



Instruction n° 0 0 0 8 2 /CCAA/DG/DSF du 0 7 AVR. 2006
relatif à la réaction à une menace à la bombe contre un aéronef

1- Aéronef au sol

Lorsqu'une menace à la bombe porte sur un aéronef qui est encore au sol, et une fois que la menace a été évaluée, les exploitants d'aéronefs, en consultation avec les autorités aéroportuaires, doivent :

- faire débarquer tous les passagers et membres d'équipage, avec tous les bagages de cabine, par des escaliers ou des passerelles; les toboggans d'évacuation ne doivent être utilisés que dans les cas d'urgence extrême;
- diriger l'aéronef vers un emplacement éloigné tel que le poste de stationnement isolé;
- isoler et filtrer à nouveau tous les passagers et leurs bagages de cabine, et les maintenir dans une aire séparée jusqu'à ce que les membres d'équipage, les bagages de soute, le fret et les fournitures de restauration et de service aient été filtrés, fouillés et déclarés inoffensifs;
- décharger tous les bagages de soute et demander aux passagers d'identifier leurs bagages, qui doivent alors être filtrés ou fouillés avant d'être rechargés à bord;
- décharger toutes les marchandises, qui doivent alors être filtrées ou fouillées avant d'être rechargées à bord;
- décharger les fournitures de restauration et de service, et vérifier leur intégrité;
- faire fouiller l'aéronef.

2- Aéronef en vol

2.1 Lorsqu'une menace à la bombe porte sur un aéronef en vol, et une fois que la menace a été évaluée comme étant positive, l'exploitant de l'aéronef doit contacter le pilote commandant de bord, directement ou par l'intermédiaire de l'organisme des services de la circulation aérienne, pour lui donner des renseignements au sujet de la menace et de l'engin ainsi que de la façon de réagir.

2.2 Ayant reçu les informations, le pilote commandant de bord doit prescrire une fouille discrète de l'aéronef par des membres de l'équipage, dans la mesure où cela est possible en vol et de façon à ne pas effrayer les passagers.

2.3 Dans les cas où l'évaluation de la menace à la bombe indique qu'il est peu probable que la bombe soit effectivement à bord, mais où l'exploitant de l'aéronef ou le pilote commandant de bord souhaite être prudent (par exemple avant de commencer un long vol sur l'océan), l'aéronef doit être détourné vers un aéroport sur lequel il peut atterrir en sécurité. Après l'atterrissage, il y a lieu d'envisager de prendre les mesures décrites ci-dessus pour les menaces contre un aéronef au sol.

2.4 Si le pilote commandant de bord a de bonnes raisons de croire qu'il y a une bombe à bord de l'aéronef, il y a lieu de réfléchir aux effets qu'une explosion à bord peut avoir sur des personnes au sol, en particulier dans les zones à forte densité de population. Des mesures du genre de celles qui sont indiquées ci-après doivent être prises :

- une urgence à bord doit être déclarée à l'organisme ATS, avec indication de la nature de l'urgence, et l'aéronef doit être détourné vers l'aérodrome civil ou militaire le plus proche où il peut atterrir en sécurité. La route vers l'aérodrome le plus proche désigné doit contourner les zones à forte densité de population;
- si l'aéronef est obligé d'effectuer une approche au-dessus d'une zone à forte densité de population, il doit être autorisé à atterrir sur l'aérodrome conformément aux procédures d'urgence en vigueur. Il faut éviter d'allonger son temps de vol en le déroulant vers un autre aérodrome;
- si un atterrissage immédiat n'est pas possible, il y a lieu d'envisager d'obtenir des avis de spécialistes en communiquant par radio avec l'organisme ATS ou une autre station au sol qui, à son tour, doit fournir une liaison par fil avec des spécialistes du Cameroun en matière de désamorçage d'engins explosifs. Dans les transmissions, il y a lieu de prendre en compte la possibilité d'une écoute des radiocommunications entre l'aéronef et les organismes ATS, avec les risques que cela comporte. Il convient d'envisager d'utiliser les communications téléphoniques de l'aéronef ou des téléphones numériques portables;
- le pilote commandant de bord peut aussi envisager de demander discrètement s'il y a à bord un passager spécialiste du désamorçage ou de la neutralisation de bombes ou d'explosifs. Il convient de faire cette communication à mots couverts (par exemple en employant des sigles) afin de réduire le risque d'alarmer les autres passagers. Il convient aussi de faire preuve de prudence à l'égard de compétences affirmées par un passager, et si possible une vérification de ses antécédents doit être effectuée à travers l'organisme ATS ou la station au sol avec lesquels l'aéronef est en communication.

2.5 Outre les indications ci-dessus, si un engin explosif suspecté est découvert à bord, le pilote commandant de bord doit prescrire :

- que l'objet suspect ne soit pas déplacé, touché ou ouvert;
- que les passagers en soient éloignés le plus possible, qu'ils soient invités à boucler leur ceinture de sécurité et à tenir la tête au-dessous du sommet des sièges;
- que l'oxygène portable, les bouteilles d'alcool et les nécessaires de premiers soins soient enlevés de la zone environnante. Des extincteurs doivent être à portée.

2.6 S'il est possible d'atterrir immédiatement, l'article suspect doit être laissé en place, couvert de polythène et ensuite recouvert d'oreillers, de couvertures, de manteaux et autres matériaux pour atténuer les effets d'une explosion. L'article lui-même doit être gardé au sec (d'où le polythène) mais les matières enveloppantes doivent être mouillées pour réduire le risque d'incendie.

2.7 S'il est impossible d'atterrir immédiatement, le pilote commandant de bord doit prendre en compte les avis des spécialistes de neutralisation d'explosifs mentionnés plus haut et envisager de déplacer l'article suspect, particulièrement si sa position met l'aéronef en danger. Le manuel de vol de l'aéronef doit identifier pour ce type d'aéronef l'emplacement où une bombe présentera le moindre risque. Si c'est une porte, une plate-forme stable composée de matériaux durs pour atténuer les effets d'une

+

explosion, par exemple des bagages de cabine, doit être assemblée au centre de la porte, et l'article suspect doit être placé sur cette plate-forme.

2.8 Il est peu probable qu'un engin explosif placé à bord d'un aéronef soit muni d'un mécanisme de déclenchement par manipulation. Néanmoins, s'il faut le déplacer les mesures ci-après doivent être prises :

- ne pas ouvrir l'objet suspect;
- vérifier qu'il peut être déplacé librement, c'est-à-dire qu'il n'y a pas, par exemple, un fil le reliant à la structure de l'aéronef, ce qui peut indiquer la présence d'un mécanisme de déclenchement par manipulation;
- le déplacer avec précaution et maintenir la posture dans laquelle il a été trouvé;
- le placer, avec la même posture, dans l'emplacement de moindre risque pour les effets d'une explosion, entouré comme il est indiqué plus haut, et convenablement assujéti pour l'empêcher de bouger en vol, ou au cours de la décélération ou de l'atterrissage.

Note 1 : Il convient d'éviter toute procédure comportant une déconnexion ou une coupure de circuits électriques dans les objets suspects.

Note 2 : En règle générale, un paquet ou article suspect ne doit pas être largué à partir d'un aéronef en vol, en particulier par une porte dorso-latérale, une sortie d'urgence ou une trappe. Des tests ont montré que l'objet serait soumis à un fort buffeting par l'écoulement de l'air. Cela pourrait causer une explosion à proximité du fuselage ou d'un moteur, avec perte de contrôle et éventuellement destruction de l'aéronef.

2.9 Si aucun article suspect n'est trouvé et s'il est impossible d'atterrir immédiatement, le pilote commandant de bord doit envisager ce qui suit :

- bien qu'une menace à la bombe ait été reçue et évaluée comme ROUGE, continuer de voler aussi normalement que possible en balançant l'avantage d'atterrir sans tarder contre les risques d'une action trop hâtive;
- déclarer une situation d'urgence et diriger l'aéronef vers l'aérodrome approprié le plus proche. Le choix de l'aérodrome doit prendre en compte les impératifs de performances d'atterrissage, les aides d'approche, les moyens d'urgence et la proximité entre la trajectoire d'approche et des zones à forte densité de population;
- informer complètement l'organisme ATS au sujet des intentions de l'équipage, afin que les mesures au sol appropriées puissent être prises à l'aérodrome d'atterrissage prévu;
- donner pour instruction à l'équipage de cabine de se préparer à un possible atterrissage d'urgence et à l'utilisation éventuelle d'oxygène ou de masques de protection contre la fumée;
- si c'est opérationnellement possible, ramener à zéro la pression différentielle de la cabine par une descente de l'aéronef jusqu'à l'altitude de la cabine. Ne pas augmenter l'altitude de la cabine. Maintenir cette altitude de cabine jusqu'au commencement de la descente. Si les considérations d'altitude minimale de sécurité et d'autonomie le permettent, faire descendre l'aéronef au-dessous de 10 000 ft;
- tenter autant que possible de minimiser les manoeuvres de l'aéronef et d'éviter la turbulence;
- donner une attention particulière au choix entre voler vite pour minimiser le temps de vol et voler lentement pour minimiser les charges aérodynamiques et les dommages en cas de brèche dans le fuselage. Dans la plupart des cas, la vitesse de pénétration en air turbulent sera un compromis raisonnable;

4

- envisager d'établir dès que possible la configuration d'atterrissage de l'aéronef;
- demander des détails à l'aérodrome d'atterrissage au sujet des considérations de stationnement éloigné et de la disponibilité immédiate d'escaliers pour le débarquement des passagers. L'aérodrome doit être avisé de la nécessité d'éloigner les passagers de l'aéronef, le plus vite possible après l'atterrissage, jusqu'à une distance d'au moins 200 m dans la direction d'où vient le vent.

2.10 Lorsqu'un aéronef atterrit après réception d'une menace à la bombe évaluée comme ROUGE ou ORANGE, des dispositions doivent être prises pour faire débarquer les passagers et l'équipage le plus vite possible (avec leurs bagages de cabine si les circonstances le permettent). Les services d'urgence nécessaires doivent être mis en oeuvre pour préserver les vies humaines et prévenir des blessures, et l'aéronef doit être stationné à un endroit où il ne met pas en danger des personnes ou des bâtiments en cas d'explosion. Les mesures prévues dans le cas d'une menace à la bombe contre un aéronef au sol doivent alors être mises en oeuvre.



Le Directeur Général,

Sama Juma Ignatius
SAMA JUMA Ignatius