

INSTRUCTIONS POUR LES AGENTS CHARGES DE LA RECEPTION D'UN AVION ECHO FLIGHT

Introduction

Le but principale des informations sur ce document c'est de décourager les actes d'intervention illicite et autres menaces qui entraverai la sécurité des nos opérations aériennes de Echo Flight, mais aussi garantir un environnement sûr et certain pour la bonne marche des celles-ci.

Bien que la responsabilité légale des nos partenaires n'est pas engagée dans le domaine de la sécurité, il est indispensable d'observer une certaine mesure de sécurité pour protéger l'avion et ses occupants contre les dangers liés aux intempéries et/ou mauvais état des pistes mais aussi aux actes de sabotage.

Procédures

Bon nombre d'aérodromes n'ont pas d'infrastructure géré par une quelconque autorité aéronautique. Pour ces cas précis, DAC Aviation International, operateur du projet Echo Flight, fait recours aux agents désignés au sein de leurs organisations respectives, pour assurer sur la réception de l'avion ECHO Flight sur le site.

L'operateur DAC Aviation fournira à l'agent désigné les instructions et la documentation nécessaire. Celui-ci devra a sont tour transmettre toutes les radiofréquences permettant d'assurer un contact entre son agent des Operations et l'agent sur terrain (par exemple les radiofréquences du système CODAN installé sur son véhicule,...).

L'agent affecté à la réception de l'avion ECHO Flight:

- doit fournir à L'agent des Operations de ECHO Flight, la veille et chaque matin avant le vol, un rapport sur la situation du terrain (piste d'atterrissage) et sur les conditions atmosphériques,
- doit prévenir tout mouvement/activités suspect susceptible d'entraver la securité du vol autour de la piste et dans toute la zone environnante
- doit être présent sur le terrain d'aviation au moins 30 minutes avant l'heure d'arrivée estimée, et rester sur place au moins 15 minutes après le départ, avec la radio en marche (en cas de retour et d'atterrissage immédiat),
- doit garantir la sécurité des manœuvres au sol,
- doit surveille la fréquence choisie pour être prêt à transmettre les informations pertinentes à l'équipage / Agent des Operations, en utilisant un indicatif d'appel standard,
- doit immédiatement avertir l'équipage / Agent des Operations si un élément potentiellement perturbateur (conditions atmosphériques, situation du terrain d'aviation, etc.) survient durant le vol.

Qu'est ce qu'ECHO Flight

Dans des contextes où la situation sécuritaire dans une zone est très volatile, le projet ECHO flight doit être introduit auprès des principales autorités et acteurs dans la zone.

Lorsque des groupes armés sont présents, l'opérateur ECHO Flight peut demander des garantis à l'organisation du point focal sur les démarches entreprises auprès de ces autorités.

Pour rappel, il est essentiel de passer un message clair sur les activités d'ECHO Flight. Le service est :

- Gratuite
- Humanitaire et vient apporter de l'aide uniquement
- Apolitique (l'avion ne transporte ni militaire, ni autorité politique)
- L'avion ne transporte pas d'armes ni des munitions de guerre

Nous recommandons que les autorités avertis soient:

- Les autorités aéroportuaires
- Les responsables politiques de la zone (maire, gouverneur, administrateur du territoire)
- Selon les contextes, les autorités religieuses
- Les hauts responsables des groupes armés

I. L'ETAT DE LA PISTE ET LA SITUATION METEO

Avant le départ de l'avion de sa base, l'agent désigné ou l'organisation responsable doit, sur demande de l'agent des Operations, vérifier l'état de la piste de préférence avec un véhicule, mesurer la profondeur des sillons laissés par les roues à l'endroit le plus profond et communiquer les données recueillies à L'agent des Operations.

La piste doit être vide d'obstacles (absence de blocs de pierres, nid-de-poule, débris, eau stagnantes, cailloux aigus, végétations, etc.) et dégagée ; pas de traversée d'animaux ni de personnes au moins 30 minutes avant l'atterrissage/décollage.

Il est aussi de la responsabilité de l'organisation de l'agent désigné de cordonnées l'entretien et/ou la réhabilitation de la piste dans sa zone d'intervention en vue de libérer celle-ci de tout les obstacles ci-haut cités, en cas de difficulté, en informer le bureau de réservation ECHO Flight par l'intermédiaire de L'agent des Operations ou en référer directement aux pilotes de l'avion.

Quelques indicateurs sur l'état de la piste:

- **Sol sec (DRY)** >> pas de sillons ni de flaque d'eau
- **Sol Humide (DAMP)** >> 1 à 2cm de profondeur ; couleur du sol assombrie du à l'humidité
- **Sol Mou (WET)** >> plus de 2cm de profondeur ; surface trempé mais pas d'eau stagnante
- **Flaque d'eau (WATER PATCHES / STANDING WATER)** >> Présence de flaque d'eau visible et éparpiller sur la surface.
- **Sol Submergé (FLOODED)** >> l'eau stagnante sur la surface

Prélèvement visuel des conditions atmosphérique

Il convient de noter que l'espace à exploiter pour produire la météo en vue s'étend sur un rayon de 5 kilomètres. C'est-à-dire, en levant la tête vers le ciel, vous essayez de vous créer un cercle dont le rayon est de 5 kilomètres par devant, 5 kilomètres par derrière et 5 kilomètres sur chaque coté. Vous aurez créé un cercle imaginaire qui vous permet à prélever votre météo.

➤ La quantité des nuages, hauteur et Visibilité

Dégagé (FEW) pas de nuage qui restreignant la vue, le ciel bleu est très visible avec une très faible quantité des nuages,

Épars (SCATERED) : Présence de nuages éparpillés;

Fragmenté (BROKEN) : Couvert des nuageux avec de trou ou on sait voir le ciel bleu;

Couvert (OVER CAST) : Le ciel est totalement couvert des nuages. Avec ce type de nuage, certaines précisions doivent être fournies (couleur, fluctuation et hauteur si possible) pour permettre de différencier les nuages orageux avec les autres types de nuages.

La hauteur est estimée en termes de nuages bas, moyens ou élevés (selon la connaissance des types des nuages et leur distance du sol en mètre ou pieds).

➤ Visibilité

Elle est estimée en fonction d'un repère (montagne, maison, arbre...) se trouvant à une distance définie entre 0m et 10km comme suit :

Faible >> moins de 2 km

Moyenne >> entre 2 et 5 km

Bonne >> plus de 5 km.

Très Bonne >> 10km et plus

Note : il est aussi nécessaire d'indiquer dans le rapport la date de la dernière pluie et (durée et intensité), de la force (constant ou rafales) et la direction (Nord-Sud-Est-Ouest) du Vent.

II. SITUATION SECURITAIRE ET ASSISTANCE AU SOL

Pour la situation sécuritaire, il s'agit de décrire la situation locale en matière de sécurité (activité ou présence des groupes armés dans un rayon d'au moins 20 km, manœuvres à caractères militaires, incendies dans les environs de la piste, feu de brousse, ...) et de savoir si elle permet ou non à *ECHO Flight* d'opérer sur la piste concernée.

Lors des situations de grande insécurité laissant présager une évacuation, l'agent recevra une radio très haute fréquence (VHF) pour optimiser la procédure. *ECHO Flight* encourage une visite du représentant désigné chez l'opérateur afin de recevoir toutes les informations complémentaires. Le voyage sera automatiquement traité en priorité n° 1.

Le bureau de réservation *ECHO Flight* informera en temps voulu l'agent désigné (agence ou personne) de tout vol prévu vers la destination concernée et fournira une liste détaillée des passagers et des cargaisons. La procédure précise à suivre pour transmettre ces informations et toute autre communication, ainsi que pour assurer la coordination, doit être déterminée avec le bureau de réservation d'*ECHO Flight* avant l'envoi de l'avion.

Assistance au sol

➤ Avant l'arrivée de l'avion

Avant l'arrivée de l'avion il faut s'assurer que la piste d'atterrissage ainsi que le parking sont dégagés, délimiter une aire restreinte des mouvements et équipements. Cette aire autour de l'avion doit être libre de tout équipement, personne ou véhicules pour éviter tout choc entre l'avion et les équipements d'assistance au sol lors de son évolution.

Un véhicule affichant clairement le logo de l'agence et/ou le logo ou le drapeau *ECHO* doit être garé près du parking ou à côté de l'une des extrémités de la piste manière à ce qu'il soit très visible. Cela signifierait aux pilotes que la situation sécuritaire autour de la piste et dans la zone est sécuritaire.

➤ A l'arrivée de l'avion

Après l'arrivée, attendre que les pilotes éteignent le moteur et mettent les freins de parking et que la balise rouge (sur la queue ou au dessus de l'avion) soit arrêtée avant de se rapprocher de l'avion. Des cônes de sécurité sont placés autour de l'avion pour rappeler la prudence dans les mouvements autour de l'avion.

Quelques consignes :

- Tester les freins de véhicules/moto avant de s'engager sur le parking
- Éviter tous mouvements en dessous des ailes des avions
- Pas de mouvements marchant derrière de véhicules à côté de l'avion
- Éviter la zone d'avitaillement de carburant sous les ailes de l'avion
- Garder toujours une vigilance sur la hauteur des véhicules (antenne radio CODAN, porte bagages et autre) qui s'approche de l'avion
- Ne touchez pas à l'avion sauf sur autorisation des pilotes/ membre d'équipage. Certaines parties de l'avion sont chaudes ou portent encore une charge statique qui peuvent nuire à la personne
- Aucune personne non autorisée ni bagage ne doit s'approcher de l'avion sauf sur autorisation du Commandant de bord
- En cas de changement brusque de la situation sécuritaire, privilégier de dégager toute obstacle près de l'avion pour permettre une évacuation rapide. Les personnes doivent être prêtes dans l'avion.

➤ Au départ de l'avion

Quand l'avion est prêt pour le départ tous objets /véhicules et personnes sont bien éloignés de l'avion et du parking et / ou de la piste d'atterrissage. Un contrôle visuel tout autour de l'avion est nécessaire pour se rassurer que tout obstacle pouvant compromettre l'opération normale de l'avion est bien dégagé; Toute anomalie observée doit être immédiatement signalée au commandant de bord.

N.B.

- La décision finale concernant le décollage ou l'atterrissage (en cas de problème de sécurité par exemple) appartient au commandant de bord. Le contrôle des passagers et des cargaisons, en transit ou non, relève de la responsabilité de l'équipage. Toutefois, l'agence ou la personne désignée doit prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que les opérations au sol sont conformes aux réglementations locales.
- Seules les personnes directement associées aux opérations aériennes sont autorisées à être présentes sur l'aire de manœuvre.
- Au cas où aucun partenaire n'accepte la tâche d'accueillir l'avion sur le site choisi, le bureau de réservation peut refuser le transport vers cette destination.