



ORSEC SATER
Accidents d'aéronefs

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

AERONEFS

OBSERVATIONS.....	2
Généralités	2
ORSEC SATER - PHASE DE RECHERCHE	3
CTA-CODIS	4
Traitement de l'alerte.....	4
Engagement des moyens	5
Informations	5
Dès l'activation de l'ORSEC SATER par le Préfet	5
COD	7
En phase SATER BRAVO.....	7
En phase SATER CHARLIE	7
COS	8
Phase de recherche	8
Aéronef localisé	8
Mesures de sécurité à prendre.....	8
MGO	9
REFERENCES	9
ANNEXE	10
Annexe 1 : Codes sinistres et moyens engagés	10
Annexe 2 : Détails simplifiés des phases de l'ORSEC SATER	10
Annexe 3 : Zones aériennes sensibles	10
Annexe 4 : Le RCC, Rescue Coordination Center	10
Annexe 5 : Caractéristiques des balises de détresse	10
Annexe 6 : Les risques	10
Annexe 7 : Les aéronefs.....	10
Annexe 8 : Consignes d'intervention lors d'accidents d'aéronefs (dispositions générales).....	10
Annexe 9 : Consignes d'intervention lors d'accidents d'aéronefs (dispositions spécifiques).....	10



ORSEC SATER Accidents d'aéronefs

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

AERONEFS

OBSERVATIONS

La présente fiche vise à :

- informer de l'organisation de l'ORSEC SATER (Sauvetage Aéro-TERrestre)
- préciser la procédure relative aux interventions concernant les accidents d'aéronefs.

GENERALITES

Haute Autorité de Défense Aérienne (HADA)

La Haute Autorité de Défense Aérienne (HADA) détermine le commencement, la suspension et la fin des recherches d'aéronefs.

Rescue Coordination Center (RCC) ou Centres de Coordination de Recherches et de Sauvetages

Le RCC recueille les éléments, détermine la zone probable d'accident et déclenche l'opération.

En secteur terrestre, le RCC dirige l'opération dans son ensemble et spécifiquement les moyens aériens qu'il est le seul à pouvoir déclencher et coordonner.

Il demande au Préfet d'organiser et de conduire les recherches par moyens terrestres selon les dispositions spécifiques ORSEC SATER.

Missions de recherches et de sauvetage des aéronefs

En France métropolitaine, l'armée de l'Air a confié la coordination générale des opérations de recherches et de sauvetage au Commandant de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes (CDAOA).

L'exécution de la mission SAR (Search And Rescue, politique en matière de recherches et de sauvetage des aéronefs) est assurée par l'intermédiaire des Centres de Coordination de Recherches et de Sauvetages (RCC) opérationnellement rattachés au Centre de Conduite des Opérations Aériennes (CCOA) placé sous l'autorité de la Haute Autorité de Défense Aérienne (HADA).

ADRASEC

L'ADRASEC est l'Association Départementale des Radioamateurs au service de la Sécurité Civile. Elle peut être sollicitée par la préfecture pour participer aux opérations de recherches.



ORSEC SATER Accidents d'aéronefs

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

AERONEFS

ORSEC SATER - PHASE DE RECHERCHE

Les dispositions spécifiques ORSEC SATER se situent en amont des dispositions ORSEC destinées à porter secours à de nombreuses victimes, ou simplement d'intervention de moindre ampleur selon des circonstances de l'accident.

La première phase ne rentre pas dans les missions des sapeurs-pompiers.

L'intervention des sapeurs-pompiers s'opère lorsque l'aéronef est localisé.

L'ORSEC SATER comprend quatre phases qui peuvent être mises en œuvre indépendamment :

- ALPHA
- BRAVO LIMITEE
- BRAVO
- CHARLIE

Les détails simplifiés de ces quatre phases sont décrites en **annexe 2**.

L'ORSEC SATER vise à localiser l'épave d'un aéronef accidenté ou les émissions radioélectriques de détresse par des moyens terrestres et radioélectriques, dans des délais les plus courts, afin d'apporter assistance à ses occupants.

Le Préfet active les mesures ORSEC SATER, suite aux demandes transmises par le Rescue Coordination Center (RCC) de Cinq-Mars-La-Pile (37) (correspondant aéronautique direct de la Préfecture en cas d'opérations de recherche).

Le Préfet met en œuvre l'ORSEC SATER en phases SATER BRAVO LIMITEE, SATER BRAVO et SATER CHARLIE.

La **Direction des Opérations de Recherches terrestres (DOR)** est assurée par le Préfet dans le département.

Le **Commandement des Opérations de Recherches terrestres et radioélectriques (COR)** est assuré par le Directeur Départemental de la Sécurité Publique (DDSP) ou le Colonel commandant le Groupement de Gendarmerie sous l'autorité du Préfet.

Dès que l'aéronef est localisé, le Commandement des Opérations de Secours est confié au Service Départemental d'Incendie et de Secours.

L'ORSEC SATER s'achève après localisation de l'épave et l'évacuation de toutes les victimes.



ORSEC SATER
Accidents d'aéronefs

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

AERONEFS

CTA-CODIS

TRAITEMENT DE L'ALERTE

L'alerte peut émaner :

- d'un témoin direct
- d'une personne ou d'un service signalant d'un retard anormal d'un aéronef

Toutefois, une alerte peut parvenir à la Préfecture. Dans ce cas, cette dernière alerte et informe le CODIS des recherches en cours.

Alerte par un témoin direct

L'opérateur qui reçoit l'alerte doit demander un certain nombre de précisions aux témoins :

- Identification du témoin (nom, adresse, téléphone)
- Point de chute de ou des aéronef(s) aussi précis que possible
- Incendie ou non
- Dimension et nature apparentes de l'aéronef (petit ou gros, mono ou multi moteurs ou réacteurs, civil ou militaire, immatriculation)
- Chute directe de passagers, avec ou sans parachute
- Heure de l'accident
- Présence de victimes, nombre supposé de personnes à bord
- Accessibilité

Alerte donnée par une personne ou un service signalant un retard anormal d'aéronef

L'opérateur qui reçoit l'alerte doit demander un certain nombre de précisions :

- Identification de l'interlocuteur (nom, adresse, téléphone)
- Les raisons qui motivent son appel
- Identification de l'aéronef (marque, type, lettres ou chiffres d'immatriculation, aérodromes de départ et de destination, heure de départ et heure d'arrivée prévues, nom, adresse, et téléphone du pilote et des autres occupants...)



ORSEC SATER Accidents d'aéronefs

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

AERONEFS

ENGAGEMENT DES MOYENS

Phase de recherche

L'opérateur engage les moyens prévus au code sinistre adapté conformément à l'**Annexe 1**.
Il informe son Chef de pôle.

Phase Aéronef localisé

En cas d'accident d'aéronef (localisé), les moyens initiaux du SDIS sont organisés en :

- Moyens de secours incendie-sauvetage
- Moyens de secours en cas de nombreuses victimes

L'opérateur engage les moyens prévus au code sinistre adapté conformément à l'**Annexe 1**.
Il informe son Chef de pôle.

INFORMATIONS

Information des services

Le Chef de pôle FEU informe :

- Immédiatement l'Officier superviseur chef de salle CODIS
- Gendarmerie ou Police Nationales
- Le Maire, ou son représentant, de la commune concernée
- Le SAMU-CRRA15

Dans tous les cas, l'Officier superviseur chef de salle CODIS répercute immédiatement l'alerte à la Préfecture.

DES L'ACTIVATION DE L'ORSEC SATER PAR LE PREFET

Information des services et des autorités

L'Officier superviseur chef de salle CODIS informe :

- La chaîne de commandement
- Le ou les services Opérations des groupements concernés
- Les centres de secours de la zone concernée via Artémis
- Un administrateur fonctionnel SIRCO (cpdrens@sdis91.fr)



ORSEC SATER Accidents d'aéronefs

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

AERONEFS

L'Officier superviseur chef de salle CODIS applique les dispositions générales en vigueur conformément à la fiche opérationnelle « Autorités ».

SIRCO

L'Officier superviseur chef de salle CODIS crée et renseigne un événement SIRCO.
Il renseigne dans un premier temps un Point de Situation Préfecture (PSP).

Portail Orsec - SYNERGI

L'Officier superviseur chef de salle CODIS crée et renseigne un événement SYNERGI.
Lorsque l'événement SYNERGI a préalablement été ouvert par le SIDPC, le CODIS complète le dit événement uniquement pour la partie « moyens » sauf demande particulière de la Préfecture.

Rôle du Chef de pôle CODIS

- Rédige et envoie le message bandeau Artémis au CIS concernés par l'événement pour informer des recherches
- S'assure de la disponibilité sur le synoptique des moyens des engins/lots pouvant être utilisés en fonction de l'événement
- Met en pré-alerte une ou plusieurs SGOG

Rôle de l'officier superviseur chef de salle CODIS

D'une manière générale, l'Officier superviseur chef de salle CODIS :

- veille au respect des dispositions relatives à la recherche de renseignements, à l'engagement des moyens et à l'information des autorités et services.
- applique les dispositions opérationnelles en vigueur en fonction de l'événement (plans, notes et fiches opérationnelles...).

L'officier superviseur chef de salle CODIS doit plus particulièrement :

- Définir un CRM et/ou un PT
- Veiller à faire des points de situation et sollicite régulièrement des informations.
- Veiller à mettre en pré-alerte les moyens à mettre en œuvre en fonction de l'événement
- Selon l'importance et les conséquences éventuelles de l'événement, il peut activer une ou plusieurs salles de gestion opérationnelle de groupement.



ORSEC SATER Accidents d'aéronefs

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

AERONEFS

COD

Le COD est activé en phases BRAVO et CHARLIE.

En fonction du nombre présumé de victimes après la découverte de l'épave et de sa localisation ou non en milieu urbain, les dispositions suivantes sont systématiquement prévues en ce qui concerne le service de secours.

EN PHASE SATER BRAVO

Le SDIS (CODIS 91) est pré-alerté et tenu informé en permanence par le DDSP ou le Colonel commandant le Groupement de Gendarmerie dès le début du déroulement d'une phase de recherches terrestres SATER BRAVO.

Rôle du CODIS

- établir des liaisons permanentes avec le COD de la Préfecture
- tenir prêts : les 2 échelons de secours type chute d'avion et/ou les 2 échelons de secours de l'ORSEC NOVI

EN PHASE SATER CHARLIE

Le SDIS (CODIS 91) est pré-alerté et tenu informé en permanence par le DDSP ou le Colonel commandant le Groupement de Gendarmerie dès le début du déroulement d'une phase SATER CHARLIE.

Les dispositions relatives à un éventuel déclenchement de l'ORSEC NOVI sont préparées par le SDIS, qui pré-alerte les moyens à mettre en œuvre en cas de chute d'avion.

Rôle du CODIS

Dès que la localisation de la chute d'avion est suffisamment précise et en fonction de la gravité de l'accident aérien, il convient de définir le pré-positionnement :

- Du PC du commandement des opérations de secours à proximité de l'accident
- Des différents échelons de secours



ORSEC SATER Accidents d'aéronefs

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

AERONEFS

COS

PHASE DE RECHERCHE

Engagement du Chef de Groupe sur les lieux de l'opération au point de regroupement des moyens déterminé par le COR ou auprès du PC recherches.

Attendre, le cas échéant, les instructions du CODIS.

S'il n'y a pas de localisation exacte de l'appareil :

- Suit l'évolution des recherches
- Prépare la montée en puissance des moyens recherche
- Recherche le positionnement du PCC
- Rend compte au CODIS

AERONEF LOCALISE

Si la zone de chute probable est localisée :

- Dès la découverte de l'épave, le Chef de Groupe conseillé par le COR devient COS dans l'attente de la montée en puissance
- Demande l'engagement des moyens nécessaires
- Participe à la mise en œuvre du PCC
- Demande les moyens de l'ORSEC NOVI si nécessaire
- S'assure de la montée en puissance du dispositif
- Suivant les renseignements communiqués sur la nature et la quantité de matières transportées, prend toutes dispositions pour la protection des personnels engagés dans les interventions.

MESURES DE SECURITE A PRENDRE

- Port de l'ARI obligatoire sur les feux d'aéronefs impliquant des matériaux composites (fibre de carbone, résines...), de l'hydrazine...

Périmètre de sécurité

- Rayon de 300 m autour de l'avion si présence d'explosifs à bord ou autour de l'aéronef accidenté
- Rayon de 100 m en cas d'absence d'explosifs



ORSEC SATER Accidents d'aéronefs

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

AERONEFS

MGO

- Procéder aux sauvetages et à l'évacuation des passagers, le tout protégé par un moyen mousse important en manœuvre
- Protéger impérativement les réservoirs situés, en général à la base des ailes par une attaque massive pour réduire les délais d'extinction
- Anticiper les risques de propagation
- Prévoir des moyens mousse et poudre conséquents
- Anticiper les besoins hydrauliques
- Effectuer un tapis de mousse et des relevés d'explosimétrie, notamment en cas de présence d'hydrocarbures au sol
- Identifier le transporteur et déterminer des points d'attaques stratégiques

Avions militaires

- Attaque latérale et jamais de face (armement de l'appareil : missiles, munitions)
- S'approcher de l'avion par le secteur arrière moins exposé
- Attention : dispersion possible des munitions autour de l'appareil

REFERENCES

- Décret n°76-225 du 04 mars 1976 modifié
- Circulaire DDSC/SDOSCCM/DEMINAGE n° 2004-212 du 30 avril 2004
- Circulaire DGSCGC/DSP/SDRCDE 2014/n°791 du 25 mars 2014
- Loi n°2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la Sécurité Civile
- Dispositions spécifiques de l'ORSEC SATER (Sauvetage AéroTERrestre), arrêté préfectoral du 07 juillet 2009
- Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques (SDACR) de l'Essonne, 2012
- Plan de Secours Spécialisé en cas d'Accident d'Aéronef survenant sur l'aéroport de Paris Orly ou dans son voisinage
- Courrier de la Direction de la Sécurité Civile en date du 13 juillet 2001, concernant le dispositif de déclenchement de secours des ULM



ORSEC SATER
Accidents d'aéronefs

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

AERONEFS

ANNEXE

ANNEXE 1 : CODES SINISTRES ET MOYENS ENGAGES

ANNEXE 2 : DETAILS SIMPLIFIES DES PHASES DE L'ORSEC SATER

ANNEXE 3 : ZONES AERIENNES SENSIBLES

ANNEXE 4 : LE RCC, RESCUE COORDINATION CENTER

ANNEXE 5 : CARACTERISTIQUES DES BALISES DE DETRESSE

ANNEXE 6 : LES RISQUES

ANNEXE 7 : LES AERONEFS

**ANNEXE 8 : CONSIGNES D'INTERVENTION LORS D'ACCIDENTS
D'AERONEFS (DISPOSITIONS GENERALES)**

**ANNEXE 9 : CONSIGNES D'INTERVENTION LORS D'ACCIDENTS
D'AERONEFS (DISPOSITIONS SPECIFIQUES)**



Annexe 1 - AERONEFS

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

Codes sinistres et moyens engagés

Annexe 1
AERONEFS

Engagement des moyens - Phase de recherche

		VLCG	Engin incendie	Engin sanitaire	Autres
NCIO	Recherche aéronef	1			

Engagement des moyens - Phase aéronef localise

➤ Moyens de secours incendie-sauvetage (intervention de moindre ampleur selon les circonstances)

		VLCG	Engin incendie	Engin sanitaire	Autres
IEAO	Feu d'aéronef	1	1 FPTL 1 FMOGP		
IEBO	Feu d'aéronef militaire - gendarmerie	1	1 FPTL 1 FMOGP		
IECO	Feu d'aéronef sous hangar	1	2 FPTL 1 FMOGP 1 EPS18		
IEPO	Protection de drop zone		1 FPTL 1 FPTSR		1 DP50
NFCO	Chute d'aéronef	1	1 CCRM 1 FPTL 1 FPTSR	1 VSAV	
NCGO	Chute d'aéronef militaire - gendarmerie - dragon	1	1 CCRM 1 FPTL 1 FPTSR	1 VSAV	
NCHO	Chute avion de ligne	2	1 FMOGP 4 FPTL 1 CCGC 1 CDEM 1 MPR30 1 VAR	2 VSAV 1 VPMA	Modules et moyens complémentaires du fichier joint



Annexe 1 - AERONEFS

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

Codes sinistres et moyens engagés

Annexe 1
AERONEFS

Engagement des moyens - Phase aéronef localise

➤ Moyens de secours en cas de nombreuses victimes

		VLCG	Engin incendie	Engin sanitaire	Autres
	1 ^{er} échelon NOVI	Se référer aux fiches opérationnelles « NOVI » et « Renforts départementaux »			



Annexe 2 - AERONEFS

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

Détails simplifiés des phases de l'ORSEC SATER

Annexe 2
AERONEFS

Durant les phases de recherches SATER BRAVO ou SATER CHARLIE, les recherches sont dirigées à partir du « PC recherches SATER » du COR qui est en liaison permanente avec le COD de la Préfecture.

Phase ALPHA

- Est une **simple demande de renseignements** lorsque l'on est sans nouvelle d'un aéronef.

Il s'agit, sans activation du COD, de signaler au RCC de Cinq-Mars-La-Pile toute information concernant un incident ou accident aérien dans le département.

Elle n'entraîne pas le déclenchement d'un dispositif de recherches terrestres.

Phase BRAVO LIMITEE

- Est une **demande de recherches terrestres orientée** pour localiser l'émission d'une balise de détresse ou lorsque l'on est sans nouvelle d'un aéronef, en vue de recouper certains renseignements sur une zone, concernant un plausible évènement aérien qui peut s'étendre sur un département, voire plusieurs départements contigus.

Elle entraîne le déclenchement d'un dispositif limité de recherches terrestres, sans activation du COD de la Préfecture.

Elle implique simplement de demander aux services de police ou de gendarmerie de terrain de prendre les contacts nécessaires pour rechercher les renseignements dans leur zone, en déplaçant, au besoin, des patrouilles dans les lieux non desservis par le téléphone.

Ces patrouilles pourront, à la demande des équipes de l'ADRASEC ou du RCC, accompagner celles-ci dans leurs investigations.



Annexe 2 - AERONEFS

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

Détails simplifiés des phases de l'ORSEC SATER

Annexe 2
AERONEFS

Phase BRAVO

- Est une **demande de recherches terrestres** pour acquérir des renseignements sur un probable accident aérien lorsqu'un aéronef est en détresse au sol ou a disparu dans une zone probable sans qu'il soit possible de localiser l'accident aérien.

Elle implique :

- L'activation de l'ORSEC SATER par le Préfet dans la zone des recherches terrestres
- L'activation du Centre Opérationnel Départemental à la Préfecture

Lorsque les renseignements sont suffisamment précis, un « PC recherches SATER » est mis en place à proximité de la zone présumée de l'accident aérien.

Le SDIS (CODIS 91) est pré-alerté et tenu informé en permanence par le DDSP ou le Colonel commandant le Groupement de Gendarmerie dès le début du déroulement d'une phase de recherches terrestres SATER BRAVO.

Phase CHARLIE

- Est une demande de recherches terrestres pour retrouver l'épave d'un aéronef accidenté lorsque la zone probable d'accident aérien est localisée et que sa dimension est suffisamment réduite pour permettre des recherches terrestres précises.

Elle implique :

- L'activation de l'ORSEC SATER par le Préfet dans la zone probable d'accident
- L'activation du Centre Opérationnel Départemental à la Préfecture

Le SDIS (CODIS 91) est pré-alerté et tenu informé en permanence par le DDSP ou le Colonel commandant le Groupement de Gendarmerie dès le début du déroulement d'une phase SATER CHARLIE.

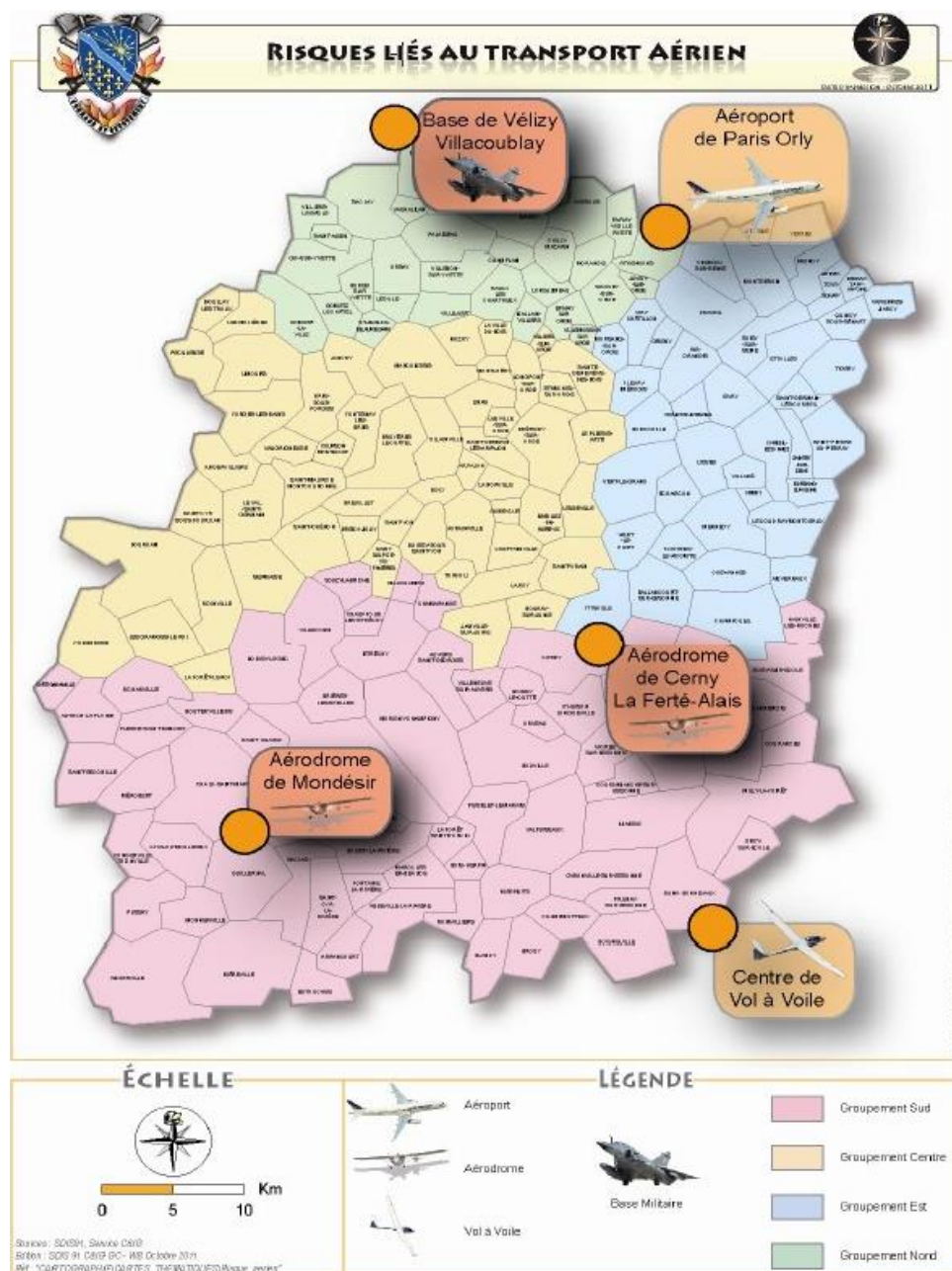
Les dispositions relatives à une éventuelle activation de l'ORSEC NOVI sont préparées par le SDIS, qui pré-alerte les moyens à mettre en œuvre en cas de chute d'avion.

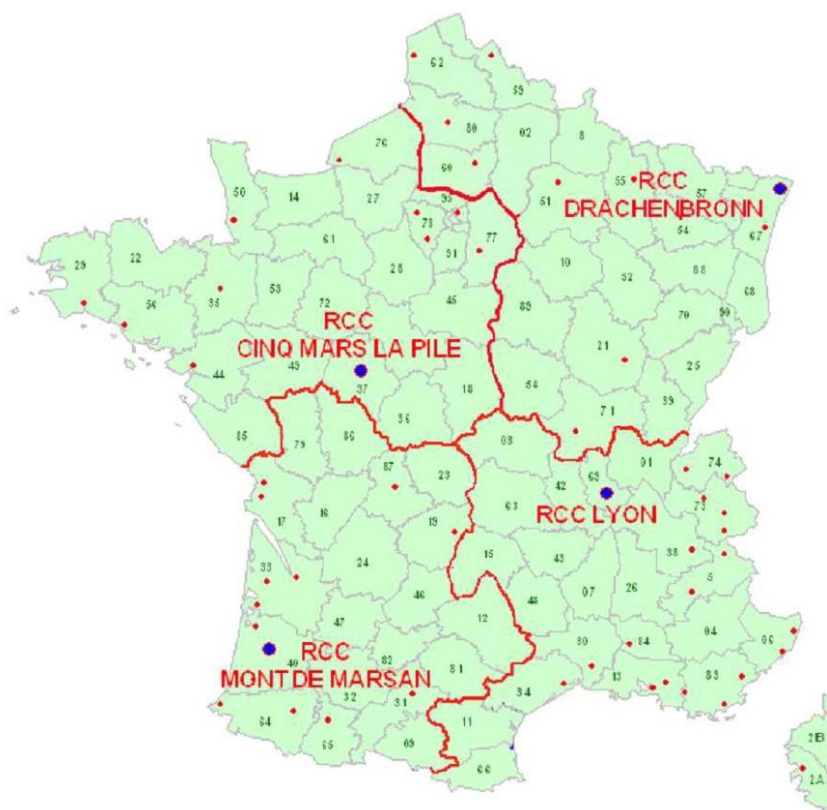
Après instruction du DOR (Directeur des Opérations de Recherches), le COR (Commandant des Opérations de Recherches) active le « PC recherches SATER » à proximité de la zone présumée de l'accident.

- Aéroport d'Orly (sur les communes du Val de Marne et de l'Essonne)
- Aérodrome d'Etampes Mondésir (commune de Guillerval)
- Aérodrome de Buno-Bonnevaux (exploité par un seul aéro-club possédant 4 avions et 57 planeurs)
- Aérodrome de Cerny-La Ferté-Alais (commune de Cerny)

En périphérie du département de l'Essonne :

- Aérodrome de Toussus le Noble (78)
- Base militaire de Villacoublay (78, dont une partie est située sur la commune de Bièvre)





Le RCC de Cinq-Mars-La-Pile

Centre de Coordination de Sauvetage

Boite postale 29

37 130 CINQ-MARS-LA-PILE

Téléphone :

- 02 47 96 43 81 (salle d'opérations 24h/24)
- 02 47 96 48 18

Fax :

- 02 47 96 34 80



Annexe 5 - AERONEFS

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

Caractéristiques des balises de détresse

Annexe 5
AERONEFS

Caractéristiques des balises de détresse

La plupart des avions sont équipés d'une radio balise de détresse :

- se compose d'un boîtier unique, étanche, avec instruction d'utilisation
- est équipée d'une alimentation autonome (pile) d'une durée de 48 h minimum avec test de fonctionnement, d'une antenne incorporée et d'une prise extérieure
- la mise en route se fait soit manuellement soit automatiquement à l'impact (force minimum de 5 G durant 11 millisecondes minimum)
- les balises travaillent sur 2 fréquences



Annexe 6 - AERONEFS

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

Les risques

Annexe 6
AERONEFS

Risques communs à tous les modes de transport

- matières et objets explosibles de tous genres (munitions, engins pyrotechniques et fusées de signalisation)
- gaz comprimés ou liquéfiés, bouteilles d'oxygène et l'azote liquide réfrigéré
- liquides inflammables (essence, laques, diluants à peinture...)
- matières solides inflammables, matières inflammables spontanément et substances produisant des gaz inflammables au contact de l'eau
- matières comburantes (bromates, chlorates ou nitrates, peroxydes organiques)
- matières toxiques (pesticides), matières infectieuses
- matières radioactives
- matières corrosives
- marchandises dangereuses diverses

Risques spécifiques des aéronefs

- **Risque d'éclatement** des jantes avec projection de débris en cas de feu de train d'atterrissage
- **Risque d'explosion** : kérosène (LIE 0,7% - LSE 5%), hydrazine (LIE 4,7% - LSE 100%)
- **Risque « matériaux composites »** (fibre de carbone, résines...) sont susceptibles d'entraîner des dangers pour le personnel et des perturbations graves pour les installations radioélectriques proches du lieu de l'accident
- Présence d'un **dispositif pyrotechnique** à bord de certains ULM, destiné à extraire un parachute de secours en cas de panne moteur.
-

Risques spécifiques des avions militaires

- **Risque « armement »** : présence de munitions classiques (obus, balles, bombes et roquettes) et de missiles
- Attention aux **sièges éjectables** lors du sauvetage (sécurités prévues sont retirées au début du vol)
- **Risque toxique** : appareil transportant de l'hydrazine (avion de chasse de type F16)



Un aéronef est un appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs.

On trouve :

- Aéronefs commerciaux ou privés
- Aéronefs d'Etat
- Aéronefs particuliers
- Aéronefs militaires

Aéronefs commerciaux ou privés

Les aéronefs civils des divers pays portent des marques de nationalité et d'immatriculation constituées par un groupe de caractères.

La marque de nationalité précède la marque d'immatriculation.

Exemple :

- F-GFKM (aéronef français)
- EC-FCB (aéronef espagnol)
- 29-..... (ULM - n° du département)

Dans le cas des avions et des planeurs et d'une manière générale, les marques de nationalité et d'immatriculation sont peintes sur la surface inférieure des ailes, le haut des lettres et/ou des chiffres étant orienté vers l'avant de l'appareil.

Ces marques sont également inscrites, en caractères moins grands que sur les ailes, soit de chaque côté du fuselage, soit sur l'empennage.

Aéronefs d'Etat

Les aéronefs d'Etat (militaires, douanes, police...) reçoivent eux aussi des marques de nationalité et d'immatriculation, mais celles-ci ne figurent pas toujours sur leurs ailes, leurs fuselage ou leur empennage.

Ces aéronefs portent au moins :

- Des cocardes aux couleurs nationales et/ou des lettres et des chiffres repères qui n'ont de signification que pour l'Etat intéressé

Aéronefs particuliers

Aéronefs transportant des matières dangereuses :

- marchandises dangereuses, cercueils contenant des dépouilles mortelles, animaux vivants infectés ou venimeux

Aéronefs militaires

Matières radioactives, aérosols, munitions à bords (intervention des équipes militaires spécialisées NEDEX), siège éjectable (dispositif pyrotechnique)

Prévenir les autorités militaires.



Annexe 8 - AERONEFS

Consignes d'intervention lors d'accidents d'aéronefs (dispositions générales)

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

Annexe 8
AERONEFS

Feux d'aéronefs

Les feux d'avion se présentent dans la plupart des cas comme des feux d'hydrocarbures. Les agents extincteurs à utiliser sont donc les mêmes que pour ces derniers feux.

La mise en place des véhicules doit être effectuée de telle façon que :

- La portée des lances soit favorisée par le vent
- Les porte-lances aient le vent dans le dos lorsqu'ils attaquent le feu

Si le feu est important ou s'il dure depuis un certain temps, la présence de magnésium enflammé retardera très nettement la fin de l'extinction. Ce genre d'incendie ne peut être éteint qu'avec des agents extincteurs spéciaux (poudre M.G 15) ou en recouvrant la pièce enflammée de terre.

Le feu à l'intérieur d'un réservoir ou d'une aile peut être neutralisé en y déversant par une trouée, un matelas de mousse.

Feux résiduels

Ils intéressent les pièces éparses au voisinage immédiat de l'avion accidenté (pneumatiques, train d'atterrissage, etc...)

Ces feux peuvent être combattus à l'aide d'extincteurs portatifs à poudre sèche. La mousse physique ou l'eau pulvérisée ne doit être utilisée qu'en dernier recours par brèves projections de cinq à dix secondes pour éviter de provoquer des chocs thermiques.

Désincarcération

Les endroits à fracturer sont déterminés d'après la structure de l'avion.

Avions de liaisons ou de transports :

- découper, scier la tôle du revêtement, selon les indications portées sur le fuselage

ULM - Ultra-Léger Motorisé (petit aéronef muni d'un moteur)

Certains ULM disposent d'un dispositif de déclenchement de secours. Ce système est actionné par le pilote.

Cependant, il peut arriver qu'un accident survienne et que l'ULM heurte le sol sans que le parachute n'ait été actionné.

Cette situation présente un danger pour les intervenants qui risqueraient de déclencher la percussio

Localiser l'emplacement de la roquette et son sens d'extraction, en recherchant les éléments de signalisation collés sur le fuselage de l'ULM.



Avions militaires

Sauvetage

Se conformer aux indications portées sur les parties latérales du fuselage, afin de dégager l'équipage.

Ces indications faites à la peinture à hauteur de l'habitacle se présentant sous la forme de phrases courtes débutant généralement par :

- « Pour libérer le pilote.... » suivie de la description des opérations à effectuer

Dans le cas d'appareils de combat, ceux-ci étant équipés d'un ou plusieurs sièges éjectables, le sauvetage devra être effectué immédiatement, l'explosion des cartouches d'éjection du siège pouvant avoir lieu dans un temps de l'ordre d'une minute après l'envahissement de la cabine par les flammes.

Pour libérer l'équipage, déboucler toutes les sangles et ceintures le fixant sur le siège, ainsi que les liaisons annexes :

- Tuyauterie oxygène, air, prises radio, etc...

Hisser l'équipage hors de l'appareil, en prenant soin que les sangles, attaches ou l'équipage lui-même dans son mouvement de sortie, ne heurte, n'accroche, ou n'entraîne les commandes d'éjection.

Siège et verrière éjectable

Les appareils équipés de sièges et de verrières éjectables portent également à la peinture sur le fuselage à hauteur de l'habitacle les indications suivantes :



Logo signalant la présence d'un siège éjectable, peint sur la quasi-totalité des avions militaires occidentaux

Les poignées ou leviers de commande d'éjection sont peints en bandes noires et jaunes.

En fonction du type d'appareil, ces commandes peuvent se trouver :

- A la partie supérieure du siège, au-dessus de la tête de l'occupant
- A la partie inférieure du siège, entre les jambes de l'occupant
- En avant des accoudoirs du siège

Désincarcération

Les endroits à fracturer sont déterminés d'après la structure de l'avion :

- Avions de combat ou d'entraînement : découper, scier ou briser le plexiglas de la verrière
- Les zones à découper sont généralement matérialisées par un cadre à la peinture rouge

Munitions

Les avions de combat pouvant être armés, ne jamais stationner dans leur axe de tir.

Lors de l'accident, il est possible que des munitions aient été dispersées autour de l'appareil.

Ces munitions peuvent être de plusieurs types :

- Munitions classiques (obus, balles, bombes et roquettes)
- Missiles

Les laisser en place et interdire leur approche, en attendant l'arrivée du personnel spécialiste.

L'intervention pourra être gênée par l'explosion des munitions. Ces explosions continueront à se produire après la fin de l'extinction. Ces feux peuvent être combattus par de l'eau pulvérisée ou du pré-mélange non foisonné.



Annexe 9 - AERONEFS
Consignes d'intervention lors d'accidents
d'aéronefs (dispositions spécifiques)

FICHE OPERATIONNELLE
DEPARTEMENTALE

Annexe 9
AERONEFS

Hydrazine H70 ou diazène, utilisé sur l'avion de chasse de type F 16

- Liquide clair et huileux, ayant l'odeur d'ammoniac
- Très soluble dans l'eau
- Produit toxique, corrosif et inflammable
- LIE 4,7% - LSE 100%

Risque toxique : par inhalation, ingestion et par résorption lors d'un contact cutané

Risque inflammable : comparable au gasoil en ce qui concerne l'inflammabilité (70°C)

Danger d'explosion lorsque la concentration en vapeurs d'H70 dans l'air est supérieure à 4,7%