



**Juin 2015**

**DESTINATAIRES**

- Monsieur le Ministre de l'Intérieur – Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises (DGSCGC)
  - 87-95, Quai du Docteur Dervaux – 92 600 Asnières-sur-Seine
- Monsieur le Secrétaire Général à l'Aviation Civile – Section d'Études et de Coordination S.A.R.
  - 50, rue Henry-Farman – 75 720 PARIS CEDEX 15
- Monsieur le Préfet de la Zone de Défense et de Sécurité Ouest – Chef du Centre Opérationnel de Zone Ouest – État-major zonal sécurité civile
  - 28, Rue de la Pilate – CS 40 725 – 35 027 RENNES cedex 2
- Monsieur le Directeur Zonal de la Police aux Frontières de la Zone Ouest, Brigade de la Police Aéronautique de Tours, Aéroport de TOURS-VAL DE LOIRE – BP 7456 – 37 074 TOURS cedex 2
- Monsieur le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Ouest Aéroport de Brest-Bretagne – BP 56 – 29490 GUIPAVAS
- Monsieur le Directeur du Service Départemental d'Incendie et de Secours
- Monsieur le Commandant le Groupement de Gendarmerie du Loiret
- Monsieur le Directeur de l'aéroport du Loiret
- Madame la Directrice Départementale des Territoires
- Monsieur le Délégué territorial de l'Agence Régionale de Santé Centre
- Monsieur le Médecin-Chef du SAMU du Centre Hospitalier Régional d'Orléans
- Monsieur le Président du Conseil Départemental
- Monsieur le Président du Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation de la Desserte Aérienne de l'Ouest du Loiret
- Monsieur le Maire de Saint-Denis-de-l'Hôtel
- Madame le Maire de Châteauneuf-sur-Loire
- Monsieur le Maire de Fay-aux-Loges
- Monsieur le Maire de Donnery
- Monsieur le Maire de Vitry-aux-Loges
- Monsieur le Chef du Service Interministériel Départemental des Systèmes d'Information et de Communication (préfecture)
- Madame la Chef du Service Interministériel de Presse et Communication (préfecture)



Préfecture,  
Cabinet  
Service Interministériel  
Régional des Affaires Civiles et  
Economiques de Défense et de  
la Protection Civile

**ARRETE**

**PORTANT APPROBATION DES DISPOSITIONS SPECIFIQUES AERODROME DU  
PLAN ORSEC  
AEROPORT DU LOIRET**

**Le Préfet du Loiret  
Officier de la Légion d'honneur,  
Officier de l'Ordre National du Mérite,**

Vu le Code de la sécurité intérieure et notamment son Livre VII (partie législative) et les articles R741-1 à R741-10 ;

Vu le Code des transports et notamment l'article L.6332-2 ;

Vu le Code de l'Aviation Civile et notamment l'article L.213-2 ;

Vu le décret n° 84-26 du 11 janvier 1984 portant organisation des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;

Vu la circulaire interministérielle n° 99-575 du 10 novembre 1999 relative au Plan de Secours Spécialisé Aérodrome pour les accidents d'aéronefs en zone d'aérodrome ou en Zone Voisine d'Aérodrome ;

Vu l'avis du Directeur de l'aéroport du Loiret ;

Vu l'avis des services et des collectivités territoriales concernés ;

Sur proposition de M. le Sous-Préfet, Directeur de Cabinet ;

**A R R E T E**

**Article 1er** – Les dispositions spécifiques du Plan ORSEC – Aérodrome de l'aéroport du Loiret situé à Saint-Denis-de-l'Hôtel annexées au présent arrêté sont approuvées et entrent en vigueur à compter de ce jour.

## ORSEC Dispositions spécifiques aérodrome – Aéroport du Loiret

**Article 2** – M. le Sous-Préfet, Directeur de Cabinet, M. le Secrétaire Général de la préfecture, M. le Directeur de l'aéroport, Mme et MM. les Chefs des services de l'État concernés, M. le Directeur du Service Départemental d'Incendie et de Secours, M. le Médecin Chef du SAMU, M. le Président du Conseil départemental, M. le Président du Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation de la Desserte Aérienne de l'Ouest du Loiret, MM. les Maires de Saint-Denis-de-l'Hôtel, Fay-aux-Loges, Donnery, Châteauneuf-sur-Loire et Vitry-aux-Loges sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Fait à Orléans, le 18 juin 2015

signé : Michel JAU

*Dans un délai de deux mois à compter de la date de notification de la décision de l'administration, les recours suivants peuvent être introduits :*

*un recours gracieux adressé à :*

*M. le Préfet du Loiret, Cabinet,*

*Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Économiques de Défense  
et de Protection Civile, 181 rue de Bourgogne, 45042 ORLEANS CEDEX 1*

*un recours hiérarchique adressé à :*

*M. le Ministre de l'Intérieur*

*Dans les deux cas, le silence de l'administration vaut rejet implicite au terme d'un délai de 2 mois.*

*Après un recours gracieux ou hiérarchique, le délai de recours contentieux ne court qu'à compter du rejet explicite ou implicite de l'un des deux recours*

*Un recours contentieux adressé au :*

*Président du Tribunal Administratif*

*28 rue de la Bretonnerie, 45057 ORLEANS CEDEX*



## SOMMAIRE

### CHAPITRE I

<b>PREAMBULE.....</b>	<b>9</b>
<b>1 - Objet.....</b>	<b>9</b>
<b>2 - Grands principes.....</b>	<b>9</b>

### CHAPITRE II

<b>CADRE GENERAL.....</b>	<b>11</b>
<b>CARACTERISTIQUES DU SITE.....</b>	<b>11</b>
<b>1- Physionomie générale.....</b>	<b>11</b>
<b>2- Grandes caractéristiques du milieu.....</b>	<b>11</b>
<b>2.1- Topographie.....</b>	<b>11</b>
<b>2.2- Personnels.....</b>	<b>12</b>
<b>2.3- Bâtiments.....</b>	<b>12</b>
<b>2.4- Moyens de secours internes (SSLIA).....</b>	<b>12</b>
<b>2.5- Périmètre de sécurité.....</b>	<b>12</b>
<b>2.6- Evacuation des personnes dans l'aérogare non impliquées dans l'événement.....</b>	<b>12</b>
<b>2.7- Stationnement des véhicules.....</b>	<b>12</b>
<b>2.8- Evacuation des victimes.....</b>	<b>13</b>
<b>DEFINITION DE LA ZONE D'APPLICATION DU PLAN.....</b>	<b>14</b>
<b>1- Zone d'Aérodrome (ZA).....</b>	<b>14</b>
<b>1.1- Topographie et plan.....</b>	<b>14</b>
<b>1.2- Population.....</b>	<b>14</b>
<b>1.3- Ressources (annexe 5).....</b>	<b>14</b>
<b>1.4- Facteurs de risques.....</b>	<b>14</b>
<b>1.5- Accès et voies de communication.....</b>	<b>14</b>
<b>2- Zone voisine d'aérodrome (ZVA).....</b>	<b>15</b>
<b>2.1- Topographie.....</b>	<b>15</b>
<b>2.2- Infrastructure.....</b>	<b>15</b>

### CHAPITRE III

<b>DISPOSITIF OPERATIONNEL.....</b>	<b>17</b>
<b>1 – Diffusion de l'alerte et consignes d'intervention.....</b>	<b>17</b>
<b>2 – Schéma d'alerte.....</b>	<b>18</b>

<b>3 – Organisation de la direction des opérations de secours.....</b>	<b>19</b>
<b>3.1 - Le Directeur des Opérations de Secours (DOS).....</b>	<b>19</b>
<b>3.2 - Le Commandant des Opérations de Secours (COS).....</b>	<b>19</b>
<b>3.3 - Le Centre Opérationnel Départemental (COD).....</b>	<b>19</b>
<b>3.4 - Le Poste de Commandement Opérationnel (PCO).....</b>	<b>20</b>
<b>3.5 - La communication de crise.....</b>	<b>20</b>

## FICHES ACTEURS

<b>DIRECTEUR DES OPERATIONS DE SECOURS.....</b>	<b>22</b>
<b>SIRACED-PC (PRÉFECTURE).....</b>	<b>23</b>
<b>SDIS.....</b>	<b>24</b>
<b>AUTORITE RESPONSABLE DE L'AEROPORT.....</b>	<b>25</b>
<b>GENDARMERIE.....</b>	<b>26</b>
<b>SAMU.....</b>	<b>27</b>
<b>DT-ARS.....</b>	<b>28</b>
<b>DDT.....</b>	<b>29</b>
<b>CONSEIL GENERAL.....</b>	<b>30</b>
<b>COMMUNES.....</b>	<b>31</b>
<b>SERVICE PRESSE ET COMMUNICATION (PRÉFECTURE).....</b>	<b>32</b>
<b>SIDSIC (PRÉFECTURE).....</b>	<b>33</b>

## ANNEXES

<b>ANNEXE 1 : Plan carroyé de la zone d'aérodrome (ZA) et de la zone voisine d'aérodrome (ZVA).....</b>	<b>35</b>
<b>ANNEXE 2 – ZA Accès secours.....</b>	<b>36</b>
<b>ANNEXE 3 : ZA .....</b>	<b>37</b>
<b>ANNEXE 4 : Identification des bâtiments.....</b>	<b>39</b>
<b>ANNEXE 5 : Organigramme SMAEDAOL.....</b>	<b>41</b>
<b>ANNEXE 6 : Moyens SSLIA.....</b>	<b>42</b>
<b>ANNEXE 7 : Tableau de répartition des points de bouclage gendarmerie.....</b>	<b>46</b>
<b>ANNEXE 8 : Types d'aéronefs.....</b>	<b>47</b>
<b>ANNUAIRE.....</b>	<b>54</b>
<b>GLOSSAIRE.....</b>	<b>55</b>

# **CHAPITRE I**



## PREAMBULE

### **1 -OBJET**

Dans la plupart des cas, les accidents d'aéronefs ont lieu sur les aérodromes ou à leur voisinage, notamment lors des phases de décollage ou d'atterrissage.

En cas d'accident, il faut être en mesure de continuer à gérer le trafic sur l'aérodrome, notamment les atterrissages, secourir le plus rapidement possible les victimes, réduire les conséquences et informer les familles et la population.

Pour répondre à ces objectifs, il est nécessaire de mettre en œuvre tous les moyens disponibles sur le site et à proximité et de coordonner l'action des différents intervenants. Tel est l'objet des dispositions spécifiques ORSEC Aérodrômes pour les accidents d'aéronefs en zone aérodrome (ZA) ou en zone voisine d'aérodrome (ZVA).

Ce plan de secours vient en complément du plan de secours interne. Ce dernier est destiné à faire face aux accidents ne concernant qu'un nombre peu élevé de victimes ou non susceptible de créer des risques collatéraux importants, et dont la résolution ne nécessite pas la mise en œuvre de mesures interservices exceptionnelles.

En cas de besoin, le préfet peut mettre en œuvre simultanément les moyens d'autres dispositifs ORSEC (ex : secours à nombreuses victimes, TMD).

### **2 - GRANDS PRINCIPES**

Il s'agit d'organiser les secours en cas d'accident d'aéronef sur l'aéroport du Loiret ou à son voisinage en faisant appel à tous les moyens de sauvetage disponibles.

Lors de la constatation d'un accident, l'autorité responsable de l'aéroport alerte le préfet ou le membre du corps préfectoral de permanence qui, en fonction des renseignements fournis, décide la mise en application du plan.

L'autorité responsable de l'aéroport alerte également le préfet lorsqu'un aéronef a donné lieu par le service d'alerte de la navigation aérienne au déclenchement des phases d'urgence : phase d'alerte ALERFA ou phase de détresse DETRESFA (aéronef considéré en état d'urgence ou de détresse et susceptible de concerner la ZVA) sans attendre la localisation de l'accident.

Le préfet de la région Centre, préfet du Loiret, est le directeur des opérations de secours.

La mise en œuvre opérationnelle de ce plan repose sur les principes fondamentaux suivants :

- alerte et localisation de l'accident,
- gestion de l'activité aéronautique,
- premières mesures de sauvegarde,
- assistance aux personnes et lutte contre l'incendie,
- identification des victimes,
- dégagement et remise en état si nécessaire de la piste,
- information des autorités, des familles et de la population,
- gestion des accès à l'aéroport (mise en place d'un périmètre de sécurité de l'aéroport et autour du lieu de l'accident),
- maintien de l'ordre, régulation routière, enquêtes technique et judiciaire.

## **CHAPITRE II**

## CADRE GENERAL

### CARACTERISTIQUES DU SITE

L'aéroport du Loiret est géré par le SMAEDAOL (Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation de la Desserte Aérienne de l'Ouest du Loiret) composé du Conseil départemental, de la Chambre de Commerce et d'Industrie et des communes de Saint-Denis-de-l'Hôtel, Donnery, Châteauneuf-sur-Loire, Fay-aux-Loges, Jargeau et Saint-Martin-d'Abbat.

Il s'agit d'un aéroport de type 2B<sup>1</sup> :

- 2 correspondant à une distance de référence de l'avion le plus exigeant comprise entre 800 m et 1200 m exclus,
- B correspondant, premièrement, à une envergure de l'avion le plus exigeant entre 15 m et 24 m exclus et, deuxièmement, à une largeur hors tout du train principal comprise entre 4,5 m et 6 m exclus.

L'aéroport se situe sur la commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel.

#### 1- Physionomie générale

- L'aéroport est ouvert du lundi au vendredi (sauf jours fériés) de 08h30 à 12h00 et de 14h30 à 18h00. Les aéronefs qui souhaitent décoller ou atterrir en dehors de ces créneaux doivent en faire la demande préalable.
- Durant l'année 2014, l'aéroport a enregistré 32 625 mouvements<sup>2</sup>.

Historique	
Année	Mouvements totaux
2013	33164
2012	31943
2011	35004

- L'aéroport accueille les activités suivantes :
  - activité commerciale,
  - activité loisirs,
  - activité affaires.
- Types d'aéronefs (voir annexe 8)

#### 2- Grandes caractéristiques du milieu

##### 2.1- Topographie

L'aéroport s'étend sur 65 ha, au Nord de la commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel.

<sup>1</sup> Classification issue de l'annexe 14 de l'OACI et de l'arrêté Technique sur les Aéroports Civils du 10 juillet 2006.

<sup>2</sup> 1 mouvement = 1 atterrissage ou 1 décollage.

Proximité d'autres communes :

- Fay-aux-Loges à environ 600 mètres au Nord-Nord-Ouest dans l'axe de la piste ;
- Donnery à environ 800 mètres à l'Ouest des hangars ;
- Châteauneuf-sur-Loire à environ 1 000 mètres à l'Est de la piste ;
- Vitry-aux-Loges à environ 1500 mètres au Nord de la piste.

### **2.2- Personnels**

10 postes ouverts, 9 postes pourvus au 15 avril 2013 avec les spécificités suivantes :

- 2 administratifs,
- 5 SSLIA/ Péril Animalier
- 4 techniques.

### **2.3- Bâtiments**

- 10 700 m<sup>2</sup> hangars
- 2 664 m<sup>2</sup> administration, aérogare, tour de contrôle.

### **2.4- Moyens de secours internes du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLIA) (cf annexe 6)**

- Moyens du SSLIA : VIM24, VIP 2.5, L200.
- Présence aux heures d'ouverture de l'aérodrome, soit du lundi au vendredi (sauf jours fériés) de 08h30 à 12h00 et de 14h30 à 18h00.

### **2.5- Périmètre de sécurité**

Le groupement de gendarmerie est chargé de délimiter un périmètre de sécurité autour de l'avion accidenté dans le but de :

- conserver les lieux de l'accident en l'état avant l'arrivée du procureur de la République,
- préserver les éléments et indices nécessaires au bon déroulement des enquêtes (judiciaires et administratives),
- maintenir et libérer en tant que de besoin les voies d'accès pour les secours,
- empêcher toute intrusion dans le dispositif de secours.

Outre les points de bouclage listés à l'annexe 7, les lieux de filtrage bloquants, à l'exception des services de secours, sont mis en place par les forces de l'ordre sur instruction du DOS pour sécuriser le périmètre d'intervention des secours.

Le groupement de gendarmerie assure, pendant toute la durée nécessaire, la protection et la surveillance des accès.

### **2.6- Evacuation des personnes dans l'aérogare non impliquées dans l'événement**

Afin de gérer l'événement dans les meilleures conditions, les personnes présentes dans l'aérogare au moment de l'alerte seront évacuées en dehors de l'aéroport dans un premier temps par le gestionnaire, puis par des moyens publics ou privés en dehors du périmètre de sécurité.

### **2.7- Stationnement des véhicules**

Dans l'enceinte de l'aéroport, les véhicules stationnent sur l'unique parking de l'aéroport situé face à l'aérogare.

En dehors de l'enceinte de l'aéroport : le maintien ou l'interdiction relatif à l'arrêt et/ou le stationnement des véhicules relève du pouvoir de police du maire et/ou du président du Conseil départemental.

**2.8- Evacuation des victimes**

Dans l'emprise de l'aéroport, le portail le plus proche (annexes 2- 3) sera ouvert selon le lieu de l'accident de manière à faciliter l'évacuation des victimes. La protection et la surveillance de ces accès seront assurées par le groupement de la gendarmerie pendant toute la durée nécessaire conformément au paragraphe 2.5.

Le centre hospitalier régional d'Orléans (CHRO) est l'établissement sanitaire le plus proche. L'accès se fait par la RD 411, puis RD 921 puis RD 2060 ou directement par hélicoptère.

## DEFINITION DE LA ZONE D'APPLICATION DU PLAN

Afin d'optimiser l'utilisation des moyens mis en œuvre, deux zones d'action sont considérées : la Zone d'Aérodrome (ZA) et la Zone Voisine d'Aérodrome (ZVA) (annexe 1).

### 1- Zone d'Aérodrome (ZA)

Il s'agit de la zone définie par les limites domaniales de l'aérodrome et de ses dépendances.

#### 1.1- Topographie et plan

Un plan (annexe 2- 3) indique les différents bâtiments.

#### 1.2- Population

En fonction de l'activité, de la saison et de la météorologie de 5 à 300 personnes, travaillent dans cette zone.

#### 1.3- Ressources (annexe 4)

Divers bâtiments, hangars et salles peuvent être à la disposition des services des secours :

- Le bâtiment aérogare (salle de réunion 1<sup>er</sup> étage) peut être utilisé à l'accueil du PCO (cf. §3.4 ci-dessous) ;
- Pour l'établissement du PMA, plusieurs zones de repli sont possibles. En fonction des disponibilités du moment, il sera souhaitable de privilégier de grandes surfaces protégées des intempéries. Des structures comme des hangars sont à envisager. Toute autre possibilité doit être prise en compte.

#### 1.4- Facteurs de risques

Certaines installations de l'aéroport présentent un facteur de risque à prendre en compte par l'ensemble des acteurs impliqués dans la chaîne des secours, à savoir :

- Des dépôts pétroliers (cuves enterrées) :
  - JET A1 = 70 m<sup>3</sup>
  - AVGAS 100LL = 50m<sup>3</sup>
  - SP 98 = 15m<sup>3</sup>
- Des hangars.

#### 1.5- Accès et voies de communication

L'accès à l'aéroport se fait de manière privilégiée par la RD 411.

Sept (7) portails donnent accès sur l'aéroport (annexe 2 – numérotation A1 à A7). Ces portails sont numérotés (pancarte) conformément au plan. La sûreté des lieux impose qu'ils soient toujours fermés. En conséquence, dès l'alerte, l'aéroport assure l'ouverture du ou des portails permettant l'accès des secours et en informe le CODIS ou les ouvre conformément à la demande du commandant des opérations de secours (COS). La surveillance de ces accès sera mise en place par la gendarmerie ; les autres portails seront surveillés pour empêcher d'éventuelles intrusions.

## **2- Zone voisine d'aérodrome (ZVA)**

Il s'agit de la zone située hors de l'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 des moyens<sup>3</sup> suivant les conditions météorologiques. La ZA inclue la partie de la RD2060. Le personnel de l'aéroport dispose des clés d'ouverture des accès sur la RD2060 dans le sens Orléans-Montargis et dans le sens Montargis-Orléans.

La ZVA concerne les communes de Saint-Denis-de-l'Hôtel, Fay-aux-Loges et Châteauneuf-sur-Loire.

### **2.1- Topographie**

Zone hors de l'aérodrome : elle s'étend jusqu'à une distance telle que l'action des moyens d'intervention de l'aéroport peut être utilement envisagée compte tenu des voies d'accès et des performances techniques de ces moyens.

### **2.2- Infrastructure**

Pour les communes limitrophes, l'infrastructure représente des bâtiments (ex : salles des fêtes, gymnases, hangars, stades) pouvant être mis à disposition des moyens de secours.

Cette infrastructure doit permettre notamment l'installation d'un PMA, du PCO ou de lieux d'hébergement, selon l'évolution de la situation. Le choix de ces infrastructures est bien évidemment fonction du lieu du sinistre proposé par le COS, le cas échéant après concertation avec le DSM.

---

<sup>3</sup> Circulaire interministérielle n° 99-575 du 10 novembre 1999.

## **CHAPITRE III**



## DISPOSITIF OPERATIONNEL

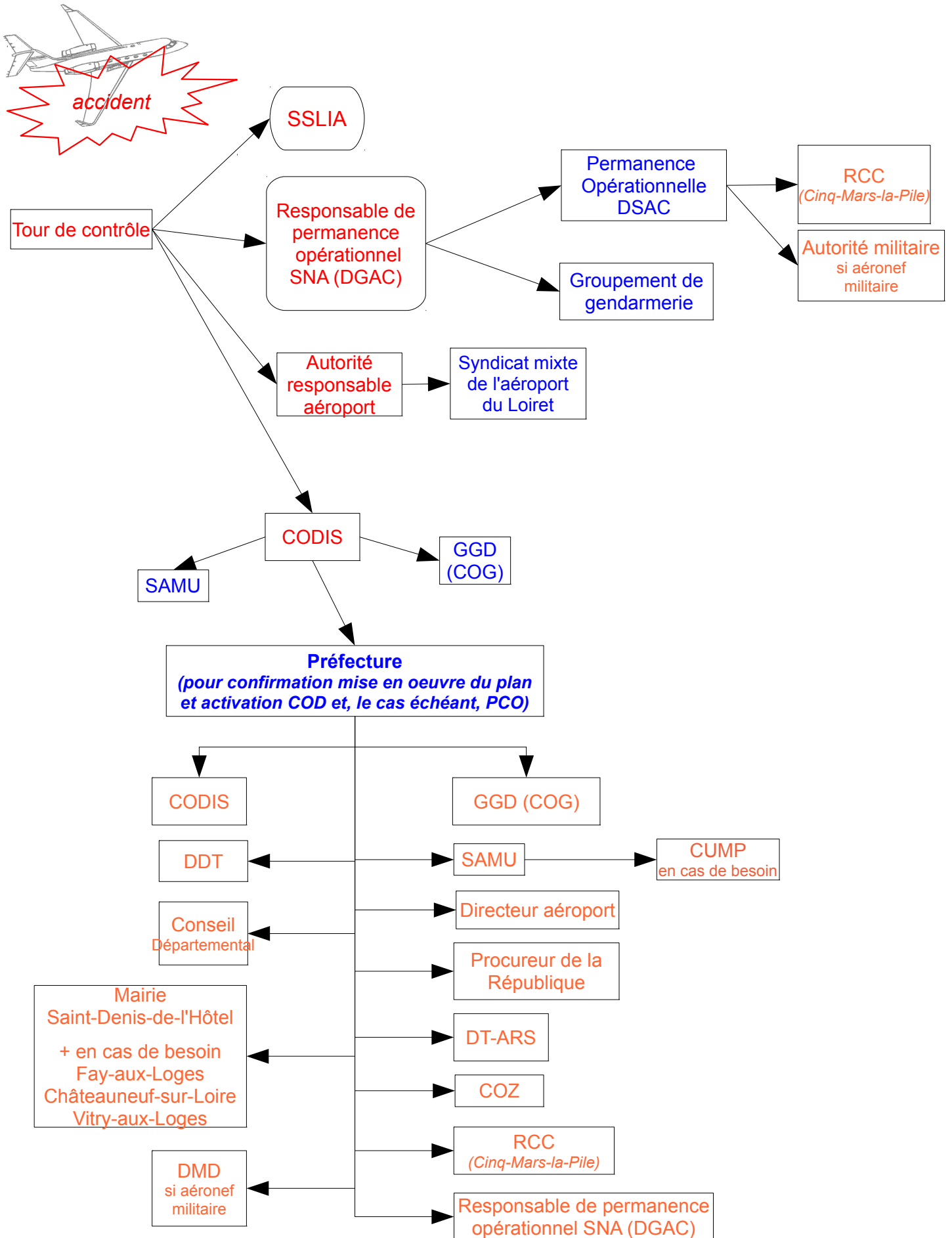
### 1- DIFFUSION DE L'ALERTE ET CONSIGNES D'INTERVENTION

**Dans l'hypothèse d'un accident d'avion dans la ZA, le gestionnaire prévoit de fermer l'aéroport et ses accès au public.**

**Au moment de l'alerte, le gestionnaire de l'aéroport fait connaître l'accès à privilégier pour les services, notamment en indiquant le portail d'accès ouvert (numéro du portail). Dans la mesure du possible, il précise le lieu de l'accident en ZA à l'aide du plan (annexe 2).**

**Les interventions sur piste sont toujours soumises à autorisation de la tour de contrôle.**

**2 - SCHEMA D'ALERTE**



### **3 - ORGANISATION DE LA DIRECTION DES OPERATIONS DE SECOURS**

#### **3.1 -Le Directeur des Opérations de Secours (DOS)**

Le Préfet ou son représentant est DOS.

Pour exercer sa mission, il est assisté du Commandant des Opérations de Secours (COS). Il est assisté également du gestionnaire de l'aéroport ou de son représentant et du responsable du SSLIA.

*Remarque : En cas d'accidents d'aéronefs militaires, cette responsabilité est assumée avec la collaboration technique de l'autorité militaire pour ce qui concerne les mesures à prendre à l'égard des équipages militaires et du matériel technique particulier des aéronefs.*

*Remarque :Le DOS a également la responsabilité de l'enlèvement éventuel de l'épave de la piste afin de permettre la remise en service de celle-ci. La décision de déplacement de l'épave est alors prise en liaison avec les services d'enquêtes technique et judiciaire.*

#### **3.2 - Le Commandant des Opérations de Secours (COS)**

Le COS est assuré par le directeur du SDIS ou son représentant désigné. Il assiste le DOS dans la gestion de l'événement.

#### **Les conseillers techniques :**

- Le Directeur - gestionnaire de l'aéroport est Directeur des Opérations Internes (DOI). Après les premières actions d'aménagement des locaux de crise, il apporte son soutien technique au COS et au DOS ;
- Le responsable AFIS (*Aerodrome Flight Information Service*) de l'aéroport ou son représentant, responsable de la sécurité de la circulation aérienne sur l'aéroport assiste le DOS et le COS, dont il est le conseiller technique pour toutes les opérations liées à l'activité de l'aéroport, et pouvant avoir des répercussions sur le déroulement des secours (soutien technique et logistique, mise à dispositions de locaux) ;  
Le responsable AFIS est également en liaison avec le directeur de la surveillance de l'aviation civile. La tour de contrôle actionne la sirène du SSLIA et gère l'activité aéronautique : alerte éventuelle des aéronefs en vol et indication sur la conduite à tenir (participation aux recherches, déroutement, marquage du point d'impact, guidage des colonnes de secours...) ;
- Le responsable du SSLIA de l'aéroport est le Commandant des Opérations Internes (COI) en ZA. Il est le conseiller technique du COS. Il met à disposition du COS ses moyens. En son absence, il est suppléé par le chef de manœuvre ou l'opérateur SSLIA.

#### **Le directeur des opérations de secours peut mettre en œuvre :**

- Le COD. Installé à la préfecture ou, sur décision du Préfet ou son représentant, délocalisé sur place ;
- un PCO. Son animation et ses fonctions sont prévues aux dispositions générales du plan ORSEC départemental.

#### **3.3 - Le Centre Opérationnel Départemental (COD)**

Le COD est installé à la salle opérationnelle de la préfecture (cf. plan ORSEC – dispositions générales). Sur décision de l'autorité préfectorale, il peut être délocalisé sur site.

### **3.4- Le Poste de Commandement Opérationnel (PCO)**

- L'implantation d'un PCO est laissée à l'initiative de l'autorité préfectorale en fonction des circonstances (durée de la crise...). Son animation et ses fonctions sont prévues aux dispositions générales du plan ORSEC départemental ;
- Le PCO peut être positionné aux endroits suivants :
  - **accident en ZA : bâtiment aérogare – salle de réunion 1<sup>er</sup> étage**

Le local peut être activé en 60 minutes environ avec mise à disposition de tables, chaises, lignes téléphoniques et connexion Wi-Fi ;

- **accident en ZVA** : dans les locaux d'une mairie bénéficiant de lignes téléphoniques et d'une connexion Wi-Fi ;
- soit à proximité du lieu de l'accident ou dans tout autre local ou au sein du PC SDIS.

### **3.5 - La communication de crise**

La communication de crise est assurée par l'autorité préfectorale.

En cas de besoin, la préfecture met en place une cellule de réponse aux médias chargée de coordonner les relations avec la presse.

Elle peut mettre en place la cellule d'information du public (CIP).

## FICHES ACTEURS

*Nota : les fiches ne listent que les mesures propres aux dispositions spécifiques du plan ORSEC Aérodrome de l'aéroport du Loiret et complètent les dispositions générales de l'ORSEC départemental.*

*Si d'autres dispositions ORSEC sont activées (nombreuses victimes, TMD...), il convient de s'y reporter.*

- 01 – Directeur des Opérations de Secours
- 02 – SIRACED-PC (préfecture)
- 03 – SDIS
- 04 – Autorité responsable de l'aéroport
- 05 – Groupement de gendarmerie
- 06 – SAMU
- 07 – Délégation territoriale ARS
- 08 – DDT
- 09 – Conseil départemental
- 10 – Communes
- 11 – Service de Presse et de Communication (préfecture)
- 12 – SIDSIC (préfecture)

## 01 - DIRECTEUR DES OPERATIONS DE SECOURS

- La direction des opérations de secours est assurée par le préfet ou par un membre du corps préfectoral ;
- Pour exercer sa mission, le DOS est assisté du COS et du gestionnaire de l'aéroport ;
- Le DOS active les organes de commandement, de direction et de coordination prévus au plan et nécessaires à la parfaite circulation des ordres, des comptes-rendus et de l'information ;
- Le DOS a pour mission, d'animer, de coordonner et de contrôler l'action des divers organismes et services dont le concours a été prévu dans les dispositions spécifiques ORSEC - Aéroport. Dans ce cadre, il :
  - décide de déclencher les dispositions spécifiques ORSEC - Aéroport de l'aéroport du Loiret ;
  - fait assurer par le SIRACED-PC la décision de déclenchement aux instances prévues au schéma d'alerte ;
  - peut activer le COD et le PCO ;
  - met en place une cellule de communication chargée de coordonner les relations avec la presse ;
  - met en place, le cas échéant, la Cellule d'Information du Public ;
  - effectue auprès du Centre Opérationnel de Zone les demandes de renforts nécessaires.
- Le directeur des opérations de secours prend notamment les mesures nécessaires pour :
  - la mise en œuvre par les différents organismes intervenants de toutes les procédures que nécessite l'enchaînement complet des opérations ;
  - la communication entre les divers services de l'aérodrome et les services homologues extérieurs en vue de l'envoi de renforts éventuels ;
  - la fourniture du soutien psychologique aux personnes impliquées par l'accident, en lien avec le SAMU par l'activation d'une Cellule d'Urgence Médico-Psychologique (CUMP).
- Ces dispositions ne font pas obstacle au rôle déterminant de l'autorité aéronautique qui agit déjà en ce sens avant la mise en place effective de ces dispositions spécifiques ORSEC – aérodrome ;
- L'activation de ce plan ORSEC peut être complétée par l'activation d'autres plans de secours (ex : ORSEC – Nombreuses victimes).

## 02 - SIRACED-PC (préfecture)

→ Dès réception de l'avis d'alerte, le SIRACED-PC :

- transmet l'alerte et informe les services et collectivités de l'activation du plan et du grément du COD et, le cas échéant, du PCO aux services conformément au schéma page 18 ;

Le message à transmettre devra, dans la mesure du possible, porter l'indication du lieu de l'accident et, éventuellement, du nombre de personnes transportées par l'appareil accidenté.

- prépare le cas échéant la mise en place du COD et, le cas échéant, du PCO ;

→ Le SIRACED-PC suit la situation et tient informé la Zone de Défense et de Sécurité Ouest par la remontée d'informations sur SYNERGI (portail ORSEC) ;

→ Le SIRACED-PC tient une main courante de l'événement pendant toute l'activation du COD. Il établit, en outre, régulièrement des points de situation sous la responsabilité du DOS. Il assure la diffusion de l'information auprès de tous les partenaires concernés.

### 03 - SDIS

- Le directeur du SDIS ou son représentant est le commandant des opérations de secours ;
- Avant toute intervention sur site, le COS s'informe auprès de l'autorité responsable de l'aéroport de l'aéronef accidenté et des risques potentiels ;
- Dès l'alerte 1<sup>er</sup> témoin, le SDIS :
  - se dirige sur les lieux avec des moyens opérationnels et de commandement adapté à la situation et aux éléments recueillis ;
  - se met en relation avec le responsable SSLIA (en ZA) ;
  - exprime ses besoins en moyens et matériels de renfort ;
- Propose l'activation du plan ORSEC aéroport si nécessaire ;
- Lors de l'activation des dispositions spécifiques ORSEC – Aérodrome, le SDIS :
  - délègue un officier au COD et au PCO ;
  - commande sur le terrain les opérations de secours et sauvetage en ZA et en ZVA ;
  - propose au Préfet, si nécessaire, la mise en œuvre de plans ORSEC complémentaires (secours à nombreuses victimes...) ;
  - procède à la localisation des victimes décédées en attente de l'autorité judiciaire ;
  - Se concerte avec le DSM et participe à l'identification des victimes en liaison avec la gendarmerie ;
  - le SSSM du SDIS assure la fonction de DSM en alternance avec le SAMU.



## **04 - AUTORITE RESPONSABLE DE L'AEROPORT**

L'autorité responsable de l'aéroport :

- diffuse l'alerte selon le schéma de la page 18 ;
- est le conseiller technique du Préfet et du COS pour tout ce qui concerne l'activité aéronautique et le site ;
- est le responsable de la sécurité aérienne sur l'aérodrome pendant la durée de l'intervention des secours ;
- apporte un soutien technique et logistique aux opérations de secours ;
- met à disposition les moyens du SSLIA.

## 05 - GENDARMERIE

En sa qualité de Commandant des Opérations de Police (COP), le Commandant de groupement de gendarmerie départementale :

- délègue un représentant au COD et/ou au PCO ;
- en liaison avec le COS et l'autorité responsable de l'aéroport, établit un plan de circulation (itinéraires pour les véhicules de secours arrivants et partants ; itinéraires de délestage), délimite un périmètre de sécurité et en fait interdire l'accès à toute personne non autorisée ;
- en lien avec la DDT et le Conseil départemental, participe à l'élaboration du plan de déviation du trafic, en donnant priorité aux véhicules de secours entre le lieu de l'accident, le PMA et les hôpitaux ;
- fait procéder au gel des lieux et à la préservation des traces et indices en vue de l'enquête judiciaire (*pour mémoire*) qu'il fait diligenter ;
- organise la récupération et la protection des biens des victimes ;
- fait assurer la protection des victimes contre la curiosité des populations et des médias (ZVA) ;
- si nécessaire, assure le maintien de l'ordre ;
- fournit une aide au COS, si nécessaire, pour identifier les blessés. Procède à l'identification des victimes décédées (CIVC-IRCG etc.), en lien avec le COS. Il en informe le COD et le chef du PCO ;
- le cas échéant, fait assurer la garde du dépôt mortuaire ;
- tient régulièrement le DOS informé de l'évolution de la situation et des opérations de police ;
- informe le COS de ses actions ;
- assure pendant toute la durée nécessaire la protection et la surveillance des accès.

## 06 - SAMU

- Envoie sur place des secours médicaux les plus proches pour évaluer la situation et renseigner la régulation sur les moyens à mettre en œuvre conjointement avec les moyens du SDIS ;
- Recueille les informations sur le nombre de victimes et les besoins médicaux ;
- Participe avec le SDIS à la chaîne médicale organisée sur la zone du sinistre et notamment à la régulation des évacuations ;
- Participe à l'accueil, au tri, aux soins et à l'évacuation des victimes ;
- Met en alerte des établissements de soins et d'accueil et des structures indispensables (centres de transfusion...), ainsi que les SAMU des départements voisins ;
- Active la cellule médico-psychologique (CUMP) ; son lieu d'implantation sera défini par le DSM ;
- Fait prendre par le CHRO ou le centre hospitalier d'accueil les dispositions nécessaires pour la prise en charge des familles des victimes, dès leur arrivée en milieu hospitalier ;
- assure la fonction de DSM en alternance avec le SSSM du SDIS.

## 07 - DT-ARS

- Met en œuvre le plan interne de mobilisation des services de la délégation territoriale ;
- Délègue au COD un conseiller technique ;
- Recherche les moyens sanitaires complémentaires en liaison avec le SAMU ;
- Évalue les risques sur l'environnement et propose les mesures adaptées ;
- Assure la liaison avec les établissements hospitaliers.

## 08 - DDT

→ Participe au COD et, le cas échéant, au PCO ;

→ Met à disposition les moyens de transport et de travaux publics :

- Au sein du COD et, le cas échéant, du PCO, la DDT recherche (avec le logiciel PARADES) et propose des réquisitions sur demande du COD :
  - des moyens de transport pour l'évacuation des passagers valides et indique le point de regroupement sur le site et la destination de l'évacuation aux chauffeurs ;
  - des moyens de génie civil nécessaires à l'intervention des services de secours et/ou à l'évacuation des populations pour rétablir les accès ;
- La DDT est informée, par le représentant du COD, du volume de population à évacuer, de sa localisation et du lieu d'accueil ;
- Après décision du COD de réquisitionner les moyens de transports privés, la DDT prescrit le point de ralliement et l'heure ; le COD prévoit un accueil sur le site ;
- Concertation entre la DDT, le conseil départemental et la gendarmerie pour la mise en place des déviations et du bouclage des zones sensibles.

Pour les matériels de génie civil, le COD indique le lieu de l'intervention, le nom et la qualité de l'agent des services de secours chargé de la coordination sur le lieu de l'accident.

## **09 - CONSEIL DEPARTEMENTAL**

- Participe au COD et/ou au PCO ;
- Sur décision du DOS, en liaison avec la DDT et le groupement de gendarmerie, le Conseil départemental met en place la signalisation de déviation et le bouclage des zones sensibles.

## 10 - COMMUNES

- Met(tent) en œuvre les mesures de protection des populations et de l'environnement transmises par le COD. Pour ce faire, elles mettent en œuvre leur plan communal de sauvegarde lorsqu'elles en disposent ;
- Si nécessaire, met(tent) à la disposition des PFG, en fonction des circonstances, un terrain ou une salle pour l'installation de la chapelle ardente ;
- Participe à la mise en place, à proximité du lieu de la catastrophe, d'une structure d'accueil et d'information pour les familles, et, le cas échéant, d'un dépôt mortuaire ;
- Met à disposition des locaux adaptés pour créer un PCO ou accueillir les impliqués.

## **11 - SERVICE PRESSE ET COMMUNICATION (préfecture)**

Dès la mise en place de la cellule de crise, le service est avisé, se met à la disposition du Préfet ou de son représentant et prend aussitôt les dispositions nécessaires pour :

- monter la cellule de réponse aux médias ;
- élaborer, en liaison avec l'autorité préfectorale, les conditions de la communication :
  - personne habilitée à communiquer ;
  - teneur des messages (validation du contenu par l'autorité responsable) ;
  - fréquence des communiqués ;
  - organisation des points presse ;
  - traitement des demandes d'interview.
- A ce titre, le service de presse est responsable de l'organisation matérielle de la communication (circuits d'information, logistique des points presse, rédaction et envoi des communiqués après validation...).



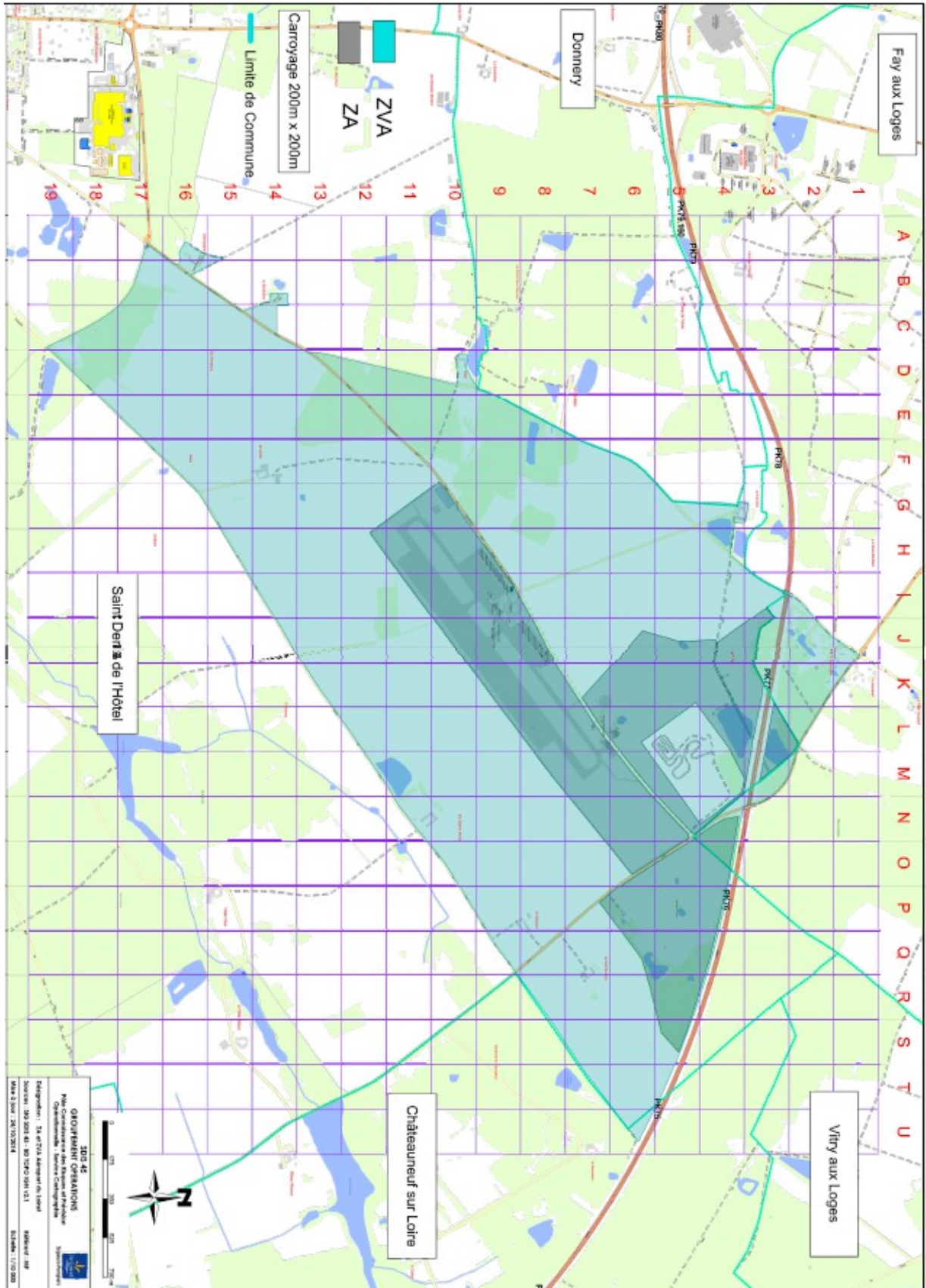
## 12 - SIDSIC (préfecture)

Les missions du SIDSIC sont :

- si le standard de la préfecture du Loiret n'est pas de permanence, faire revenir l'astreinte et reprendre le standard ;
- en cas d'afflux d'appels, rappeler des standardistes en renfort ;
- mettre en place les moyens du PCO et assurer les liaisons entre le COD et le PCO (téléphonie, télécopie, radio, micros portables avec accès Internet...);
- activer le numéro unique de crise (NUC) (**02 38 62 48 48**) de la CIP et mettre en place le matériel de la CIP dans la salle Péguy ;
- mettre en place la cellule « Communication ».

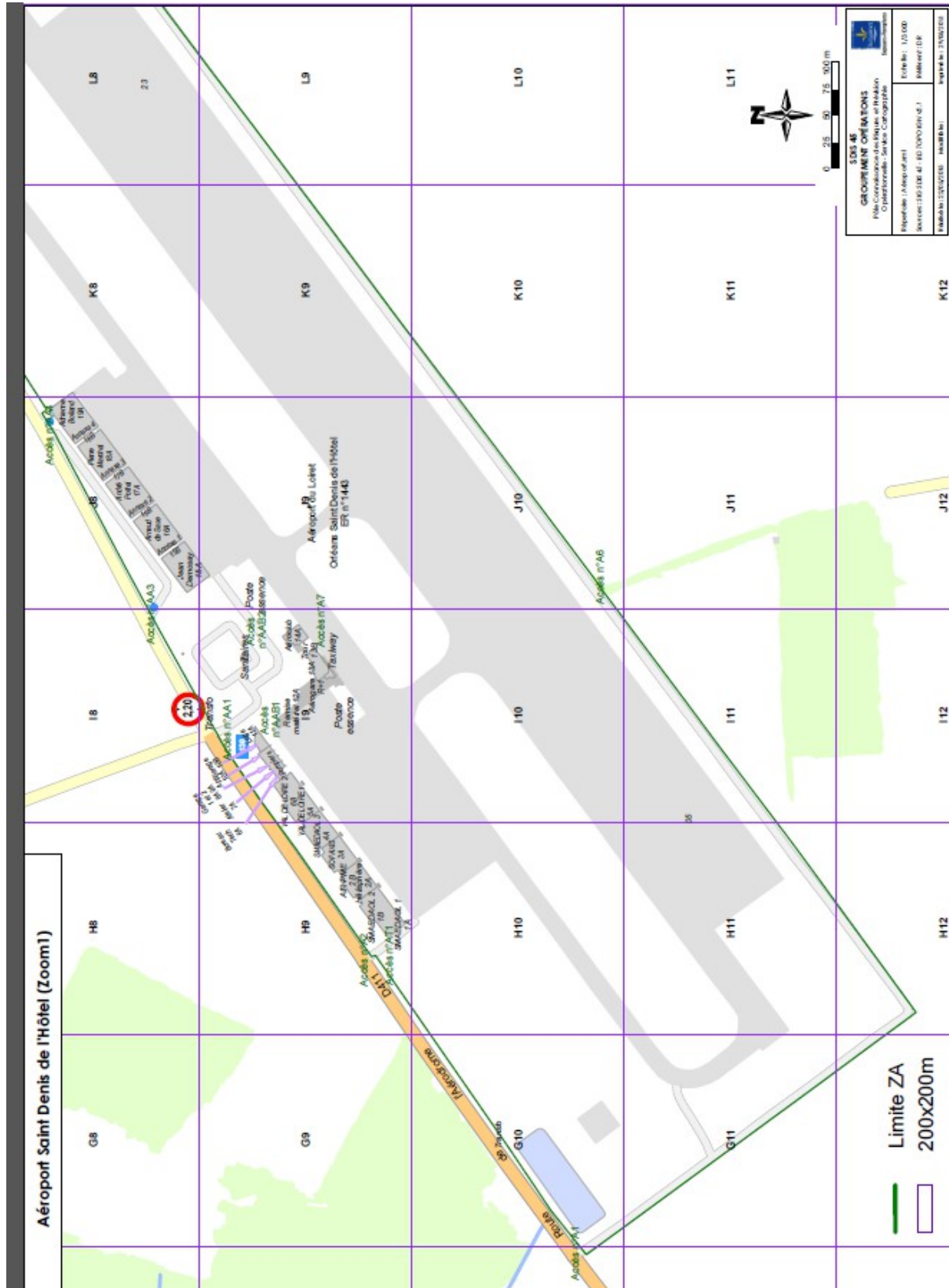
# ANNEXES

**ANNEXE 1 – PLAN CARROYE DE LA ZA ET DE LA ZVA**





ANNEXE 3 – ZA





## ANNEXE 4

## IDENTIFICATION DES BATIMENTS

IDENTITE		SURFACE	OBSERVATIONS
SMAEDAOL 1	1A	300 m <sup>2</sup>	PMA
2	1B	600 m <sup>2</sup>	PMA
Helysphere	2A	300 m <sup>2</sup>	
Air-Pme	2B	300 m <sup>2</sup>	
Sofaxis	3A	600 m <sup>2</sup>	
SMAEDAOL 3	4A	600 m <sup>2</sup>	
Val de loir 1	5A	600 m <sup>2</sup>	
2	5B	300 m <sup>2</sup>	
Bureau Tech	6A	22 m <sup>2</sup>	
Atelier	7A	55 m <sup>2</sup>	
Garage 1	8A	55 m <sup>2</sup>	SSLIA
2	9A	135 m <sup>2</sup>	SSLIA
Appartement	10A	75 m <sup>2</sup>	
Garage 4	10B	15 m <sup>2</sup>	
Loge	11A	20 m <sup>2</sup>	
Réserve incendie	11 B	132 m <sup>3</sup>	N° 5014
Remise matériel aéroportuaire	12A	231 m <sup>2</sup>	
Aérogare	13A	560 m <sup>2</sup> (public)	50 m <sup>2</sup> PC
Tour contrôle	13B	20 m <sup>2</sup>	
Jet A-1	Station 1		70 M <sup>3</sup>
Aéroclub	14A	390 m <sup>2</sup>	195 m <sup>2</sup> étage
Essence	Station 2		65 m <sup>3</sup>

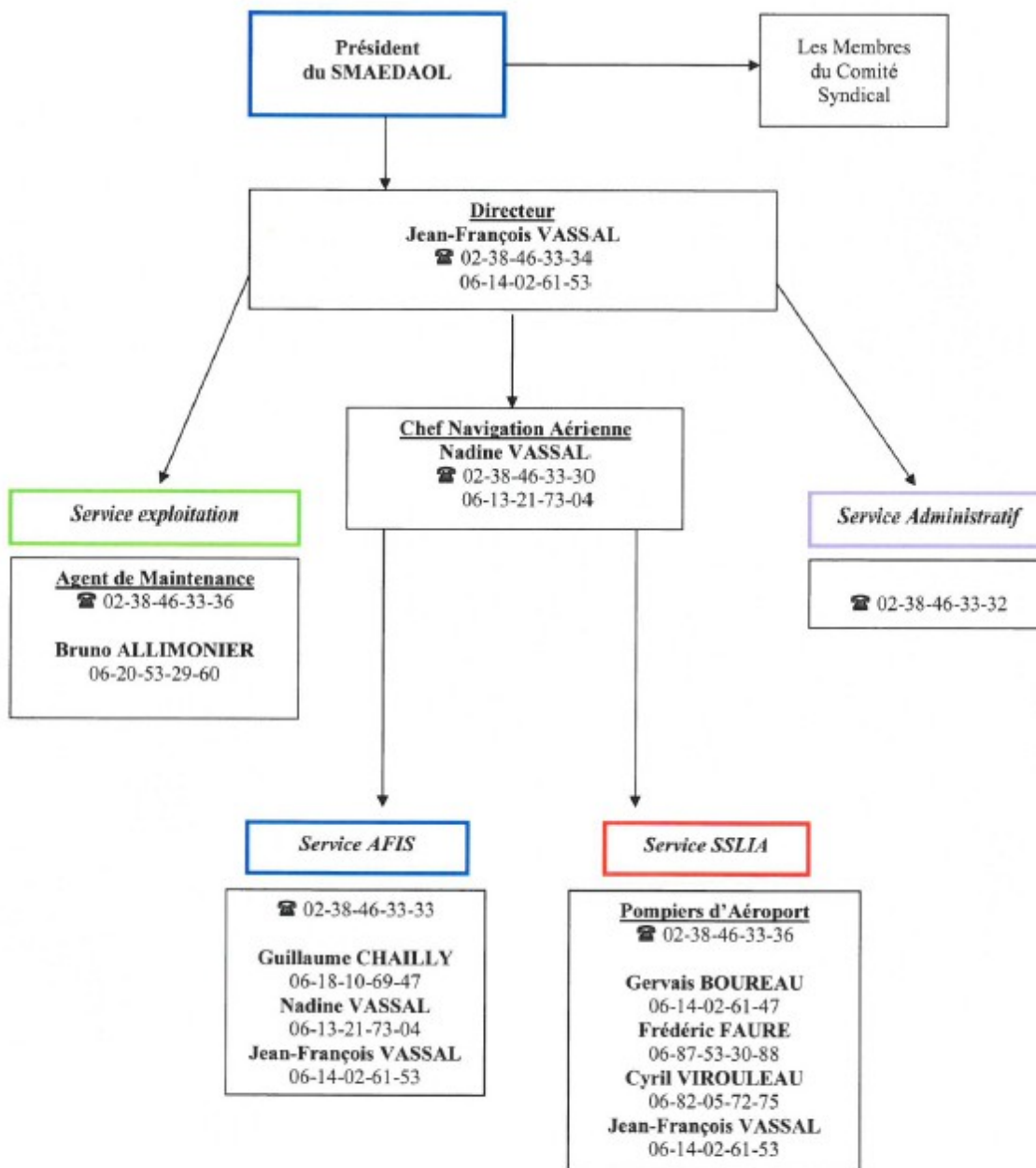
**ORSEC Dispositions spécifiques aérodrome – Aéroport du Loiret**

<b>Jean Demozay</b>	<b>15A</b>	<b>965 m<sup>2</sup></b>	
<b>Annexe 1</b>	<b>15B</b>	<b>108 m<sup>2</sup></b>	
<b>Arnaud De Saxé</b>	<b>16A</b>	<b>965 m<sup>2</sup></b>	
<b>Annexe 2</b>	<b>16B</b>	<b>110 m<sup>2</sup></b>	
<b>André Pottel</b>	<b>17A</b>	<b>966 m<sup>2</sup></b>	
<b>Annexe 3</b>	<b>17B</b>	<b>109 m<sup>2</sup></b>	
<b>Pierre Marchal</b>	<b>18A</b>	<b>965 m<sup>2</sup></b>	
<b>Annexe 4</b>	<b>18B</b>	<b>110 m<sup>2</sup></b>	
<b>Adrienne Bolland</b>	<b>19A</b>	<b>965 m<sup>2</sup></b>	<b>PMA</b>
<b>½ Tonneaux 1</b>	<b>20A</b>	<b>190 m<sup>2</sup></b>	
<b>½ Tonneaux 2</b>	<b>21A</b>	<b>190 m<sup>2</sup></b>	
<b>½ Tonneaux 3</b>	<b>22A</b>	<b>190 m<sup>2</sup></b>	
<b>½ Tonneaux 4</b>	<b>23A</b>	<b>190 m<sup>2</sup></b>	<b>SMAEDAOL</b>
<b>½ Tonneaux 5</b>	<b>24A</b>	<b>210 m<sup>2</sup></b>	
<b>Station Météo</b>	<b>25A</b>		
<b>Camping</b>	<b>26A</b>		
<b>Réserve incendie</b>	<b>26B</b>	<b>35 m<sup>3</sup></b>	<b>Entrée camping</b>
<b>E.P.C.O.L</b>	<b>27A</b>	<b>893 m<sup>2</sup></b>	<b>Hangar 267 m<sup>2</sup></b>
<b>Plan d'eau</b>	<b>27B</b>	<b>+ 120 m<sup>3</sup></b>	<b>Badge</b>



**ANNEXE 5**

**ORGANIGRAMME DU SMAEDAOL**



## ANNEXE 6

### Moyens SSLIA

#### VEHICULES INTERVENTION POUDRE : V.I.P. 2.5

- Composition du système poudre : un réservoir de 250 kg (pour poudre BC ).
- Une bouteille de chasse, azote 50 litres.
- Une lance poudre débit théorique 250 kg/min sur 20 mètres de tuyaux souple DN45 à l'arrière du véhicule + poignée pistolet .
- 3 EXTINCTEUR PORTATIF POUDRE BC 9KG -CO2 5KG-ADITIF 9 L.
- MATERIEL DE DEBLAI
- Chassis LAND ROVER PICK UP DEFENDER 110 Td5,
- PTAC 3500 kg, poids à vide 2220 kg, poids en charge 2640 kg.
- Longueur 4.63 mètres, largeur 1.79 mètres, hauteur à vide 2.25 mètres.
- Moteur turbo-diesel LAND ROVER, cylindrée 2.5l, puissance maximale 90 KW
- Carburant : gazole.
- Boîte de vitesse manuelle LAND ROVER 5 vitesses et boîte de transfert à 2 Gammes (basse et haute)
- Système de freinage à disque
- Nombre de places assises : 2.
- Nombre de portes : 2.
- Angle de renversement statique : 39.5°
- Accélération 0-80 km/h : 17.4 s, vitesse maxi : 130 km/H
- Principaux équipements montés à demeure sur le véhicule :
- Chargeur de batterie embarqué.
- Réchauffage électrique du moteur.
- Un projecteur de recherche placé sur le toit du véhicule
- Un projecteur de travail à l'arrière du véhicule
- Un projecteur portable rechargeable avec chargeur en cabine.
- Avertisseur lumineux de priorité globe bleu.
- Avertisseur lumineux de balisage globe orange.
- Equipement radiophonique : un emplacement pré-câblé pour radio VHF (Alimentation + coaxial antenne + antiparasitage).



## Commission nationale des matériels de sécurité aéroportuaire

ministère de  
l'Intérieur

ministère  
des Transports,  
de l'Équipement,  
du Tourisme et  
de la Mer

### ATTESTATION DE CONFORMITÉ 2004-III

#### VIM24P2.5

#### FICHE DESCRIPTIVE

Le dossier 2004-III est une attestation de conformité de type délivrée à la société SIDES. Le matériel est le suivant :

- Type : Véhicule SSLIA
- Codification : VIM24P2.5
- Référence du véhicule tête de série : n°VF9 BM1511D 30 36006.
- Lieu où le véhicule tête de série est visible : aérodrome de Saint Nazaire – Montoir.
- Référence du dossier technique présenté par le demandeur : JRP/JLP/CP N°19572 du 4 janvier 2005.

#### **Principales caractéristiques du matériel :**

##### Partie routière :

- Châssis THOMAS Constructeurs type BM1511D version 36, de type 4 x 4, pneumatiques Michelin 365/85R20 XZL.
- PTAC 15,5 T, poids à vide 11 600 kg, poids en charge 14 652 kg.
- Longueur 7,30 mètres, largeur 2,50 mètres, hauteur en charge 3,89 mètres, hauteur à vide 4,00 mètres.
- Moteur RENAULT VI type DCI 11 E+JO1 EURO 3, position avant du véhicule, puissance maximale 266 KW (362 CV).
- Carburant : gazole.
- Boîte de vitesse automatique ZF type 5HP602.
- Système de freinage à assistance pneumatique, freins à disque, système d'antiblocage, ralentisseur sur échappement (frein Jacob's).
- Cabine RVI PREMIUM (type H100) en tôle électrozinguée traité par cataphorèse, de type courte et basculante.
- Nombre de places assises : 2 (1 conducteur et 1 sièges opérateur).
- Nombre de portes : 2.
- Angle de renversement statique : 31,0°<sup>1</sup>.
- Accélération 0-80 km/h : 22,1 s, vitesse maxi : 120 km/h<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> L'incertitude sur cette mesure est de +/-0,3°.  
Ref : 012/2004



### Système incendie mousse :

- Pompe entraînée par moteur auxiliaire, débit nominal 2500 l/min à 13 bars.
- Moteur auxiliaire IVECO type AIFO 8061 I 40, position arrière du véhicule, puissance maximale 93 KW (120 CV).
- Capacité citerne eau 2440 litres utiles, émulseur 370 litres géométriques<sup>3</sup>.
- Canalisations en acier galvanisé à chaud, canalisations émulseur en acier inox 316L.
- Système de dosage réglable à 3% ou 6 %.
- Lance canon à assistance hydraulique, orientable par manipulateur depuis la cabine ou, en cas de panne de l'assistance, directement depuis le toit de la citerne (poste de manœuvre plate forme accessible par échelle encastrée coté droit du véhicule).
- Portée efficace : 47 mètres, débit 1974 l/min, position demi-débit possible.
- Lances manuelles droite : lance mousse à débit fixe type LMP 500 préconnectée sur 2 x 20 mètres de tuyaux souples DN45, débit 522 l/min, portée efficace 28 mètres.
- Lances manuelles gauche : lances multi-débit VIPER SG3012, avec fût polymousse, sur 30 mètres de tuyaux semi-rigides DN32 et dévidoir tournant non orientable, débit 410 l/min, portée efficace 21 mètres.
- Protections sous-jacentes du véhicule.
- Vannes à assistance pneumatique.
- Système de gestion automatisé du circuit hydraulique.
- Utilisation possible des fonctions en manuel en cas de panne des automatismes.

### Système incendie poudre :

- Composition du système poudre : un réservoir de 250 kg (pour poudre BC de densité 2,2).
- Une bouteille de chasse, CO<sub>2</sub>, 20 litres.
- Une lance poudre débit théorique 250 kg/min sur 20 mètres de tuyaux souple DN45, sur le coté droit du véhicule.<sup>4</sup>

### Principaux équipements montés à demeure sur le véhicule :

- Electro-compresseur embarqué.
- Chargeur de batteries embarqué.
- Réchauffages électrique des moteurs et des citernes.
- Equipement radiophonique : deux emplacements précablés pour radio VHF (alimentation + coaxial antenne + antiparasitage).
- Eclairage périphérique 4 \* 500 w alimenté par groupe électrogène.
- Deux phares de recherche orientables électriquement depuis la cabine.
- Deux projecteurs sur la lance canon.
- Deux lampes portables anti-déflagrantes sur chargeur en cabine.
- Deux ARI sur tiroirs coulissants dans les coffres.
- Liaison phonique cabine – poste de manœuvre plate-forme.

<sup>2</sup> L'incertitude sur ces mesures est : pour l'accélération +/- 0,1 sec, pour la vitesse max +/- 0,6 Km/h. De plus, les performances routières sont susceptible de varier d'un véhicule à l'autre d'environ 3%.

<sup>3</sup> Pour l'ensemble des mesures hydrauliques, les véhicules peuvent présenter des variations individuelles compte tenu d'une part des incertitudes de mesure et d'autre part de la variabilité inhérente aux technologies utilisées. Pour un véhicule donné, il est donc préférable de se référer aux valeurs mesurées pour ce véhicule lors des essais de réception.

<sup>4</sup> Par construction, les performances des systèmes poudre sont extrêmement dépendantes des conditions extérieures et par conséquent les données constructeur ou essais réalisés ne doivent être pris qu'à titre indicatif et avec des marges d'erreur en utilisation opérationnelle d'au moins +/- 20 %.



- Gyrophares bleus et oranges.
- Marchepieds mobiles actionnés par l'ouverture de la porte.

Utilisation :

- Zone tempérée (zone arctique disponible en variante mineure : voir tableau ci-dessous).

**Récapitulatif des variantes mineures déclarées par le fabricant**

Elément	Véhicule de base	Variante disponible
Cabine	Sans climatisation	Climatisée
Circuit hydraulique	Acier galvanisé à chaud, sauf canalisations émulseurs en acier inox	Toutes canalisations en acier inox
Système poudre	Lance poudre préconnectée sur tuyaux souples	Lance poudre préconnectée sur dévidoir tournant non orientable
Projecteurs spéciaux	Eclairage périphérique 4x500W	Mat télescopique pneumatique
Avertisseurs lumineux	Gyrophares Bleus et Oranges	Rampes lumineuses à l'avant
Zone climatique d'utilisation	Zone tempéré	Zone froide : <ul style="list-style-type: none"> <li>• chauffage à air pulsé (gas-oil) des habitacles avant et arrière ;</li> <li>• étanchement des habitacles avant et arrière (passages de câbles et entrées d'air) ;</li> <li>• purge automatique du refoulement lance canon ;</li> <li>• rétroviseurs chauffant (dégivrant) électriques ;</li> <li>• huiles spéciales basses températures.</li> </ul>
Remplissage citerne eau	Vanne _ de tour	Clapet et arrêt automatique lorsque la cuve est pleine.

**Secrétariat :**  
 service  
 Technique  
 de l'aviation civile  
 Centre de Toulouse  
 1, avenue du  
 Dr Maurice Grynfogel  
 BP 53584  
 31035 Toulouse  
 cedex  
 téléphone :  
 +33 (0) 562 14 59 72  
 télécopie :  
 +33 (0) 562 14 50 06  
 mél : jean-luc.thirion

Ref : 012/2004

Date : 09/12/2005

Page 3

## ANNEXE 7

Tableau récapitulatif de répartition des points de bouclage par la gendarmerie

<b>N°</b>	<b>NOM DES POINTS DE BOUCLAGE</b>	<b>UNITE</b>
<b>1</b>	ZA SAINT-DENIS-DE-L HOTEL, Portail entrée secours.	<b>BT JARGEAU</b>
<b>2</b>	ZA SAINT-DENIS-DE-L HOTEL, Portail sortie secours.	<b>BT JARGEAU</b>
<b>3</b>	Accès principal aérodrome.	<b>BT JARGEAU</b>
<b>4</b>	ZVA SAINT-DENIS-DE-L HOTEL, bifurcation rond point de la laiterie, RD 411	<b>PSIG ORLEANS</b>
<b>5</b>	ZVA SAINT-DENIS-DE-L HOTEL, rond point de la laiterie, RD 411. Prendre en compte la RD 921 et la RD 411.	<b>BTA CHATEAUNEUF</b>
<b>6</b>	Intersection D921/D960, SAINT DENIS DE L HOTEL.	<b>BTA CHECY</b>
<b>7</b>	Intersection route d'Orléans / D921 sortie pont. JARGEAU.	<b>PSIG ORLEANS</b>

## ANNEXE 8

## TYPE D'AERONEFS

Aéronefs	Equipage + Passagers	Masse en Kgs	Carburant	Envergure en mètre	Longueur en mètre
AERO COMMANDER TURBO COMMANDER 695	2 +7	5 080	JET A1	13,43	13,10
AEROSPATIALE SA330 PUMA ( H )	2 + 20	7 500	JET A1	15,09	18,15
AEROSPATIALE AS365 DAUPHIN ( H )	1 + 9	3 400	JET A1	11,68	13,32
AGUSTA 109 ( H )	1 + 7	3 000	JET A1 835 Kgs	11,03	13,05
AGUSTA-BELL 206 ( H )	1 + 4	1 451	JET A1 230,4 Kgs	10,16	12,11
AGUSTA-BELL 407 ( H )	1 + 6	2 495	JET A1	10,67	12,70
ANTONOV AN-2	2 + 12	5 500	AVGA 100LL	18,18	12,40
ANTONOV 26	2 + 50	24 000	JET A1	29,20	23,53
APM 20 LIONCEAU	1 + 1	634	SP95 65 Litres	8,66	6,60
APM 30 LION	1 + 2	735	AVGAS 100LL et SP95 70 Litres	8,66	6,60
AQUILA AT01	1 + 1	750	SP95 120 Litres	10,30	7,30
ATR 42-500	3 + 48	18 600	JET A1	24,57	22,67
ATR 72-500	3 + 74	22 000	JET A1	27,05	27,17
BAe 146	2 + 100	42 184	JET A1	26,33	28,60
BEEHCRAFT 35 BONANZA	1 + 3	1 542	AVGAS 100LL	10,20	8,04
BEEHCRAFT 76 DUCHESS	1 + 3	1 780	AVGAS 100LL	11,58	8,85
BEEHCRAFT 400	2 + 6	7 303	JET A1	13,25	14,75
BOMBARDIER BD-100 CHALLENGER 300	2 + 8	17 010	JET A1	19,46	20,93
BOMBARDIER BD-700 GLOBAL EXPRESS	3 + 17	43 091	JET A1	28,50	30,30
BOMBARDIER LEARJET 45	2 + 10	9 162	JET A1	14,57	17,68
BOMBARDIER	2 + 8	10 660	JET A1	13,34	16,79

**ORSEC Dispositions spécifiques aérodrome – Aéroport du Loiret**

<b>LEARJET 60</b>					
<b>CANADAIR CHALLENGER CL60</b>	<b>2 + 12</b>	<b>21 853</b>	<b>JET A1</b>	<b>19,61</b>	<b>20,85</b>
<b>CESSNA 150 AEROBAT</b>	<b>1 + 1</b>	<b>726</b>	<b>AVGAS 100LL 98 à 144 Litres</b>	<b>10,11</b>	<b>7,24</b>
<b>CESSNA 152</b>	<b>1 + 1</b>	<b>760</b>	<b>AVGAS 100LL 93 à 142 Litres</b>	<b>10,11</b>	<b>7,34</b>
<b>CESSNA 172 SKYHAWK</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 100</b>	<b>AVGAS 100LL 212 Litres</b>	<b>11,00</b>	<b>8,28</b>
<b>CESSNA 177 CARDINAL</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 270</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>10,85</b>	<b>8,31</b>
<b>CESSNA 182 SKYLANE</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 411</b>	<b>AVGAS 100LL 329 Litres</b>	<b>11,00</b>	<b>8,84</b>
<b>CESSNA 206</b>	<b>1 + 5</b>	<b>1 641</b>	<b>AVGAS 100LL 348 Litres</b>	<b>10,92</b>	<b>8,62</b>
<b>CESSNA 207 SOLOY</b>	<b>1 + 7</b>	<b>1 639</b>	<b>JET A1</b>	<b>10,92</b>	<b>9,68</b>
<b>CESSNA 208 CARAVAN</b>	<b>1 + 14</b>	<b>3 600</b>	<b>JET A1</b>	<b>15,88</b>	<b>12,68</b>
<b>CESSNA 210</b>	<b>1 + 5</b>	<b>1 814</b>	<b>AVGAS 100LL 340 Litres</b>	<b>11,15</b>	<b>8,59</b>
<b>CESSNA 340</b>	<b>1 + 5</b>	<b>2 700</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>11,62</b>	<b>10,46</b>
<b>CESSNA 404 TITAN</b>	<b>2 + 8</b>	<b>3 100</b>	<b>JET A1 ou AVGAS 100LL</b>	<b>14,23</b>	<b>12,04</b>
<b>CESSNA F406 CARAVAN II</b>	<b>2 + 10</b>	<b>5 000</b>	<b>JET A1</b>	<b>15,08</b>	<b>11,89</b>
<b>CESSNA 425 CONQUEST</b>	<b>2 + 6</b>	<b>3 710</b>	<b>JET A1</b>	<b>13,45</b>	<b>10,93</b>
<b>CESSNA 510 MUSTANG</b>	<b>2 + 4</b>	<b>3 900</b>	<b>JET A1</b>	<b>13,16</b>	<b>12,37</b>
<b>CESSNA CITATION 500</b>	<b>2 + 5</b>	<b>5 380</b>	<b>JET A1</b>	<b>14,35</b>	<b>13,26</b>
<b>CESSNA CITATION 525</b>	<b>2 + 5</b>	<b>4 717</b>	<b>JET A1</b>	<b>14,30</b>	<b>12,98</b>
<b>CESSNA CITATION C25A</b>	<b>2 + 6</b>	<b>5 600</b>	<b>JET A1</b>	<b>15,19</b>	<b>14,53</b>
<b>CESSNA CITATION C25B</b>	<b>2 + 6</b>	<b>6 291</b>	<b>JET A1</b>	<b>16,26</b>	<b>15,59</b>
<b>CESSNA CITATION C25C</b>	<b>2 + 7</b>	<b>7 688</b>	<b>JET A1</b>	<b>15,49</b>	<b>16,26</b>
<b>CESSNA CITATION 560</b>	<b>2 + 10</b>	<b>7 634</b>	<b>JET A1</b>	<b>16,69</b>	<b>14,91</b>
<b>CESSNA CITATION C56X</b>	<b>2 + 10</b>	<b>9 071</b>	<b>JET A1</b>	<b>17,17</b>	<b>16,00</b>
<b>CESSNA 650 CITATION VII</b>	<b>2 + 6</b>	<b>10 200</b>	<b>JET A1</b>	<b>16,31</b>	<b>16,90</b>
<b>CESSNA 680 SOVEREIGN</b>	<b>2 + 8</b>	<b>11 000</b>	<b>JET A1</b>	<b>19,30</b>	<b>19,35</b>
<b>CIRRUS SR 20 (avec parachute)</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 315</b>	<b>AVGAS 100LL 247 L Litres</b>	<b>11,68</b>	<b>7,92</b>
<b>CIRRUS SR 22</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 542</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>11,68</b>	<b>7,92</b>



**ORSEC Dispositions spécifiques aérodrome – Aéroport du Loiret**

<b>(avec parachute)</b>			<b>306,6 Litres</b>		
<b>DASSAULT FALCON 10</b>	<b>2 + 7</b>	<b>8 500</b>	<b>JET A1</b>	<b>13,08</b>	<b>13,86</b>
<b>DASSAULT FALCON 20</b>	<b>2 + 10</b>	<b>13 000</b>	<b>JET A1</b>	<b>16,32</b>	<b>17,15</b>
<b>DASSAULT FALCON 50</b>	<b>2 + 12</b>	<b>17 000</b>	<b>JET A1</b>	<b>18,86</b>	<b>18,52</b>
<b>DASSAULT FALCON 900</b>	<b>2 + 15</b>	<b>21 900</b>	<b>JET A1</b>	<b>21,38</b>	<b>20,21</b>
<b>DASSAULT FALCON 2000</b>	<b>2 + 8</b>	<b>19 142</b>	<b>JET A1</b>	<b>21,38</b>	<b>20,23</b>
<b>DASSAULT FALCON 7X</b>	<b>2 + 19</b>	<b>31 298</b>	<b>JET A1</b>	<b>26,21</b>	<b>23,19</b>
<b>DASSAULT AVIATION-DORNIER ALPHA JET</b>	<b>1 + 1</b>	<b>8 000</b>	<b>JET A1 1520Kgs</b>	<b>9,11</b>	<b>11,84</b>
<b>DE HAVILLAND DHC6 TWIN OTTER</b>	<b>2 + 20</b>	<b>5 600</b>	<b>JET A1</b>	<b>19,81</b>	<b>15,75</b>
<b>DIAMOND DA20 KATANA</b>	<b>1 + 1</b>	<b>800</b>	<b>AVGAS 100LL 93 Litres</b>	<b>10,87</b>	<b>7,16</b>
<b>DIAMOND DA40 DIAMOND STAR</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 150</b>	<b>AVGAS 100LL ou JET A1 189 Litres</b>	<b>11,94</b>	<b>8,01</b>
<b>DIAMOND DA42 TWIN STAR</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 700</b>	<b>JET A1 197 Litres</b>	<b>13,56</b>	<b>8,53</b>
<b>DORNIER 228</b>	<b>2 + 15</b>	<b>6 600</b>	<b>JET A1</b>	<b>16,97</b>	<b>16,56</b>
<b>DORNIER 328TP</b>	<b>2 +39</b>	<b>13 990</b>	<b>JET A1</b>	<b>20,98</b>	<b>21,23</b>
<b>DORNIER 328 JET</b>	<b>2 +33</b>	<b>15 660</b>	<b>JET A1</b>	<b>20,98</b>	<b>21,23</b>
<b>EMBRAER E50P PHENOM 100</b>	<b>2 + 4</b>	<b>4 750</b>	<b>JET A1 1584 Litres</b>	<b>12,30</b>	<b>12,82</b>
<b>EMBRAER E55P PHENOM 300</b>	<b>2 + 6</b>	<b>8 150</b>	<b>JET A1 3023 Litres</b>	<b>15,91</b>	<b>15,64</b>
<b>EMBRAER E121 XINGU</b>	<b>2 + 9</b>	<b>5 670</b>	<b>JET A1</b>	<b>14,55</b>	<b>12,25</b>
<b>EUROCOPTER EC135</b>	<b>1 + 5</b>	<b>2 900</b>	<b>JET A1 560 Kgs</b>	<b>10,20</b>	<b>12,16</b>
<b>EUROCOPTER AS350 ECUREUIL</b>	<b>1 + 5</b>	<b>2 250</b>	<b>JET A1</b>	<b>10,69</b>	<b>12,94</b>
<b>EXTRA 300</b>	<b>1 + 1</b>	<b>868</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>7,70</b>	<b>6,65</b>
<b>FAIRCHILD METRO SW3</b>	<b>2 + 8</b>	<b>4 540</b>	<b>JET A1</b>	<b>13,98</b>	<b>12,22</b>
<b>FAIRCHILD METRO SW4</b>	<b>2 + 14</b>	<b>5 700</b>	<b>JET A1</b>	<b>17,37</b>	<b>18,09</b>
<b>FOKKER 27</b>	<b>3 + 44</b>	<b>20 639</b>	<b>JET A1</b>	<b>29,00</b>	<b>23,06</b>
<b>FOKKER 50</b>	<b>3 + 50</b>	<b>20 820</b>	<b>JET A1</b>	<b>29,00</b>	<b>25,25</b>
<b>FOUGA CM 170 MAGISTER</b>	<b>1 + 1</b>	<b>3 200</b>	<b>JET A1</b>	<b>12,12</b>	<b>10,06</b>
<b>GARDAN GY80</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 150</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>9,70</b>	<b>6,64</b>

**ORSEC Dispositions spécifiques aérodrôme – Aéroport du Loiret**

<b>HORIZON</b>					
<b>GRUMMAN AMERICAN AA-5</b>	<b>1 + 4</b>	<b>1 090</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>9,62</b>	<b>6,70</b>
<b>GULFSTREAM AEROSPACE G-200</b>	<b>2 + 10</b>	<b>16 080</b>	<b>JET A1</b>	<b>17,70</b>	<b>18,97</b>
<b>GULFSTREAM G550</b>	<b>2 + 19</b>	<b>41 227</b>	<b>JET A1 13 086 Tonnes</b>	<b>28,50</b>	<b>29,39</b>
<b>HAWKER 4000 HORIZON</b>	<b>2 + 12</b>	<b>17 917</b>	<b>JET A1</b>	<b>18,82</b>	<b>21,18</b>
<b>LOCKHEED C130 HERCULE</b>	<b>5 + 64</b>	<b>70 310</b>	<b>JET A1</b>	<b>40,41</b>	<b>34,37</b>
<b>MITSUBISHI MU-2</b>	<b>2 + 11</b>	<b>5 250</b>	<b>JET A1</b>	<b>11,94</b>	<b>12,01</b>
<b>MOONEY M20</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 168</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>10,67</b>	<b>7,06</b>
<b>MUDRY CAP 10</b>	<b>1 + 1</b>	<b>830</b>	<b>AVGAS 100LL 150 Litres</b>	<b>8,06</b>	<b>7,16</b>
<b>PIAGGIO P180 AVANTI</b>	<b>2 + 7</b>	<b>5 489</b>	<b>JET A1</b>	<b>14,03</b>	<b>14,41</b>
<b>PILATUS PC6 TURBO PORTER</b>	<b>1 + 10</b>	<b>2 800</b>	<b>JET A1</b>	<b>15,87</b>	<b>10,90</b>
<b>PILATUS PC-12</b>	<b>2 + 9</b>	<b>4 500</b>	<b>JET A1</b>	<b>16,23</b>	<b>14,4</b>
<b>PIPER PA30 TWIN COMMANCHE</b>	<b>1 + 3</b>	<b>2000</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>10,97</b>	<b>7,67</b>
<b>PIPER PA31 CHIEFTAIN</b>	<b>2 + 8</b>	<b>3 000</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>13,56</b>	<b>10,52</b>
<b>PIPER PA42 CHEYENNE</b>	<b>2 + 6</b>	<b>5 125</b>	<b>JET A1</b>	<b>14,53</b>	<b>13,23</b>
<b>PIPER PA44 SEMINOLE</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 724</b>	<b>AVGAS 100LL 409 Litres</b>	<b>11,77</b>	<b>8,41</b>
<b>PIPER PA46 MALIBU</b>	<b>1 + 5</b>	<b>1 969</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>13,10</b>	<b>8,80</b>
<b>PIPER P46T MERIDIAN</b>	<b>1 + 5</b>	<b>2 310</b>	<b>JET A1</b>	<b>13,10</b>	<b>9,00</b>
<b>PIPER PA60 AEROSTAR</b>	<b>1 + 5</b>	<b>2 864</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>11,18</b>	<b>10,61</b>
<b>RAYTHEON BEEHCRAFT KING AIR 90</b>	<b>2 + 6</b>	<b>4 756</b>	<b>JET A1</b>	<b>15,32</b>	<b>10,82</b>
<b>RAYTHEON BEEHCRAFT KING AIR 200</b>	<b>2 + 13</b>	<b>5 700</b>	<b>JET A1</b>	<b>16,61</b>	<b>13,34</b>
<b>RAYTHEON BEEHCRAFT KING AIR 350</b>	<b>2 + 11</b>	<b>6 804</b>	<b>JET A1</b>	<b>17,65</b>	<b>14,22</b>
<b>RAYTHEON BEEHCRAFT 390 PREMIER</b>	<b>2 + 6</b>	<b>5 670</b>	<b>JET A1</b>	<b>1356</b>	<b>14,02</b>
<b>RAYTHEON BEEHCRAFT 1900D</b>	<b>2 + 19</b>	<b>7 000</b>	<b>JET A1</b>	<b>17,67</b>	<b>17,63</b>
<b>RAYTHEON HAWKER 800</b>	<b>2 + 8</b>	<b>12 247</b>	<b>JET A1</b>	<b>15,65</b>	<b>15,60</b>

**ORSEC Dispositions spécifiques aérodrome – Aéroport du Loiret**

<b>RAYTHEON BEEHCRAFT BE58 BARON</b>	<b>1 + 5</b>	<b>2 495</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>11,53</b>	<b>9,09</b>
<b>ROBIN DR 400</b>	<b>1 + 3</b>	<b>900</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>8,72</b>	<b>6,96</b>
<b>ROCKWELL COMMANDER 114</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 425</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>9,98</b>	<b>7,63</b>
<b>SAAB 340</b>	<b>2 + 35</b>	<b>12 925</b>	<b>JET A1</b>	<b>21,44</b>	<b>19,73</b>
<b>HUGHES/SCHWEIZER 300 ( H )</b>	<b>1 + 2</b>	<b>930</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>8,20</b>	<b>9,40</b>
<b>SIKORSKY SK 76 ( H )</b>	<b>2 + 8</b>	<b>4 500</b>	<b>JET A1</b>	<b>13,41</b>	<b>16,00</b>
<b>SOCATA TB09 TAMPICO</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 060</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>9,76</b>	<b>7,70</b>
<b>SOCATA TB10</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 100</b>	<b>AVGAS 100LL 210 Litres</b>	<b>9,76</b>	<b>7,70</b>
<b>SOCATA TB20 TRINIDAD</b>	<b>1 + 3</b>	<b>1 400</b>	<b>AVGAS 100LL 336 Litres</b>	<b>9,76</b>	<b>7,70</b>
<b>SOCATA TBM 700</b>	<b>2 + 5</b>	<b>3 400</b>	<b>JET A1</b>	<b>12,68</b>	<b>10,64</b>
<b>SOCATA TBM 900</b>	<b>2 + 4</b>	<b>3 353</b>	<b>JET A1</b>	<b>12,82</b>	<b>10,71</b>
<b>SUKHOÏ 26</b>	<b>1</b>	<b>962</b>	<b>AVGAS 100LL</b>	<b>7,80</b>	<b>6,83</b>
<b>TRANSALL C160</b>	<b>5 + 58</b>	<b>51 000</b>	<b>JET A1</b>	<b>40,00</b>	<b>32,40</b>
<b>ULM</b>	<b>1 + 1</b>	<b>450</b>	<b>SP98</b>		
<b>WESTLAND LYNX ( H )</b>	<b>2</b>	<b>5 530</b>	<b>JET A1</b>	<b>12,80</b>	<b>13,33</b>

## AVIONS COMMERCIAUX -FRET





## AVIONS AFFAIRES



[www.loiret.aeroport.fr](http://www.loiret.aeroport.fr)

**ANNUAIRE**

<b>AEROPORT / SMAEDAOL (voir organigramme annexe 6)</b>		
<b>Directeur</b>	<b>02 38 46 33 34</b>	<b>06 14 02 61 53</b>
<b>Chef navigation aérienne</b>	<b>02 38 46 33 30</b>	<b>06 13 21 73 04</b>

<b>RCC CINQ MARS LA PILE</b>	
<b>Salle opérationnelle 24/24h</b>	<b>02 47 96 43 81</b>
<b>Standard</b>	<b>02 47 96 28 00</b> <b>02 47 96 28 25</b>
<b>RCC LYON MONT-VERDUN</b> (transfert occasionnel du RCC Cinq Mars la Pile)	
<b>Standard</b>	<b>04 72 54 86 86</b> <b>04 78 14 65 89</b>

<b>DSAC BREST</b>	
<b>Directeur</b>	<b>02 98 32 02 07</b>
<b>Astreinte 24/24h</b>	<b>06 88 72 39 58</b>

<b>CODIS</b>	<b>18 ou 112</b>
<b>GENDARMERIE</b>	<b>17</b>

<b>PREFECTURE 24/24h</b>	<b>02 38 81 40 00</b>
--------------------------	-----------------------

Les coordonnées des autres acteurs du plan sont consultables dans l'annuaire ORSEC.

**GLOSSAIRE**

ACC	Centre de contrôle régional ( <i>Air control centre</i> )
AFIS	Service d'information de vol d'aérodrome ( <i>Airport flight information</i> )
ALERFA	Aéronef considéré en état d'urgence
APP	Centre de contrôle d'approche ( <i>Approach control</i> )
BAAP	Brigade Aérienne d'Appui Projection
BDP	Bureau de piste
BEA	Bureau Enquêtes et Analyses
BGA	Brigade de Gendarmerie de l'Air
BGTA	Brigade des transports aériens
BIA	Bureau Information Aéronautique
CAP	Circulation Aérienne Publique
CASV	Centre Air de Saut en Vol
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CCS	Centre de Coordination et de Sauvetage ( <i>Rescue Coordination Center - RCC</i> )
CIVC	Cellule d'Identification des Victimes de Catastrophes (gendarmerie nationale)
CO.AIR	Centre des Opérations Air
COD	Centre Opérationnel Départemental
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
COG	Centre des Opérations de la Gendarmerie
COGIC	Centre Opérationnel de Gestion Interministérielle des Crises (Ministère Intérieur)
COP	Commandant des Opérations de Police
COS	Commandant des Opérations de Secours
COSIC	Centre d'Opération des Systèmes d'Information et de Communication
COZ	Centre Opérationnel de Zone
CPE	Consignes Permanentes d'Emploi
CTA	Centre de Traitement de l'Alerte (CODIS)
CUMP	Cellule d'Urgence Médico-Psychologique
DDT	Direction Départementale des Territoires
DETRESFA	Aéronef considéré en état de détresse
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DMD	Délégation Militaire Départementale
DOI	Directeur des Opérations Internes
DOS	Directeur des Opérations de Secours

## ORSEC Dispositions spécifiques aérodrome – Aéroport du Loiret

DSAC	Direction de la surveillance de l'aviation civile
DSM	Directeur des Secours Médicaux
DT-ARS	Délégation Territoriale – Agence Régionale de Santé
DV	Directeur des Vols
EVASAN	Évacuation Sanitaire
FPT	Fourgon Pompe Tonne
FIC	Centre d'Information de vol ( <i>Flight information centre</i> )
GGD	Groupement de Gendarmerie Départemental
IRCG	Institut de Recherche Criminelle de la Gendarmerie
NOVI	NOmbreuses VIctimes (plan ORSEC)
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
ORSEC	Organisation de la Réponse de Sécurité Civile
PCA	Poste de Commandement Avancé
PCO	Poste de Commandement Opérationnel
PFG	Pompes Funèbres Générales
PMA	Poste Médical Avancé
POI	Plan d'Opération Interne
RCC	<i>Rescue Coordination Centre</i> (Centre de Coordination et de Sauvetage - CCS)
RSSU	Réseau Secours et Soins d'Urgence
SAR	Search And Rescue ( <i>Recherches et Sauvetage</i> )
SATER	Sauvetage Aéro-TERrestre (plan ORSEC)
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SIDSIC	Service Interministériel Départemental des Systèmes d'Information et de Communication (préfecture)
SIRACED-PC	Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Économiques de Défense et de la Protection Civile (préfecture)
SMAEDAOL	Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation de la Desserte Aérienne de l'Ouest du Loiret
SSCA	Section des Services de la Circulation Aérienne
SSLIA	Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies des Aéronefs (moyens aérodrome)
SAMU	Service d'Aide Médicale d'Urgence
TWR	Tour de contrôle d'aérodrome ( <i>Tower</i> )
UTM	Universal Transverse Mercator
VIRP	Véhicule d'Intervention Rapide Polyvalent
VMA	Véhicule Mousse d'Aérodrome
VSA	Véhicule de Secours Aéronautique



## ORSEC Dispositions spécifiques aérodrome – Aéroport du Loiret

ZA	Zone d'Aérodrome
ZVA	Zone Voisine d'Aérodrome