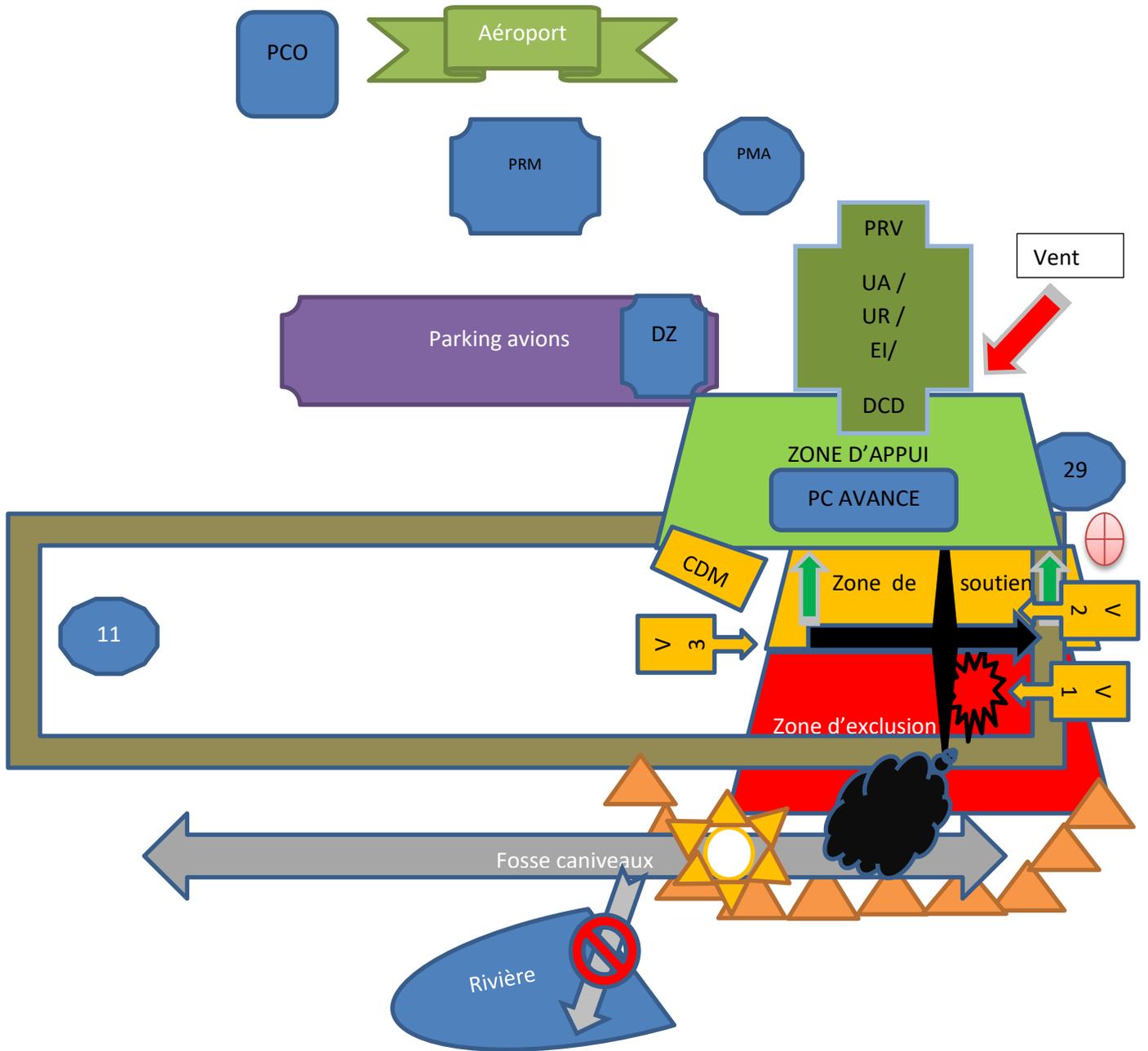
- Prévoir le temps de l'intervention, les perturbations liés à l'arrêt du trafic aérien, le relais des informations au chef Sslia COI, pour liaison au COS, PC EX, PCO, aux différents responsables (astreinte exploitant, RAD aviation civile, IPO.)
- La préservation des éléments pour l'enquête du BEA, de l'EPI Dac NC et de de la BGTA.
- L'évacuation de l'appareil (société de levage à prévenir via l'exploitant).
- La remise en service de la piste.
- Le rétablissement du niveau de protection SSLIA.
- La gestion des remplacements des équipes SSLIA.

2- Présentez le graphique de votre SITAC (situation tactique de votre intervention) en utilisant les codes couleurs et les icônes correspondants.

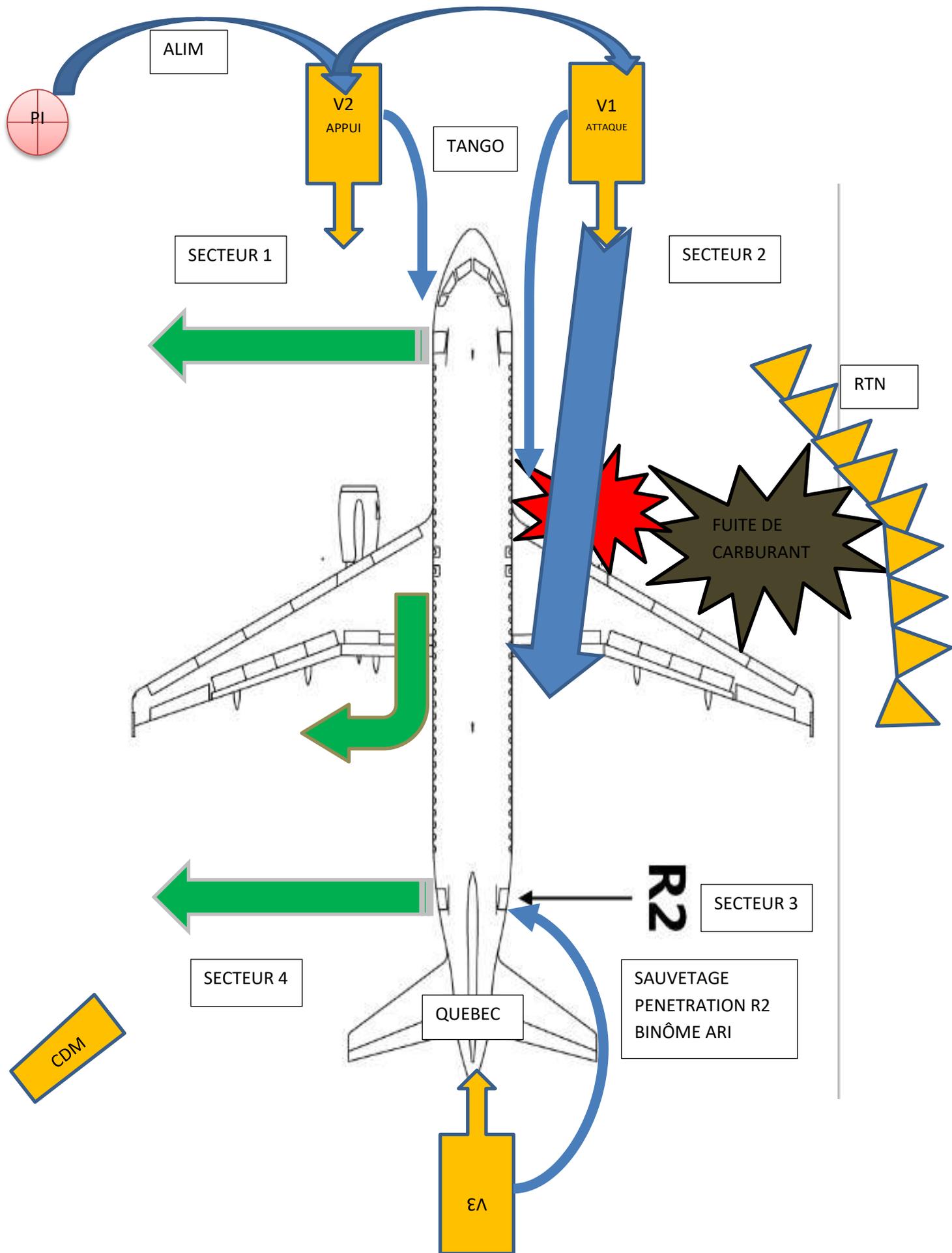
Démontrez et expliquez :

- La piste, l'emplacement du secteur aéroport et l'emplacement de l'arrêt de l'avion.
- La direction du vent, la direction des fumées et l'emplacement du PI. (Poteau d'incendie)
- La fuite de carburant et les risques liés à la direction de son évacuation
- Les 3 zones (Appui, Soutien et Exclusion) au niveau de l'avion.
- L'emplacement des différents engins d'interventions, binômes, chef de secteur, chef de manœuvre Sslia, COI SSLIA, COS externe désigné, les différents secteurs d'un plan d'urgence sur la zone d'intervention en général.

Plan général :



**SITAC graphique secteur zone d'accident : ISM , SAOIECM, SMES**



3- Concernant la fuite de carburant, expliquez selon le mode de raisonnement tactique SMES, votre demande de renfort à votre chef Sslia, le COI SSLIA commandant et conseiller des opérations de secours interne Sslia qui fera le relais au COS (commandant des opérations de secours) :

Situation :

- Ecoulement du carburant dans le fossé vers la rivière,

Mission :

- Obturation du fossé.
- Barrage anti-pollution
- Récupération du carburant (pompage)

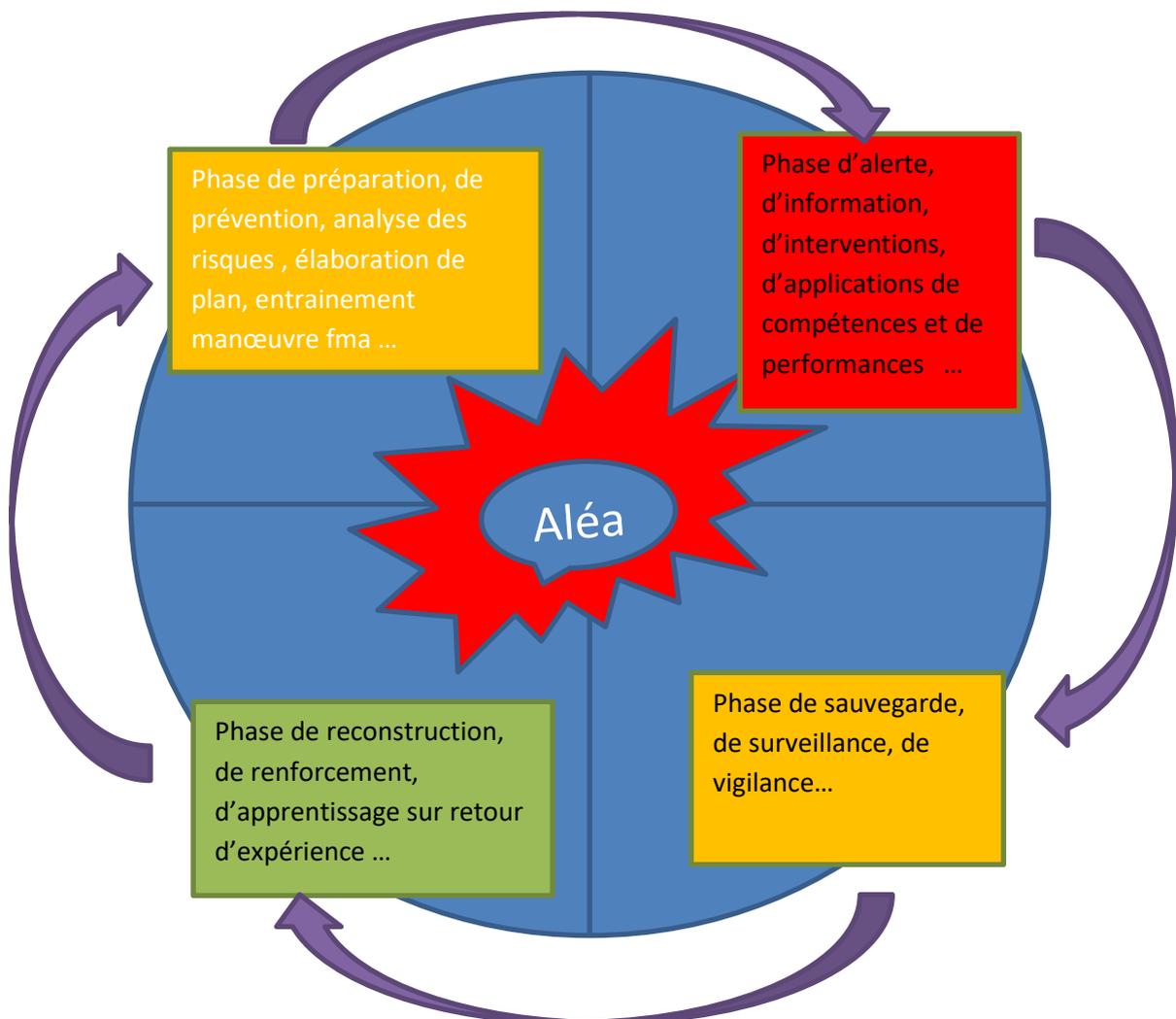
Exécution :

- Chef de secteur, renfort externe en RTN risque technique naturel.

Sécurité :

- Risque de départ de feu et de pollution environnementale et écologique.
- Matériels et EPI « équipement de protection individuel » adéquat

4- Selon un graphique en forme de « roue » expliquez les 4 phases qui entourent une situation de catastrophe (d'un aléa) en matière d'organisation de la réponse opérationnelle de la sécurité civile ORSEC :



**SELECTION PROFESSIONNELLE OUVERTE AU TITRE DE L'ANNEE 2023  
POUR L'ACCES AU GRADE PRINCIPAL DU CORPS DES TECHNICIENS DE SERVICE DE  
SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS DU CORPS DES POMPIERS DE  
L'AVIATION CIVILE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE**

-----«»-----

**EPREUVE ORALE D'ADMISSION :**

**ENTRETIEN AVEC LE JURY PORTANT SUR UNE  
SITUATION DE CRISE A ANALYSER**

**SUJET**

Vous êtes chef de manœuvre sur l'aérodrome de « Concours Town » de niveau de protection 8.

Vous recevez l'alerte de la tour de contrôle pour fuite importante sur l'aile d'un A330-200 avec à son bord 280 passagers sur le tarmac lors de l'avitaillement par le camion des essenciers.

C'est l'essencier qui a donné l'alerte, il informe que l'évent d'alimentation de l'aile de l'avion (secteur 2) est resté coincé.

Une importante fuite de carburant s'écoule dans le fossé situé à 3h de l'appareil, dont l'évacuation des eaux va vers la rivière du secteur.

Un départ général du SSLIA a lieu.

Le trafic aérien est toujours en cours.

A votre arrivée, les passagers sont encore à bords.

Le vent est du 290° 15 knts.

Un poteau d'incendie se trouve à 11h de l'aéronef.

**1- Décrivez les bases de votre gestion d'intervention selon les critères suivants :**

**A : Culture aéronautique réglementaire :**

- Réactions immédiates :
- Méthode de raisonnement tactique :
- Citez vos normes réglementaires et les différents documents officiels existants sur lesquels vous devez vous appuyer :

**B : GESTION OPERATIONNELLE :**

- Déterminer et expliquer vos 3 zones d'interventions

**C : TECHNIQUE OPERATIONNELLE :**

- Expliquer votre raisonnement et vos prévisions d'actions en matière de risque pour l'environnement.

**D : Gestion et communications des perturbations d'exploitation de la plate-forme :**

Expliquer votre gestion et vos communications (avant, pendant et après l'intervention)

**2 - Démontrer et expliquez votre SITAC situation tactique graphique au jury :**

\*Tableau blanc et marqueur de couleur à disposition des candidats

**3- Démontrez et expliquez par un schéma le périmètre de sécurité incendie autour de l'avion en matière d'avitaillement :**

\*Tableau blanc et marqueur de couleur à disposition des candidats

**4- Faire le calcul (performance d'émulseur de type A et aéroport de cat A) :**

\*Tableau blanc et marqueur de couleur à disposition des candidats

L= Longueur de l'avion, par convention = 61 m

- De la ZCT zone critique théorique pour trouver « A »
- De la ZCP zone critique pratique pour trouver « Q1 »

**SELECTION PROFESSIONNELLE OUVERTE AU TITRE DE L'ANNEE 2023  
POUR L'ACCES AU GRADE PRINCIPAL DU CORPS DES TECHNICIENS DE SERVICE DE  
SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS DU CORPS DES POMPIERS DE  
L'AVIATION CIVILE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE**



**EPREUVE ORALE D'ADMISSION :**           **ENTRETIEN AVEC LE JURY PORTANT SUR UNE  
SITUATION DE CRISE A ANALYSER**

**CORRIGE sujet N°3**

**Éléments de réponses attendues**

Vous êtes chef de manœuvre sur l'aérodrome de « Concours Town » de niveau de protection 8.

Vous recevez l'alerte de la tour de contrôle pour fuite importante sur l'aile d'un A330-200 avec à son bord 280 passagers sur le tarmac lors de l'avitaillement par le camion des essenciers.

C'est l'essencier qui a donné l'alerte, il informe que l'évent d'alimentation de l'aile de l'avion (secteur 2) est resté coincé.

Une importante fuite de carburant s'écoule dans le fossé situé à 3h de l'appareil, dont l'évacuation des eaux va vers la rivière du secteur.

Un départ général du SSLIA a lieu.

Le trafic aérien est toujours en cours.

A votre arrivée, les passagers sont encore à bords.

Le vent est du 290° 15 knts

Un poteau d'incendie se trouve à 11h de l'aéronef.

**1- Décrivez les bases de votre gestion d'intervention selon les critères suivants :**

**A : Culture aéronautique réglementaire :**

- **Réactions immédiates :**
  
- **Objectif principal « sauvetage » maximum de la vie humaine.**
- **Délais d'intervention <3 mn, 3 VIM,**
- **Abaissement du niveau de protection SSLIA temporaire**
- **Reconnaissance et anticipation demande de renfort externe si besoin ou secours suffisants**
- **Reconnaissance et prise de contact des différentes personnes ressources sur les lieux**
- **Contrôle de la coupure des alimentations (oléo réseaux, camion avitailleur)**
- **Ordre initiale de manœuvre ISM « indicatif véhicule, secteur d'intervention autour de l'avion, missions (attaque, sauvetage, protection et appui » 3 points d'attaque.**
- **Mise en sécurité de l'ensemble du dispositif (populations, biens, environnement)**

- **Méthode de raisonnement tactique :**

**Citez vos normes réglementaires et les différents documents officiels existants sur lesquels vous devez vous appuyer :**

- **Norme réglementaire sur les avitaillements arrêté du 20 janvier 1980.**
- **Annexe 14 AOCI doc 9137, Arrêté SSLIA du 18 janvier 2007 DGAC.**
- **Tableau des classes d'avion, caractéristique de l'A330-200, quantité de carburant**
- **Tableau de dotations et de moyens Sslia, quantité, effectif, véhicule, poudre**
- **Recueil de consignes opérationnelles SSLIA. Section 7, procédures à suivre**
- **MANEX manuel d'exploitation aéroportuaire. Procédures générales**
- **Plan PUIA Plan d'urgence interne et POI ou PPI du prestataire essencier.**

Extrait : arrêté 20 janvier 1980 relatif aux avitaillements en carburant avec passagers à bord

1. L'opportunité d'une opération d'avitaillement avec passagers à bord est laissée à l'initiative de l'exploitant. Il appartient à l'autorité aéronautique locale de s'assurer que les instructions ci-après sont respectées, à défaut de quoi elle pourra interdire ou suspendre l'opération.

L'avitaillement avec passagers à bord est interdit en cas d'indisponibilité totale des services de sécurité incendie de l'aéroport.

2. L'avitaillement en carburant est autorisé pendant les opérations d'embarquement et de débarquement sous réserve du respect des conditions suivantes :

- avant tout déplacement, y compris l'accès aux passerelles, les passagers doivent être informés que les pleins sont en cours et qu'ils ne doivent manipuler aucun objet susceptible de produire une flamme ou des étincelles notamment briquets, allumettes. Il leur sera rappelé l'interdiction de fumer ;

- tout mouvement de passagers aura lieu sous la conduite d'un agent responsable de l'exploitant : à l'intérieur de l'aéronef les déplacements de passagers seront organisés de sorte qu'il n'en résulte aucun encombrement des couloirs ou des accès aux issues, à l'extérieur, la pénétration dans le périmètre de sécurité sera interdite sauf dans le cas d'utilisation de passerelles aériennes passant au-dessus de ce périmètre de sécurité.

3. Sans préjudice du respect par l'exploitant des dispositions réglementaires en vigueur relatives aux règles d'aménagement et de sécurité et aux compositions d'équipage, l'avitaillement avec passagers à bord est autorisé sous réserve du respect des conditions suivantes :

- aucune opération de débarquement ou d'embarquement ne devra être en cours ;

- les passagers à bord seront informés que des pleins sont en cours et qu'en conséquence ils ne doivent pas manipuler d'objets susceptibles de produire une flamme ou des étincelles notamment briquets, allumettes : il leur sera rappelé l'interdiction de fumer et conseillé de ne pas se déplacer ;

- lorsque des passagers malades ou infirmes sont à bord, du personnel devra être immédiatement disponible pour faciliter leur évacuation éventuelle ; **Sauvetage, prévoir une « pénétration Binôme pour reconnaissance intérieur de l'avion.**

- le système d'éclairage de secours sera armé ou en marche ;

- des moyens d'évacuation (escabeaux, passerelles) seront en place aux portes de l'aéronef normalement utilisées à l'escale pour l'embarquement et le débarquement des passagers et devront être immédiatement utilisables par les occupants du bord.

Les services d'assistance au sol devront être conduits de telle sorte qu'ils permettent un éventuel déploiement d'un nombre suffisant de glissières d'évacuation.

Les issues non utilisées ne devront pas être verrouillées dans une position désarmant les moyens d'évacuation.

Les portes d'accès de la cabine seront maintenues ouvertes si s'ouvrant vers l'extérieur leur manœuvre nécessite le déplacement de l'escabeau ou de la passerelle. Si elles s'ouvrent vers l'intérieur elles pourront être fermées mais déverrouillées.

Lorsque l'aéronef dispose d'une porte d'accès réservée à l'équipage technique et normalement utilisée par celui-ci, cette porte devra disposer d'un moyen d'accès rapide du sol au poste de pilotage (escabeau).

Les portes et rideaux séparant les compartiments de la cabine de l'aéronef seront maintenus en position ouverte.

Le personnel responsable de la société distributrice du carburant et le service de sécurité incendie devront être prévenus que l'avitaillement aura lieu avec passagers à bord.

L'exploitant s'assurera de la présence, pendant toute la durée des pleins, de moyens d'extinction au sol, que ce soit un véhicule sécurité incendie à proximité immédiate de l'aéronef, ou des extincteurs autonomes mis en place au voisinage des moyens d'accès normaux.

Tout dégagement de vapeur de carburant dans la cabine ou toute condition pouvant créer un danger sera signalé sans retard au personnel chargé des opérations d'avitaillement. Celles-ci seront arrêtées jusqu'au moment où les conditions seront redevenues normales.

- En cas d'alerte incendie ou d'écoulement de carburant, l'agent au sol de l'exploitant interrompra les pleins et déclenchera l'alarme notamment en informant le personnel navigant technique au poste de pilotage qui préviendra l'organisme assurant les services de la circulation aérienne ou à défaut l'exploitation technique de l'aérodrome et le personnel navigant commercial en cabine : des dispositions de sécurité seront prises en fonction des circonstances, allant du maintien à bord des passagers sous surveillance accrue jusqu'à l'évacuation d'urgence, en accord avec la procédure de l'exploitant. **Procédures techniques des PNT et PNC de l'appareil (Evacuation de tous les passagers de l'appareil en moins de 90 secondes).**

4. Les consignes relatives à l'avitaillement en carburant avec passagers à bord devront figurer dans le manuel d'exploitation déposé par l'exploitant auprès de la direction générale de l'aviation civile.

## **B : GESTION OPERATIONNELLE :**

- **Déterminer et expliquer vos 3 zones d'interventions**
- **Zone verte « APPUI »**
- **AEROGARE mise en sécurité des pax**  
**Prévoir la mise en sécurité des pax en demandant un débarquement immédiat des occupants de l'appareil et leur mise en sécurité à l'aérogare par l'avant de l'appareil au moyen des passerelles obligatoires en place.**
- **Zone Orange « SOUTIEN »**
- **Zone avancé des moyens de secours**
- **CRM ou PRM centre de recensement des moyens de secours**
- **Ordre : ISM – SOIECM – SMES**
- **Vérification des EPI adéquat**
- **Emplacement des différentes zones (PCO- PCA – PC EX)**
- **Prise en compte des conditions météorologiques pour la direction et force du vent**

- **Zone rouge « EXCLUSION »**
- **Zone de dangers, ZONE ATEX (anti-risque explosion)**
- **Prévoir la protection de l'aéronef en priorisant le retrait du camion et son isolement**
- **Prévoir le dégagement de l'aéronef**
- **Prévoir important tapis de mousse sur la fuite de carburant.**
- **Sauvetage, prévoir une « pénétration Binôme ARI » de reconnaissance pour PMR personne à mobilité.**
- **Connaissance des caractéristiques techniques de l'appareil (nombres de portes, emplacement des réservoirs de carburant, le carburant restant)**
- **Connaissances des procédures techniques des PNT et PNC de l'appareil (Evacuation de tous les passagers de l'appareil en moins de 90 secondes).**

**C : TECHNIQUE OPERATIONNELLE :**

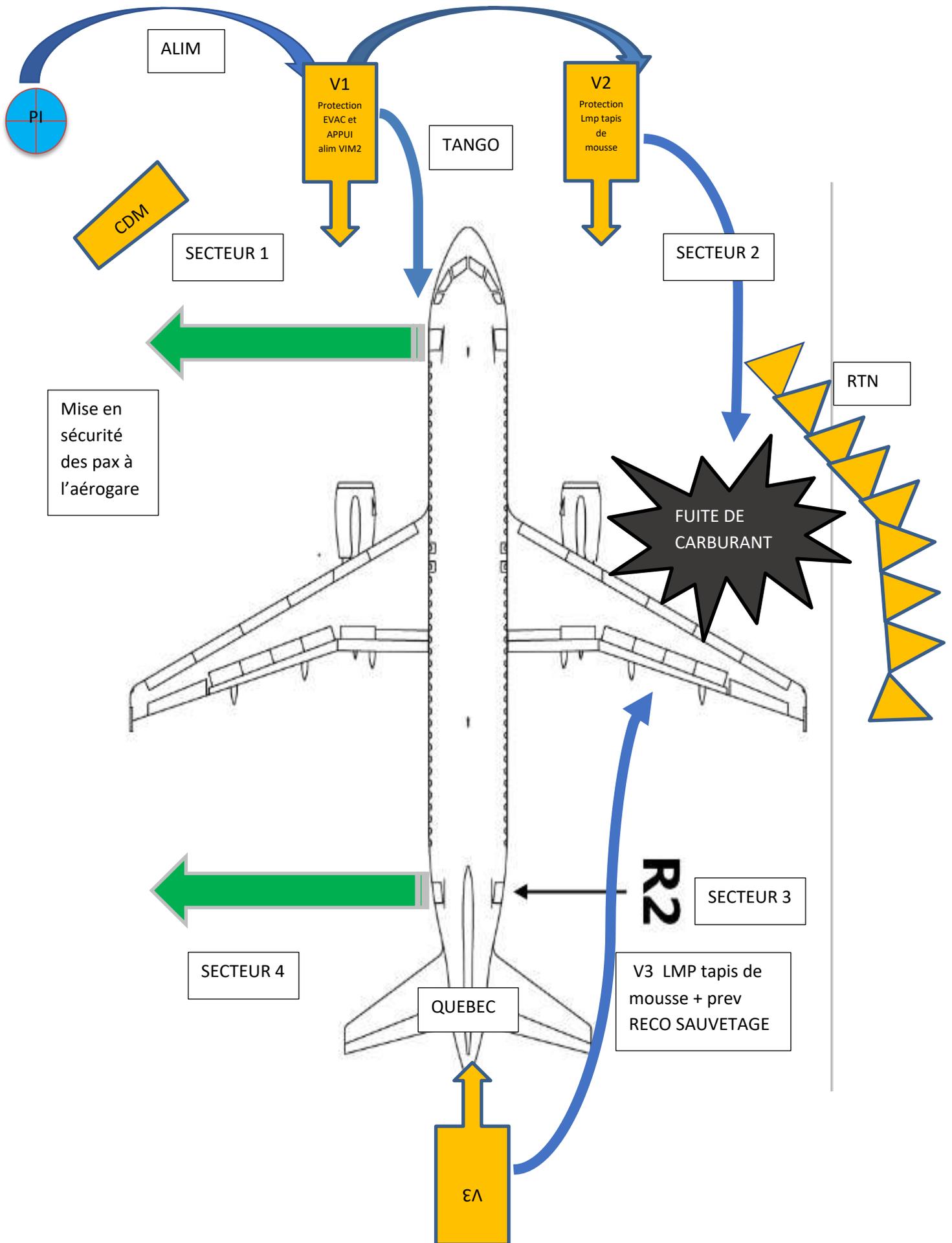
- **Expliquer votre raisonnement et vos prévisions d'actions en matière de risque pour l'environnement.**
- **Analyse de l'environnement (sol, terrain, évacuations, risques de pollution, conditions météorologiques)**
- **Prévision des missions des renforts externes (risques techniques naturelle, chimique et pollution).**
- **Barrage des caniveaux d'évacuation au moyen de bouchons obturateurs**
- **Prévoir la demande de renfort d'une équipe technique de pompage via le prestataire essencier.**
- **Prévoir une équipe de surveillance sur place pour surveillance et nettoyage de la zone.**

**D : Gestion et communications des perturbations d'exploitation de la plate-forme :**

- **Expliquer votre gestion et vos communications (avant, pendant et après l'intervention)**
- **Abaissement du niveau de protection inférieur à 12h, art 18 arrêté Sslia du 18 janvier 2007.**
- **Prévoir le temps de l'intervention.**
- **Demande de renfort SSLIA pour rétablissement rapide du NP8 et relève de personnels en intervention.**
- **Prévoir les perturbations liées à l'arrêt du trafic aérien**
- **Point de situation pour relais des informations au chef Sslia COI, pour liaison au COS, PC EX, PCO, aux différents responsables (astreinte exploitant, RAD aviation civile, IPO, EPI BGTA)**
- **La préservation des éléments pour l'enquête du BEA, de l'EPI Dac NC et de de la BGTA.**
- **La remise en service du parking.**
- **Le rétablissement du niveau de protection SSLIA.**
- **La gestion des remplacements des équipes SSLIA.**
- **La rédaction des rapports d'interventions et des fiches de notifications d'évènements de sécurité FNE à la hiérarchie et au responsable SGS dont le but de faire remonter tous les écarts**

**2 - Démontrer et expliquez votre SITAC situation tactique graphique au jury :**

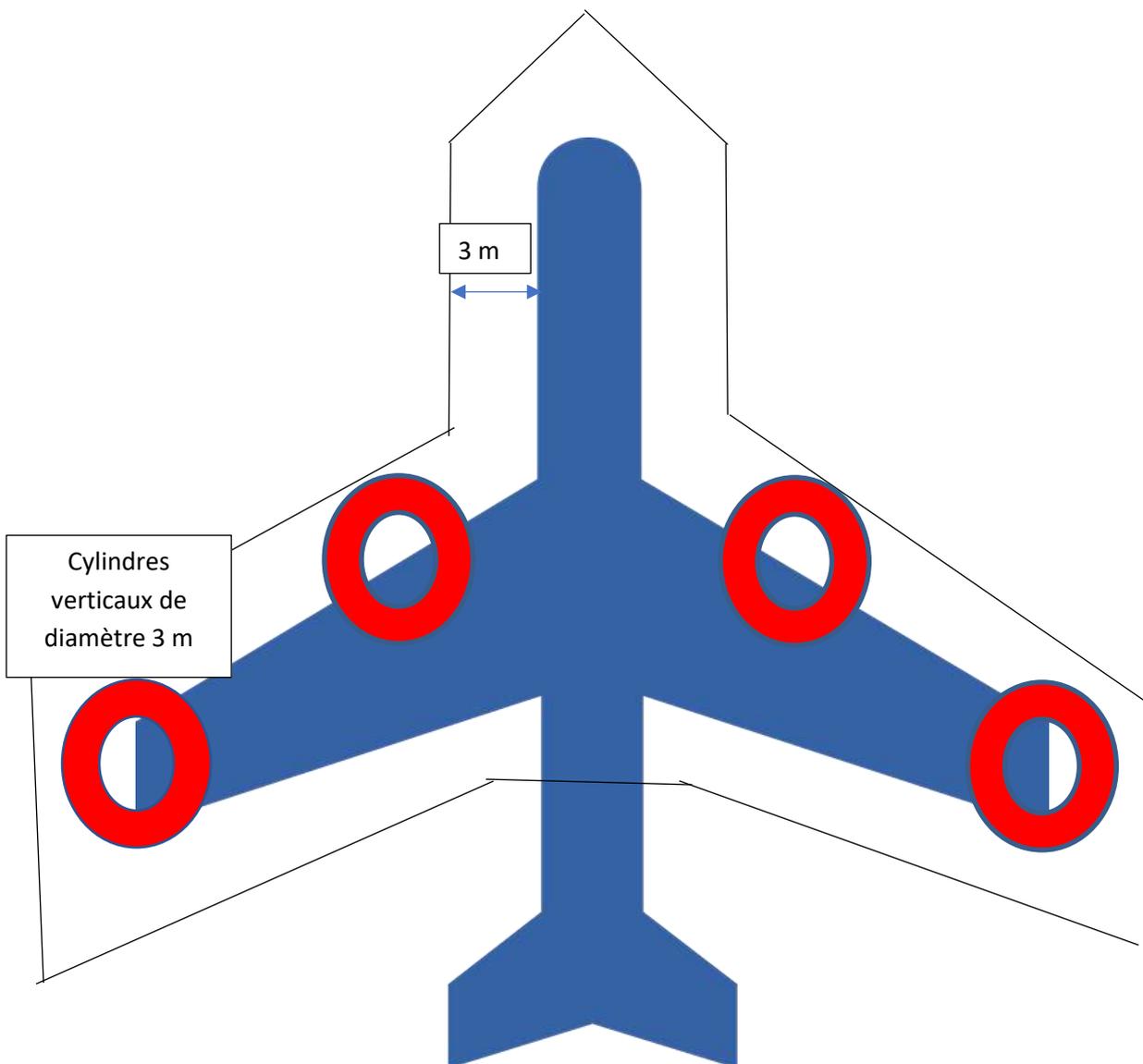
\*Tableau blanc et marqueur de couleur à disposition des candidats



**3- Démontrez et expliquer par un schéma le périmètre de sécurité incendie autour de l'avion en matière d'avitaillement :**

\*Tableau blanc et marqueur de couleur à disposition des candidats

- **Distance de 3 m tout autour de l'avion**
- **Cylindre de 3 m de diamètre en bout d'aile et autour des moteurs**
- **Aucun stationnement de véhicules dans le périmètre de sécurité**
- **L'avitaillement ne doit pas commencer sans la présence de service Ssli**
- **Des équipements anti-incendie doivent être à disposition**
- **Les passagers doivent être informés des procédures d'évacuations**
- **Les passerelles doivent être maintenues durant toutes la phase d'avitaillement.**



**4- Faire le calcul (performance d'émulseur de type A et aéroport de cat A) :**

\*Tableau blanc et marqueur de couleur à disposition des candidats

L= Longueur de l'avion, par convention = 61 m

- **De la ZCT zone critique théorique pour trouver « A »**
- **De la ZCP zone critique pratique pour trouver « Q1 »**

**Voir feuille annexe source annexe 14 OACI doc 9137- AN/898, tableau de calcul de la ZCT - ZCP  
Q - Q1 - Q2**

**SELECTION PROFESSIONNELLE OUVERTE AU TITRE DE L'ANNEE 2023  
POUR L'ACCES AU GRADE PRINCIPAL DU CORPS DES TECHNICIENS DE SERVICE DE  
SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS DU CORPS DES POMPIERS DE  
L'AVIATION CIVILE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE**

-----«»-----

**EPREUVE ORALE D'ADMISSION :**

**ENTRETIEN AVEC LE JURY PORTANT SUR UNE  
SITUATION DE CRISE A ANALYSER**

DUREE : 1h00  
**Préparation : 30 min**

COEFFICIENT : 1

**SUJET**

Vous êtes chef de manœuvre sur un aérodrome de niveau de protection 5

La météo est mauvaise, il pleut depuis plusieurs heures, le vent est du 140°, 25 nœuds rafales 30 nœuds.

Lors d'un atterrissage compliqué, un Atr 72-600 avec à son bord 70 personnes en totalité fait une sortie de piste en seuil 35.

L'avion est cassé en 2 parties :

- L'avant a franchi la barrière de la ZA, le secteur 1 et 2 avec ses ailes et ses moteurs qui se retrouvent en ZVA, sur la route qui entoure la zone aérodrome.
- L'arrière n'a pas franchi la ZA zone aérodrome, le secteur 3 et 4 est en Zone aérodrome.
- Il y a un étroit canal de 3 m de large et 2 m de profondeur qui sépare la ZA et la ZVA
- La cassure de l'avion se situe au niveau du réservoir central de l'appareil, les écoulements de carburant vont dans le canal.
- Le carburant restant à l'atterrissage est estimé à 2000 l.
- Feu du moteur N°1
- Evacuations des pax en cours en ZA et en ZVA, le commandant de bord, son co-pilote, et des passagers sont encore à l'intérieur.
- Le chef de cabine et l'hôtesse sont indemnes et sont à l'extérieur, un en ZA, et l'autre en ZVA.
- A notre arrivée, ils ont bien procédé à l'évacuation des passagers « valides »

Bien que l'effectif minimum pour un niveau 5 soit 2 pompiers, fort heureusement, l'accident se déroule un jour de semaine avec un effectif optimal. L'effectif du SSLIA est donc à ce moment de 6 personnes en service :

- Le chef Sslia
- L'adjoint au chef Sslia
- L'instructeur Sslia
- Le chef de manœuvre du jour
- L'opérateur du VIM 60 N°1 principal
- Le conducteur du VIM60 N°1 principal.

**Le sslia est doté en moyens d'interventions :**

- D'un VIM 60 N°2
- D'une remorque PMA
- D'un véhicule de 1<sup>er</sup> secours SAP Chef de manœuvre
- D'un véhicule liaison COI Chef Sslia
- D'un véhicule 4x4 de logistique et interventions diverses

Le recueil de consignes opérationnelles rédigé par le chef Sslia prévoit dans son tableau synoptique d'engagement les dispositions d'adaptions selon les effectifs présents.

Il existe :

Un portail d'accès en seuil 35 zone ouest

Un poteau d'incendie en seuil 35 à l'entrée de la route en ZVA zone ouest.

L'arrivée du 1<sup>er</sup> renfort externe sapeur-pompier est estimé à plus ou moins 15 minutes.

- 1- Décrivez par votre SITAC, les étapes et la gestion de crise de l'intervention, en décrivant les missions du SSLIA et des renforts.**
- 2- Présentez l'organigramme du schéma de diffusion de l'alerte pour le déclenchement du plan d'urgence.**
- 3- Décrivez et expliquez les missions qui seront demandées à l'arrivée des renforts externes.**
- 4- Expliquez au jury les différents « états de piste » qui sont donnés par le Sslia via la tour de contrôle, afin d'informer les usagers de l'aérodrome.**

**SELECTION PROFESSIONNELLE OUVERTE AU TITRE DE L'ANNEE 2023  
POUR L'ACCES AU GRADE PRINCIPAL DU CORPS DES TECHNICIENS DE SERVICE DE  
SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS DU CORPS DES POMPIERS DE  
L'AVIATION CIVILE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE**

-----«»-----

**EPREUVE ORALE D'ADMISSION :            ENTRETIEN AVEC LE JURY PORTANT SUR UNE  
SITUATION DE CRISE A ANALYSER**

**CORRIGE sujet N°4**

Vous êtes chef de manœuvre sur un aérodrome de niveau de protection 5

La météo est mauvaise, il pleut depuis plusieurs heures, le vent est du 140°, 25 nœuds rafales 30 nœuds.

Lors d'un atterrissage compliqué, un Atr 72-600 avec à son bord 70 personnes en totalité fait une sortie de piste en seuil 35.

L'avion est cassé en 2 parties :

- L'avant a franchi la barrière de la ZA, le secteur 1 et 2 avec ses ailes et ses moteurs qui se retrouvent en ZVA, sur la route qui entoure la zone aérodrome.
- L'arrière n'a pas franchi la ZA zone aérodrome, le secteur 3 et 4 est en Zone aérodrome.
- Il y a un étroit canal de 3 m de large et 2 m de profondeur qui sépare la ZA et la ZVA
- La cassure de l'avion se situe au niveau du réservoir central de l'appareil, les écoulements de carburant vont dans le canal.
- Le carburant restant à l'atterrissage est estimé à 2000 l.
- Feu du moteur N°1
- Evacuations des pax en cours en ZA et en ZVA, le commandant de bord, son co-pilote, et des passagers sont encore à l'intérieur.
- Le chef de cabine et l'hôtesse sont indemnes et sont à l'extérieur, un en ZA, et l'autre en ZVA.
- A notre arrivée, ils ont bien procédé à l'évacuation des passagers « valides »
- Il y a de nombreux blessés, polytraumatisés et incarcérés.

Bien que l'effectif minimum pour un niveau 5 soit 2 pompiers, fort heureusement, l'accident se déroule un jour de semaine avec un effectif optimal. L'effectif du SSLIA est donc à ce moment de 6 personnes en service :

- Le chef SSLIA
- L'adjoint au chef SSLIA
- L'instructeur SSLIA
- Le chef de manœuvre du jour
- L'opérateur du VIM 60 N°1 principal
- Le conducteur du VIM60 N°1 principal.
- 
- **Le SSLIA est doté en moyens d'interventions :**
- D'un VIM 60 N°2
- D'une remorque PMA
- D'un véhicule de 1<sup>er</sup> secours SAP Chef de manœuvre
- D'un véhicule liaison COI Chef SSLIA
- D'un véhicule 4x4 de logistique et interventions diverses

Le recueil de consignes opérationnelles rédigé par le chef SSLIA prévoit dans son tableau synoptique d'engagement les dispositions d'adaptions selon les effectifs présents.

Il existe :

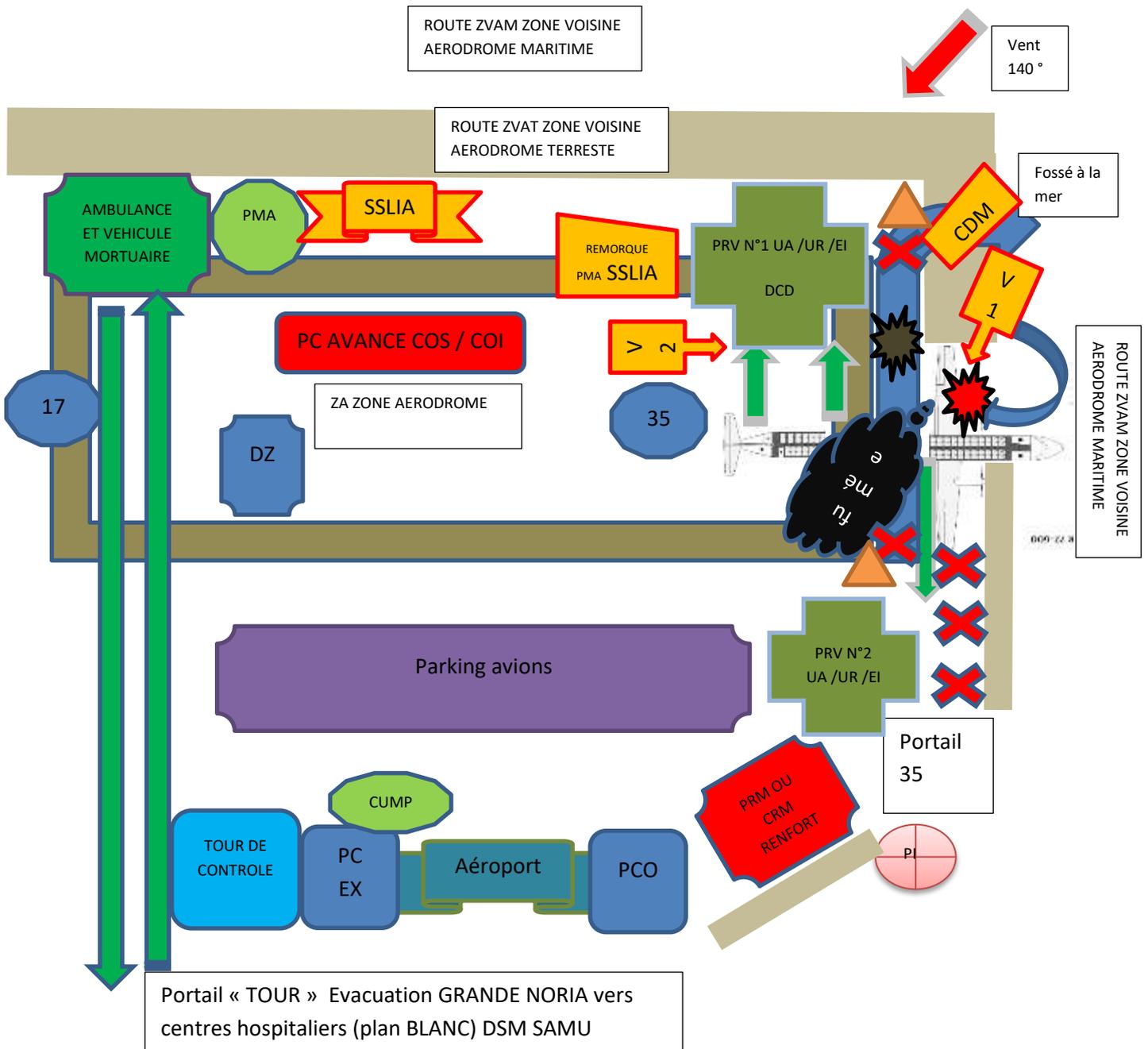
Un portail d'accès en seuil 35 zone ouest.

Un poteau d'incendie en seuil 35 à l'entrée de la route en ZVA zone Ouest.

L'arrivée du 1<sup>er</sup> renfort externe sapeur-pompier est estimé à plus ou moins 15 minutes.

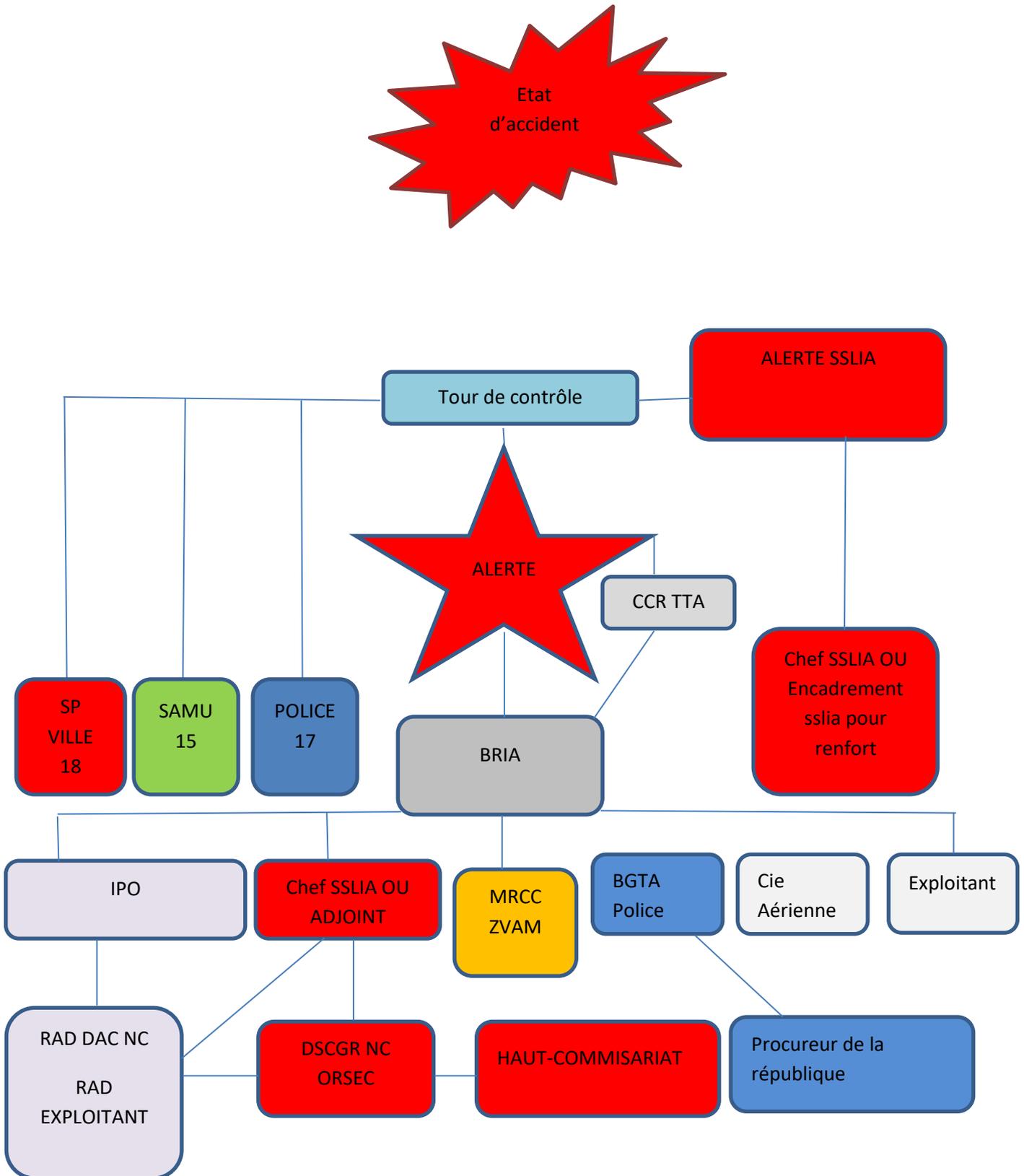
- 1- Décrivez par votre SITAC, les étapes et la gestion de crise de l'intervention, en décrivant les missions du SSLIA et des renforts .**
- 2- Présentez l'organigramme du schéma de diffusion de l'alerte pour le déclenchement du plan d'urgence.**
- 3- Décrivez et expliquez les missions qui seront demandées à l'arrivée des renforts externes.**
- 4- Expliquez aux jurys les différents « état de piste » qui sont donnés par le SSLIA via la tour de contrôle afin d'informer les usagers de l'aérodrome .**

1- Décrivez par votre SITAC, les étapes et la gestion de crise de l'intervention, en décrivant les missions du SSLIA et des renforts .



- Déclenchement du plan d'urgence Orsec Aéro
- Plan NOVI
- Plan Blanc Samu

2- Présentez l'organigramme du schéma de diffusion de l'alerte pour le déclenchement du plan d'urgence.



### 3- Décrivez et expliquez les missions qui seront demandées à l'arrivée des renforts externes.

*Le chef de manœuvre remonte ses besoins au Chef SSLIA, ou à son représentant du PCA.*

*Les secours externes doivent se présenter au CRM (Centre de recensement des moyens) pour recevoir leurs missions. Ils ne doivent pas venir directement dans la zone d'intervention.*

*Après avoir été missionnés par le COS, les responsables des secours externes (chef d'agrès, chef de groupe, officier liaison) se présentent aux chefs de secteur SSLIA INC et SAP déjà en place et en actions, afin de bien coordonner leurs missions.*

#### Situations :

- Gestion du secteur PRV n°2, pour triage et comptage.
- Besoin de renfort au PRV N°1 Chef de secteur SAP SSLIA PRV1 instructeur SSLIA
- Ecoulement du carburant dans le fossé vers mer, risque de pollution chimique et environnemental.
- Besoin en alimentation du VIM 1
- Besoin en désincarcération

#### Missions :

- Mise en place d'une zone de triage SAP PRV n°2
- Obturation du fossé
- Barrage anti-pollution
- Récupération du carburant (pompage)
- Triage, brancardage, relevage , comptage , identification.

#### Exécutions :

- Chef de secteur SAP PRV2, renfort externe SP communaux.
- Chef de secteur SAP PRV1, renfort externe SP communaux, renfort relevage, brancardage, triage et gestes de 1 er secours.
- Chef de secteur SAP PSR, renfort externe SP communaux DESINCARCERATION
- Chef de secteur ALIM, renfort externe SP communaux, alimentation du VIM 1 en eau
- Chef de secteur RTN, renfort externe spécialisé « risque technique naturel ».

#### Sécurité :

- Risque de départ de feu et de pollution environnementale et écologique.
- Matériels et EPI « équipement de protection individuel » adéquat
- Conditions météo défavorable (fort vent, rafales, pluies)
- Bouclage de la zone d'accident.

4- Expliquez aux jurys les différents « état de piste » qui sont donnés par le SSLIA via la tour de contrôle afin d'informer les usagers de l'aérodrome .

- PISTE SECHE
- PISTE HUMIDE
- PISTE MOUILLEE

PISTE CONTAMINEE ( forte pluie, piste inondée avec fort risque d'aquaplaning)

- STADE 1 : 0 à 3 mm
- STADE 2 : 3 à 6 mm
- STADE 3 : 6 à 9 mm
- STADE 4 : 9 à 12.7 mm max

*Au-delà du max (12,7mm) la piste est fermée au trafic aérien. Cette information est transmise par l'exploitant aux usagers.*

PISTE CONSTAMINEE (si débris sur la piste, détérioration du revêtement de piste, gel , neige, huile)

- Terme utilisé si on est au-delà de 25% de la totalité de l'aire de mouvement.

*La piste peut être fermée au trafic aérien. Cette information est transmise par l'exploitant aux usagers.*