



La checklist qui sera proposée par l’Autorité de l’aviation civile dans le cadre de la surveillance continue qu’elle exerce a pour objet d’aider l’exploitant à identifier et réaliser les actions nécessaires avant le redémarrage ou l’augmentation en termes de volume de l’exploitation de son aérodrome après une forte réduction d’activité. Elle n’aborde que les aspects sécurité (pas de prise en compte des aspects sanitaires ni de sûreté hormis la vérification des accès côté piste). Elle a été construite en utilisant notamment comme documents de travail le doc 9981 de l’OACI et un certain nombre de documents déjà existants publiés par l’ACI, la FSF, et l’EASA.

Afin d’aborder le redémarrage dans les meilleures conditions, cette démarche de prise en compte des risques induits par la période d’inactivité devra être menée conjointement par l’exploitant d’aérodrome avec les autorités de l’aviation civile et les services de navigation aérienne.

Puisque l’approbation du changement est nécessaire, il est conseillé de tenir régulièrement l’Autorité informée de l’état d’avancement des contrôles et des difficultés qui pourraient être rencontrées. Les contrôles d’infrastructure et des aides au sol seront réalisés par l’exploitant avec l’objectif de « recertifier » son infrastructure car l’état de l’infrastructure est un élément essentiel à la reprise.

Les actions liées aux procédures d’exploitation et au fonctionnement du système de gestion de l’exploitant listées dans ce document sont essentielles pour acter le redémarrage. Il est à ce titre conseillé, outre les contacts téléphoniques réguliers avec l’Autorité, qu’une réunion soit organisée par le responsable d’aérodrome avec l’Autorité et les services de la navigation aérienne peu de temps avant la reprise envisagée de l’exploitation pour s’assurer que l’ensemble des points a été traité et que les délais envisagés pour la reprise sont pertinents.

L’approbation du changement devra être effective avant la publication du NOTAM et du SUP AIP nécessaire.

1. Reprise des opérations commerciales sur un aérodrome et rôle de l’AAC

La reprise des opérations aériennes commerciales sur un aérodrome dont l’activité a été réduite voire suspendue pendant de longues semaines ou mois engendre une situation particulière nouvelle, « anormale » créant ainsi des risques de sécurité accrus qu’il faut identifier. Une analyse de risques spécifiques doit donc être effectuée par l’exploitant d’aérodrome, en lien avec les Autorités de l’aviation civile responsables de la surveillance continue de l’exploitant et les services de navigation aérienne présents sur l’aérodrome.

Les mesures de réduction de risque comprendront notamment des actions de vérifications et de contrôles réalisées par l’exploitant, la mise en place éventuelle de nouvelles procédures, des actions de formation, sensibilisation et de communication envers les personnels et les tiers préalables à la reprise d’exploitation, des actions de maintenance sur les équipements critiques interrompues, des

limitations de capacité au démarrage. Les actions décidées seront adaptées à l'infrastructure du terrain, à l'organisation de l'exploitant et aux conditions d'exploitation associées à l'aérodrome.

Conformément aux dispositions de l'Annexe 14, pour tout exploitant recevant du trafic international commercial, ce travail d'évaluation du changement lié à la reprise de l'activité doit être réalisé dans le cadre du système de gestion de la sécurité de l'exploitant, en coordination avec l'Autorité. Cette étude de changement doit être approuvée pour tout exploitant certifié. Ainsi, avant la reprise effective des opérations, en vue d'approuver la démarche de l'exploitant et d'avoir une vision commune sur les résultats des actions de contrôles, une réunion entre l'Autorité, le directeur d'aérodrome, et les services de navigation aérienne présents sur l'aérodrome devrait être organisée pour s'assurer que tous les points essentiels ont été identifiés et étudiés avant la reprise.

Afin de faciliter le travail d'analyse, il a été jugé intéressant de proposer aux exploitants une checklist générique qui reprend par domaine les points principaux méritant attention et contrôles. Elle ne se veut pas pour autant exhaustive, l'exploitant étant le mieux placé pour identifier un risque qui lui serait propre (étant donné son infrastructure ou son organisation, sa situation géographique, ses conditions d'exploitation...) et elle doit être adaptée à la situation de l'aérodrome, notamment au niveau d'activité maintenu pendant la crise traversée.

La liste des domaines ci-dessous est inspirée de celle contenue dans le document PANS-Aérodromes 9981 de l'OACI.

INFRASTRUCTURES ET AIDES AU SOL

OBSTACLES:

- Vérifier qu'il n'y a pas de nouveaux obstacles présents dans l'emprise et aux alentours de l'aérodrome et notamment vérifier que les surfaces de limitation d'obstacles ne sont pas percées (OLS et OFZ). Si tel est le cas, les faire supprimer (OFZ) ou mettre en place un balisage et une information aéronautique spécifique appropriée (OLS) si nécessaire, après avoir vérifié que les opérations aériennes ne sont pas compromises. Les nouveaux obstacles pourraient être typiquement des grues temporaires, des mâts ou des arbres ou cultures devenus hauts....
- Vérifier que les aéronefs qui resteraient stationnés sur des parkings ou des voies de circulation condamnées lors de la reprise progressive des opérations ne percent pas les surfaces de limitation d'obstacles, notamment au niveau de l'aire critique des aides à la navigation pour les pistes en service.

- Vérifier que le balisage de l'ensemble des obstacles est visible et fonctionne la nuit.

CARACTERISTIQUES PHYSIQUES :

- Réaliser des inspections approfondies de l'état de l'ensemble des surfaces revêtues et non revêtues de l'aire de mouvement en apportant une attention particulière à la propreté de ces surfaces et la présence de FOD sur les aires proches des pistes ou des voies de circulation (bandes de piste, prolongement dégagé, prolongement d'arrêt, zone de sécurité d'extrémité de piste, bandes de voie de circulation, aire de fonctionnement de radioaltimètre, aire d'avant-seuil)...
- Signaler tout signe de dégradation importante de la surface (départs de matériaux ou végétaux...) et effectuer les réparations correspondantes. Si les réparations nécessaires sont reportées, les voies et aires dégradées concernées seront déclarées inexploitable (à spécifier dans le NOTAM). Dans le cas de dégradations mineures, leur évolution devra être surveillée et leur réparation planifiée.
- Pour les chaussées sur lesquelles les aéronefs ont stationné de manière prolongée, vérifier que celles-ci ne sont pas enfoncées ou tassées et qu'il n'y a pas en outre de dégradations liées aux fuites possibles de fluide en provenance des aéronefs. Effectuer ces vérifications avant la reprise de l'exploitation. Les dégâts constatés devront être réparés avant de rendre les chaussées utilisables. Si les réparations sont reportées, il faudra rendre les voies et aires dégradées concernées inexploitable (à spécifier dans le NOTAM).
- D'une manière générale, ces inspections approfondies seront menées en considérant que l'infrastructure de l'aérodrome doit être 'recertifiée'.
- Pour les pistes ou voies de circulation non revêtues, ainsi que leurs abords, et en fonction de l'état de la végétation, faucher l'herbe (et de s'en débarrasser) et s'assurer que le balisage des voies est bien de nouveau visible. Si besoin, réparer les dégâts qui auraient été causés par la pluie ou la présence d'animaux supplémentaires sur le terrain, venus en l'absence de trafic...

RESEAUX ELECTRIQUES ET AIDES VISUELLES :

- En cas d'arrêt total, vérifier le bon fonctionnement des réseaux électriques alimentant les installations techniques et commerciales et le balisage lumineux. Ces vérifications concerneront les onduleurs, régulateurs, automates, et pour les équipements utilisant des batteries, leur niveau de charge, et vérifier en lien avec les services de navigation aérienne le bon fonctionnement de la radio et des aides à la navigation.
- Vérifier également le bon fonctionnement du secours électrique (vérifier que le temps de commutation répond aux exigences), ainsi que celui des barres d'arrêt si elles existent (LVP).

Vérifier :

- l' état des marquages, des feux, des panneaux et des balises,
- le fonctionnement du balisage lumineux (continuité du balisage et circuit dédié)
- le fonctionnement des barres d'arrêt en cas de LVP
- l'état et le fonctionnement du PAPI (ampoules, caissons intacts, pas de nid d'oiseau...)

Ces vérifications seront plus ou moins approfondies au regard de l'utilisation du terrain et de la maintenance réalisée pendant la période où les opérations de l'aérodrome ont été réduites ou suspendues.

INSTALLATIONS

- Vérifier l'état des clôtures, des systèmes d'assainissement et la présence et l'état des indicateurs de direction de vent.

NOTAM

- Emettre un NOTAM pour préciser les contraintes d'exploitation liées au redémarrage.

SERVICES RENDUS PAR L'EXPLOITANT

SSLIA (Services de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs)

- Fixer le niveau de protection SSLIA en fonction du trafic attendu lors de la reprise et vérifier que les conditions liées à ce niveau sont respectées. Si le niveau de protection est amené à évoluer par la suite, les vérifications correspondantes seront à nouveau effectuées. De même, vérifier que les vêtements de protection et l'équipement respiratoire fournis, les extincteurs, équipements et véhicules SSLIA correspondants sont en bon état de fonctionnement.

- Vérifier que les cheminements utilisés par les véhicules SSLIA lors des interventions sont bien dégagés de tout véhicule ou objet et permettent de respecter les dispositions réglementaires en matière de temps d'intervention.
- Tester le service de communication et d'alerte assuré entre le poste d'incendie, la tour de contrôle et les véhicules afin de s'assurer qu'il fonctionne.

SPPA (Service de Protection du Péril Animalier)

- Pour tous les terrains concernés par la reprise d'exploitation, prise en compte par le SPPA rendu sur le terrain du risque ' présence d'animaux supplémentaires ' et mettre en place des inspections de piste renforcées pendant la période de reprise.

- Réaliser une évaluation de l'évolution faunique du terrain suite à la suspension ou à la réduction d'activité, et définir les actions d'effarouchement appropriées, en anticipation et à la reprise de l'exploitation, la présence possible d'animaux supplémentaires sur le terrain pendant la phase d'inactivité étant réelle. A ce titre, vérifier plus souvent l'état des clôtures et l'analyse des abords de l'aérodrome.

PROCEDURES D'EXPLOITATION

Certaines procédures d'exploitation existantes devront être adaptées et de nouvelles procédures créées pour répondre aux risques nouveaux identifiés et permettre ainsi la reprise. Cette rubrique liste ainsi des points jugés essentiels pour lesquels une approbation de l'Autorité sera recherchée. Elle ne se veut pas forcément exhaustive.

- En fonction du résultat global de l'analyse effectuée et pour que l'information nécessaire soit communiquée aux utilisateurs de l'aérodrome, bien vérifier que les NOTAM publiés dans l'AIP pour la reprise de l'exploitation sont conformes à la situation opérationnelle de l'aérodrome en temps réel. Cette vérification se fera sur la base des informations communiquées par le gestionnaire d'aérodrome, lequel aura utilisé la checklist « Information aéronautique et données d'aérodrome ».
- Mettre en place une procédure pour réaliser des vérifications d'infrastructures approfondies sur les aires où les avions ont été stockés, avant la reprise et ensuite de manière régulière (journalière ?) lorsque les avions sont progressivement libérés.
- Si des avions devaient rester stationnés provisoirement sur une piste ou voie de circulation, déclarer ces dernières inexploitable. De même, toute aire dégradée qui n'aurait pas été réparée avant la reprise d'exploitation sera inutilisable.
- Si besoin, établir et tenir à jour en temps réel un nouveau plan de circulation de l'aérodrome intégrant ces fermetures (prendre en compte les surfaces OLS, les aires critiques, les routes et cheminements SSLIA à définir et le risque d'incursions de piste ou de voies de circulation par les véhicules ou personnels de maintenance notamment). Etablir le balisage adéquat, et lorsque possible, éteindre les parties correspondantes du balisage lumineux. Le plan doit être établi en coordination avec les services de navigation aérienne et doit être publié dans un SUP AIP.
- De même, en fonction des aires occupées et la reprise étant progressive, établir et mettre à jour un plan des parkings permettant de savoir où stationner les avions en fonction de leur utilisation (stationnement à court, moyen et long terme). Etablir ce plan en coordination avec les tiers concernés et prendre en compte les risques générés par les stationnements prolongés (charge supplémentaire sur les chaussées, distances insuffisantes entre avions qui peuvent générer des collisions potentielles lors des futurs déplacements, clearance nécessaire autour des avions pour une intervention du SSLIA, les surfaces de limitations d'obstacles –OLS- ne sont pas percées...). Les services de navigation aérienne seront tenus régulièrement informés des modifications.

- Mettre en place une procédure spécifique pour les avions sortant de leur zone de stationnement hors postes, afin d'éviter toute collision potentielle en bout d'aile, et minimiser les effets du souffle qui pourrait être généré.
- Vérifier que les installations et équipements liés à l'avitaillement en carburant sont en bon état de fonctionnement et que les spécifications du carburant fourni sont correctes.
- Planifier toutes les opérations de maintenance et de vérification en rapport avec les équipements critiques (alimentation électrique, PAPI...) qui auraient été reportées, et les effectuer avant la reprise de l'exploitation si celle-ci a été interrompue.
- Vérifier le bon fonctionnement des véhicules utilisant des batteries et autorisés à circuler sur l'aire de manœuvre ainsi que les radios.
- Renforcer les premières inspections de piste et des aires de circulation après le redémarrage de l'exploitation
- Vérifier auprès des assistants en escale le bon fonctionnement de leurs équipements
- Pour l'enlèvement d'avions accidentellement immobilisés, vérifier que les équipements et procédures mises en place fonctionnent, et sont compatibles notamment avec le nouveau plan de circulation mis en place s'il existe.
- Pour les opérations par faible visibilité, vérifier que les conditions de coordination mises en place avec les services de navigation aérienne sont toujours réunies

De manière générale, prévoir une communication accrue interne/externe avec toutes les parties prenantes pour la définition de ces nouvelles procédures et mettre en place un retour d'expérience quotidien permettant si nécessaire de corriger des aspects signalés gênants.

ORGANISATION ET SGS DE L'EXPLOITANT

L'exploitant devra intégrer dans son analyse les éléments suivants :

En termes de personnels :

- prendre en compte le manque d'activité récente entraînant à la reprise une dégradation des compétences et de connaissance des procédures par le personnel (suivi moins rigoureux des procédures).
- Prévoir une formation pour les nouvelles procédures mises en place et sensibiliser aux risques nouveaux.

- Prendre en compte également la charge accrue pour les personnels présents à la reprise d'exploitation.
- Vérifier que les effectifs seront en rapport avec l'activité de reprise envisagée.

Reprise de travaux et changements en cours interrompus :

- vérifier que les hypothèses et mesures prises lors de la mise en œuvre de ces changements sont toujours applicables, si ce n'est pas le cas les modifier selon les procédures de coordination normalement établies avant de les mettre en œuvre. Vérifier également l'installation des balisages appropriés pour les travaux dans ce nouveau contexte.

De manière générale, l'exploitant devra identifier l'ensemble des actions reportées et planifier leur mise en œuvre si besoin. Celles-ci concernent prioritairement la formation et le maintien d'aptitude des personnels, les actions éventuelles de mise en conformité réglementaire déjà identifiées.

Enfin, la coordination avec les tiers devra être effective et porter en outre dans un premier temps sur les nouveaux aspects de l'exploitation.



2. Reprise des opérations commerciales sur un aérodrome et rôle de l'exploitant d'aérodrome

Au regard de la crise actuelle du COVID-19, ce document présente une esquisse de checklist basée sur la documentation OACI et destinée à accompagner les exploitants d'aérodromes avant un retour à la normale des opérations. Ce document pourra aussi être utile en cas de situation particulière déclenchée par toute sorte de crise (ex climat /sociale/etc...) qui pourrait forcer les exploitants d'aérodromes à stopper ou fortement réduire leur fonctionnement opérationnel.

Est présenté ci-dessous, un tableau des différents domaines qui pourraient être impactés par une réduction ou un arrêt total de la vie aéroportuaire. Il liste tous les sujets identifiés dans le cadre de la certification. Pour chaque domaine, un niveau de priorité est proposé (haute ou faible).

Puisque la situation nécessite un ordre des priorités, les sujets de « faible priorité » ne seront pas examinés pour seulement se pencher sur les sujets à « haute priorité ».

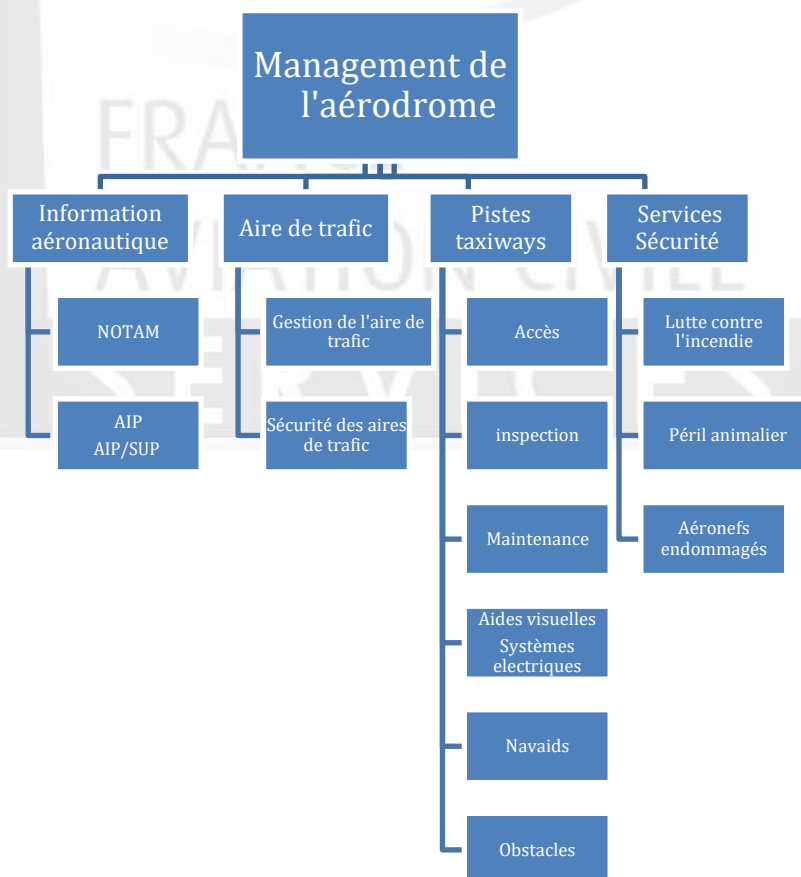
Thèmes	Priorité
- Informations aéronautiques et données d'aérodrome	Haute
- Accès à l'aire de mouvement	Haute
- Plan d'urgence de l'aérodrome	Faible
- Sauvetage et lutte contre l'incendie	Haute
- Inspections de l'aire de mouvement	Haute
- Maintenance de l'aire de mouvement	Haute
- Contrôle de la neige, glace et autres phénomènes météorologiques dangereux	Faible
- Aides visuelles et système électrique d'aérodrome	Haute
- Sécurité pendant les travaux sur l'aérodrome	Haute
- Gestion de l'aire de trafic	Haute
- Sécurité sur l'aire de trafic	Haute
- Véhicules sur l'aire de mouvement	Haute
- Gestion du peril animalier	Haute

- <i>Obstacles</i>	Haute
- <i>Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés</i>	Haute
- <i>Opérations par faible visibilité</i>	Haute
- <i>Gestion des marchandises dangereuses</i>	Faible
- <i>Protection des aides à la navigation aérienne</i>	Haute

En outre, il reste recommandé à tout le personnel de respecter les mesures de distanciation sociale aussi souvent que possible et pour les exploitants d'aérodromes de fournir des masques et gel hydroalcooliques au personnel.

2.1 Préparation d'un plan d'action

- Préparer un plan d'action comme proposé :



Ces sujets sont développés ci-dessous.

Comme mentionné précédemment, les sujets "peu prioritaires" ne sont pas concernés par ce plan d'action.

- Mise en place d'une procédure pour réaliser des vérifications d'infrastructure approfondies sur les aires où les avions ont été stockés ;
 - Information sur les pistes et voies de circulations inexploitable du fait des aéronefs en stationnement ;
 - Établir un nouveau de plan de circulation de l'aérodrome en lien avec les services de navigation aérienne + publication dans SUP AIP ;
 - Établir un plan de parking en fonction des aires occupées en coordination avec les tiers concernés et en informer les services de navigation aérienne ;
 - Établir une planification de toutes les opérations de maintenance et de travaux nécessaires avant la reprise d'activité ;
 - Pour les opérations par faible visibilité, vérifier que les conditions de coordination mises en place avec les services de navigation aérienne sont toujours réunies ;
 - Prévoir un programme des formations de rafraîchissement (après période d'interruption plus ou moins longue) sur les procédures existantes et sur les nouvelles procédures mises en place en fonction des changements apportés ;
-
- Prévoir un programme de formation pour le maintien des compétences des personnels.

2.2 Checklist

2.2.1 Infrastructures et aides au sol

✓ **Obstacles** (Priorité haute)

(Réf. OACI Annexe 14)

- Vérifier s'il y a potentiellement de nouveaux obstacles sur la zone dégagée d'obstacles.

Si c'est le cas, vérifier le marquage et balisage lumineux des obstacles autorisés et tous les nouveaux obstacles non autorisés en particulier ceux de nature temporaire (ex. les grues mobiles) qui peuvent avoir un impact sur la sécurité des opérations aériennes.

Si c'est le cas, le notifier en publiant un NOTAM.

- Vérifier que les aéronefs stationnés sur l'aire de manœuvre n'entravent pas les surfaces de limitation d'obstacles, les zones critiques et sensibles des aides radios à la navigation pour la/les piste(s) active(s) et la visibilité du contrôle de la circulation aérienne.

Les informations sur de telles parties proches de la zone de manœuvre sont rendues publiques via un avis aux aviateurs/aviatrices (NOTAM).

✓ **Caractéristiques physiques**

- Inspections de l'aire de mouvement (Priorité haute)

(Réf. OACI Annexe 14 et Doc. 9137 Part. 8)

Inspection globale et détaillée de la/les piste(s) et des abords, les voies de circulation et abords, surfaces sans revêtement

- Inspection globale et détaillée de la/les piste(s), prolongements d'arrêt, prolongements dégagés, voies de circulation, abords et surfaces sans revêtement au voisinage de l'aérodrome
- Pas de flaques d'eau ni fuite de liquide
- Pas d'objet intrus
- Pas de gêne pour la visibilité des marques, tableaux de signalisation, dispositifs lumineux
- Feux à éclats et indicateurs visuels OK
- Pas d'obstacles non autorisés dans la zone dégagée d'obstacles
- Tous les moyens d'éviter une incursion sur piste en fonction (feux à éclats/marques)

- Maintenance de l'aire de mouvement (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Doc. 9157, Doc 9137 Part.2 et Circulaire 355)

En conclusion de l'inspection mentionnée ci-dessus, il peut être nécessaire de commencer rapidement des travaux ou réparation spécifiques selon le besoin (en application avec les procédures de travaux et règles du SGS).

Voir paragraphe suivant « Sécurité pendant les travaux sur l'aérodrome »

- Sécurité pendant les travaux sur l'aérodrome (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Doc 9859)

Si des travaux de corrections ou déjà planifiés sont nécessaires, le MoU dédié doit être appliqué.

Si pas de MoU:

- Publier les informations aéronautiques (NOTAM/AIP)
- Gérer la sécurité des marques et dispositifs lumineux
- Déterminer les risques de sécurité
- Réduire les risques de sécurité
- Se conformer au SGS (Doc OACI 9859)

- ✓ **Réseau électrique et aides visuelles** (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Doc 9154 Part.4, Part.5 et Part.6)

- Vérifier les systèmes d'alimentation principaux et tester les systèmes d'alimentation secondaires (onduleur/générateur).
- Vérifier tous les dispositifs lumineux, marques, panneaux de signalisation et les indicateurs de direction du vent de l'aire de manœuvre.
- Vérifier l'axe des dispositifs lumineux des voies de circulation et les barres d'arrêt (si il y en a).
 - Si les éclairages de la piste à distance sont gérés par ATC, tous les tests seront conduits en accord avec le MoU dédié.

- ✓ **Installations**

- Accès à l'aire de mouvement (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Annexe 17 et Doc 8973)

- Vérifier que tous les accès sont correctement fermés et surveillés, les clôtures sont en bon état sur toute la longueur de leur périmètre et que chaque accès est sécurisé par le personnel et des outils adaptés.
- Vérifier que tout le personnel dispose d'un badge d'accès adapté à sa zone de travail.
- Vérifier que les véhicules sont correctement équipés et entretenus.

2.2.2 Services rendus par l'exploitant

✓ **SSLIA** (Priorité haute)

(Réf. OACI Doc 9137 Part.1)

Sauvetage et lutte contre l'incendie offrent un niveau de protection adapté au trafic attendu.

Vérifier:

- L'équipement et la formation du personnel
- Le nombre de véhicules disponible
- Quantité d'agents extincteurs
- Les systèmes d'alerte incendie ont été contrôlés
- Les systèmes d'alerte alternatifs ont été contrôlés
- Les routes d'accès d'urgence restent dégagés pour les véhicules RFF du poste d'incendie

✓ **Gestion du péril animalier - SPPA** (Priorité haute)

Éventuel risque faunique qui aura pu augmenter en l'absence d'opérations ; une densité de trafic réduite aura pu rendre le site d'un aérodrome plus attractif.

Un périmètre complet de clôtures à la hauteur adéquate est la principale façon de prévenir le péril animalier, autre que les oiseaux, en empêchant l'accès à la zone aéroportuaire.

- Vérifier les clôtures et les portails.
- Empêcher la présence d'une éventuelle source de nourriture pour les animaux sur l'aérodrome.

La végétation (herbe) devrait être maintenue à une hauteur qui ne sera pas considérée comme attractive pour des oiseaux/animaux. Prévoir un entretien approprié.

L'équipe de prévention du risque faunique devra augmenter le nombre d'inspection autant que nécessaire afin d'assurer la sécurité de l'aérodrome grâce à des actions de prévention et réactives.

2.2.3 Procédures d'exploitation et autres

✓ **Informations aéronautiques et données d'aérodrome** (Priorité haute)

(Réf. OACI Annexe 15 et Doc 10066)

Vérification Générale de l'AIP

AIP SUP si nécessaire

NOTAM en cours : toujours d'actualité et/ou approprié ?

NOTAM à publier pour informer de tout changement dans la configuration de l'aérodrome et dans les restrictions de l'aérodrome tels que :

- Départ d'un avion
- Restriction de circulation
- Disponibilité de l'aire de trafic
- Changements dans le planning des opérations
- Changement dans les procédures de ravitaillement
- Restrictions pour l'embarquement/débarquement des passagers
- Nouvelles zones potentielles de travaux sur l'aérodrome.

✓ **Plan d'urgence des aérodromes** (Priorité faible)

(Réf. OACI Doc. 9137 Part.7)

✓ **Contrôle de la neige, glace et autres phénomènes météorologiques dangereux** (Priorité faible)

(Réf. OACI Annexe 3)

✓ **Gestion de l'aire de trafic** (Priorité haute)

(Réf. OACI Doc 9157 Part. 2)

- Demander aux fournisseurs du service d'assistance en escale de vérifier et informer de la capacité du personnel
- Demander aux fournisseurs du service d'assistance en escale de vérifier et informer du bon fonctionnement des véhicules et outils
- Demander aux entreprises de ravitaillement d'informer de la disponibilité des véhicules et de la quantité de carburant

- Vérifier les marquages.

✓ **Sécurité sur l'aire de trafic** (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Doc 9137 Part.8 et Doc 9157 Part. 2)

- Disponibilité et compétence du personnel pour effectuer leurs tâches et risques associés sur les facteurs humains dû à la réduction des activités.
- Installation et équipement utilisé pour le ravitaillement des avions, fournir un carburant non contaminé et selon la spécification adaptée.
- Fournir une inspection globale de l'aire de trafic en ce qui concerne les marques, intégrité de la chaussée.
- Ramasser les FOD et obstacles potentiels.
- Vérifier les éventuelles fuites et dépressions liées à la longue période de stationnement des avions.
- Vérifier si les avions stationnés sur les aires de manœuvre n'entravent pas les surfaces de limitation d'obstacles, les zones critiques et sensibles des aides radios à la navigation pour la/les piste(s) active(s) et la visibilité du contrôle de la circulation aérienne.

✓ **Véhicules sur l'aire de mouvement** (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Annexe 14)

- Disponibilité et compétence du personnel pour effectuer leurs tâches et risques associés sur les facteurs humains dû à la réduction des activités.
- Vérifier le bon fonctionnement des véhicules.
- Vérifier l'équipement radio.

✓ **Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés** (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Doc 9137 Part.5)

- Avant la reprise des opérations, vérifier les procédures spécifiques à l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés.
- Vérifier la disponibilité et la capacité des opérateurs externes en charge d'un éventuel enlèvement.

✓ **Opérations par faible visibilité** (*Priorité faible*)

(Réf. OACI Doc 9365)

✓ **Gestion des marchandises dangereuses** (*Priorité faible*)

(Réf. OACI Doc 9365)

✓ **Protection des aides à la navigation aériennes** (*Priorité haute*)

(Réf. OACI Doc.8071)

En accord avec les services de la circulation aérienne, des vérifications spécifiques et tests seront effectués. □

