

CHAPITRE 10 SOINS A DONNER AUX SURVIVANTS INDEMNES

10.1 GÉNÉRALITÉS

L'administration aéroportuaire, l'exploitant (s'il est en mesure d'intervenir) ou tout autre organe désigné à l'avance et choisi à cette fin, aura la responsabilité:

- a) de choisir, parmi les zones d'attente désignées à l'avance dans le plan d'urgence d'aéroport, celle qui convient le mieux à la situation;
- b) d'assurer le transport des passagers indemnes entre le lieu de l'accident et la zone d'attente désignée;
- c) de prendre les dispositions voulues afin qu'un ou plusieurs médecins, une ou plusieurs infirmières ou des équipes qualifiées pour les premiers soins examinent et traitent les passagers qui sont censés être indemnes, en particulier pour traumatismes nerveux (choc) et/ou pour inhalation de fumée, le cas échéant;
- d) de produire un manifeste complet, passagers et équipage, aux fins d'établissement du dossier;
- e) d'interroger les passagers indemnes et de consigner leurs nom, adresse et numéro de téléphone, ainsi que l'endroit où ils peuvent être rejoints au cours des 72 heures suivantes;
- f) d'aviser la famille ou le parent le plus proche, s'il y a lieu;
- g) de coordonner ses efforts avec ceux de l'organisme international de secours désigné (Croix-Rouge, etc.);
- h) d'empêcher l'intervention intempestive de personnes non autorisées ou de personnes qui ne sont pas officiellement impliquées dans l'opération en cours.

Des arrangements préalables devraient être conclus pour le transport immédiat, par autobus ou par tout autre moyen de transport approprié, des blessés et rescapés en état de marcher depuis le lieu de l'accident jusqu'à la zone d'attente désignée. Ce plan devrait être appliqué automatiquement après la notification de l'urgence. Une infirmière, ou une personne formée aux premiers soins devrait accompagner ces personnes jusqu'à la zone d'attente. Chaque passager ou membre d'équipage devrait subir un examen de nature à déceler s'il souffre de traumatismes nerveux (choc) ou s'il a inhalé de la fumée. Un temps froid ou peu clément peut nécessiter des dispositions supplémentaires pour la protection et le confort des rescapés.

Les occupants qui quittent un aéronef en utilisant les toboggans d'évacuation peuvent être nu-pieds ou ne pas porter de vêtements appropriés. Si l'accident s'est terminé dans l'eau ou dans une zone marécageuse, les vêtements des survivants peuvent

être mouillés et inconfortables. Il convient de prévoir ces problèmes en constituant des réserves de vêtements, de chaussures et de couvertures immédiatement disponibles. Il peut être nécessaire d'aménager une zone d'attente spéciale pouvant procurer chaleur et vêtements, afin de prévenir les cas d'hypothermie, et pouvant être utilisée aux fins d'examen, avant que ces personnes ne soient transportées jusqu'à la zone d'attente désignée pour les rescapés en état de marcher.

Les organismes internationaux de secours et les établissements militaires peuvent répondre à la plupart des besoins mentionnés ci-dessus.

CHAPITRE 11 ENLEVEMENT DES DEPOUILLES MORTELLES

11.1 ENLÈVEMENT DES DÉPOUILLES MORTELLES (ÉTIQUETTE NOIRE)

Lorsqu'il faut enlever des dépouilles mortelles sur les lieux d'un accident d'aviation, il est impératif de protéger les indices. Il importe d'être conscient qu'un site conservé intact fournira les indices les plus fiables pour déterminer la cause de l'accident ainsi que les mesures correctives qui pourraient contribuer, dans l'avenir, à prévenir un accident semblable.

Le plan devrait fournir les indications nécessaires pour assurer l'enlèvement des dépouilles mortelles sur les lieux de l'accident. Il devra nécessairement désigner la personne ou les personnes chargées d'entrer en contact avec le médecin légiste et de travailler en collaboration avec ce dernier. Les pompiers de l'aéroport et les autres membres du personnel de sauvetage devraient bien comprendre la nécessité fondamentale de procéder à une enquête sur l'accident ainsi que les techniques et procédures utilisées en la matière. L'épave devrait demeurer intacte, si possible, jusqu'à l'arrivée des autorités chargées de l'enquête.

Les zones qui entourent immédiatement des dépouilles mortelles seront entièrement protégées. Les zones dans lesquelles se trouvent un grand nombre de morts ou de corps mutilés devraient être conservées intactes jusqu'à l'arrivée sur les lieux du médecin légiste et de l'enquêteur ou d'une personne désignée comme tel.

Un nombre suffisant de gants jetables en plastique et de gants de cuir devrait être prévu pour les brancardiers chargés d'enlever les dépouilles mortelles. Des gants jetables en plastique sont acceptables, mais ils se coupent ou se déchirent facilement au contact de l'épave et des débris de l'aéronef. Les gants de cuir ne se déchirent pas, mais ils

absorbent les fluides et diminuent la sensibilité au toucher. Il est donc conseillé de donner à chaque brancardier un gant de plastique et un gant de cuir, ou de grouper les brancardiers par équipes de deux. Tous les gants devraient être brûlés après usage.

S'il devient nécessaire d'enlever des corps ou des parties de l'épave, on prendra des photographies montrant les positions relatives des corps et des différentes parties de l'épave et l'on fera un schéma de leurs positions respectives, avant l'enlèvement. En outre, des étiquettes devraient être attachées à chaque corps ou partie de corps déplacés et des fiches ou étiquettes correspondantes devraient être placées aux endroits où les débris ont été trouvés dans l'épave. Toutes les étiquettes ainsi utilisées devraient être notées dans un registre. Il conviendra de prendre des dispositions particulières pour éviter de déranger quoi que ce soit dans la zone du poste de pilotage. Au cas où il serait nécessaire de déplacer des commandes de vol, il faudra au préalable prendre des photographies, des notes, ou faire des schémas.

L'enlèvement des dépouilles mortelles et des effets personnels ne devrait être effectué, avant l'arrivée du médecin légiste ou de l'autorité compétente, que pour prévenir leur destruction par l'incendie, ou pour d'autres raisons majeures du même ordre. S'il faut déplacer des corps, les précautions déjà mentionnées doivent être prises. Des mesures devront être prises afin de pouvoir disposer de sacs mortuaires en nombre suffisant pour enfermer tous les corps et effets personnels.

On peut se procurer des sacs mortuaires auprès des principaux fournisseurs d'articles funéraires, auprès des entreprises de pompes funèbres et, éventuellement, en s'adressant aux unités militaires voisines. Il est souhaitable que chaque aéroport dispose d'une réserve de sacs mortuaires.

L'identification des corps et la détermination de la cause du décès sont effectuées avec le concours de l'autorité désignée à cette fin. Ces opérations se font généralement avec la collaboration de médecins légistes et autres spécialistes.

Les accidents qui entraînent la perte de nombreuses vies humaines auront pour effet de surcharger les moyens dont disposent les morgues locales. Si les facteurs temps et température risquent d'entraîner une détérioration des tissus, il faudrait pouvoir disposer d'un entrepôt frigorifique. Il est possible d'utiliser, à cette fin, des chambres froides ou des semi-remorques réfrigérées. La zone réservée à l'examen des corps devrait se trouver à proximité de la zone d'entreposage frigorifique et elle devrait permettre d'assurer un niveau élevé de sûreté. Elle devrait constituer une aire de travail convenable dotée de l'électricité et de l'eau courante, et assez vaste pour permettre le triage initial des corps.

La morgue devrait se trouver dans un endroit isolé, à l'écart des zones auxquelles peuvent avoir accès les parents ou le public en général.

Après identification des morts, on entreprendra de prévenir les proches parents. Il faudrait faire appel, à cette fin, à l'exploitant en cause, à des organismes de services publics (par exemple, organismes internationaux de secours, police) ou à des membres du clergé.

C'est en général à l'équipe chargée de l'enquête sur l'accident qu'il incombe de demander l'autopsie et l'analyse toxicologique des corps des membres de l'équipage de conduite et, dans certains cas, des passagers. La nécessité de procéder à ces examens devrait être déterminée avant l'enlèvement des corps.

Aussitôt que possible après la fin des opérations de sauvetage et de lutte contre l'incendie, tous les participants à ces opérations devraient être interrogés par l'autorité compétente qui consignera leurs observations. Les schémas, photographies, films et enregistrements magnétophoniques et magnétoscopiques réalisés sur les lieux de l'accident, ainsi que les détails pertinents sur l'étiquetage des corps et parties de corps retirés de l'emplacement qu'ils occupaient, constituent des outils précieux pour les enquêteurs.

Le médecin légiste désigné devrait porter un casque **brun foncé** ainsi qu'un gilet ou autre vêtement portant, sur la poitrine et au dos, en caractères bien visibles, l'inscription «**MÉDECIN LÉGISTE EN CHEF**».

CHAPITRE 12 TELECOMMUNICATIONS

12.1 SERVICES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

Tous les services de l'aéroport qui interviennent dans une situation d'urgence doivent impérativement disposer d'un réseau approprié de télécommunications bilatérales. Le plan d'urgence devrait également prévoir le maintien en service d'un réseau approprié de télécommunications avec les intervenants de l'extérieur. Le plan stipule que le poste de commandement et le centre des opérations d'urgence doivent pouvoir maintenir des communications ininterrompues avec tous les intervenants. Des moyens de télécommunications de secours devraient être désignés au cours du processus de planification.

12.2 RÉSEAU DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

Un réseau coordonné de télécommunications est d'une importance vitale pour toute opération majeure qui fait appel à des intervenants soumis à plusieurs juridictions.

Un réseau coordonné de télécommunications devrait comprendre un nombre suffisant d'émetteurs- récepteurs radio, de téléphones et autres dispositifs de télécommunications pour établir et maintenir une liaison primaire et une liaison secondaire. Un tel réseau devrait relier entre eux le centre des opérations d'urgence et le poste de commandement mobile et devrait aussi relier chacun de ces centres à tous les organes intervenants.

Le réseau de télécommunications opérationnelles devrait fournir un moyen principal et, s'il y a lieu, un moyen de rechange pour des communications directes entre les intervenants ci-après;

- a) l'autorité chargée de donner l'alerte (tour de contrôle ou bureau de piste, directeur d'aéroport, exploitant basé en permanence ou bureau de compagnie aérienne) et les organes de sauvetage et d'incendie qui desservent l'aéroport;
- b) la tour de contrôle et/ou le bureau de piste, la salle de veille du poste d'incendie approprié ou le centre de régulation d'une part et, d'autre part, les équipes de sauvetage et de lutte contre l'incendie qui sont en route vers les lieux d'un accident/incident ou se trouvent déjà sur les lieux;
- c) les intervenants de renfort (assistance mutuelle) situés sur l'aéroport ou hors de l'aéroport, en prévoyant une procédure d'alerte pour tout le personnel auxiliaire appelé à intervenir;
- d) les différents véhicules de sauvetage et d'incendie, en prévoyant un moyen de communication entre les membres de l'équipe à bord de chaque véhicule.

12.3 MATÉRIEL

Il importe de disposer d'un matériel de télécommunications en bon état de fonctionnement et en quantité suffisante pour garantir une intervention rapide en cas d'urgence. Les équipements ci-après devraient pouvoir être utilisés immédiatement, le cas échéant.

Appareils radio portatifs. Un nombre suffisant d'émetteurs-récepteurs radio portatifs devraient permettre à chacun des intervenants de communiquer avec le poste de commandement.

Il est impératif d'observer une discipline rigoureuse dans les télécommunications afin d'éviter le brouillage des fréquences d'urgence. Chaque intervenant devrait utiliser sa

propre fréquence et il conviendra de désigner une fréquence réservée au commandement.

Le poste de commandement devrait pouvoir disposer, si nécessaire, d'appareils radio assurant des communications directes avec l'aéronef en cause ou les contrôleurs au sol. Ces appareils devraient être dotés de casques d'écoute afin de réduire la gêne causée par l'emploi de fréquences multiples au même moment.

On peut également établir des télécommunications directes avec le pilote ou le poste de pilotage de l'aéronef en utilisant les liaisons poste de pilotage-sol. Il faut, pour cela, disposer d'une connexion appropriée, avec fil, microphone et casque d'écoute. Une coopération et une coordination suffisantes doivent être assurées entre le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie de l'aéroport et chacun des exploitants pour établir ce type de communications. En principe, il suffit, pour y parvenir, d'utiliser un casque d'écoute de service au sol branché dans une prise d'interphone de logement de train.

Un nombre suffisant de lignes téléphoniques (enregistrées ou non) ou de téléphones cellulaires devraient être disponibles au poste de commandement pour permettre d'assurer des communications directes avec les intervenants situés aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur de l'aéroport. Des lignes directes font gagner du temps et ont pour effet de réduire le risque de surcharge des canaux de communications radio.

Les installations médicales et les ambulances doivent être dotées de moyens de télécommunications permettant de profiter des dispositifs perfectionnés de maintien en vie dont dispose la communauté médicale.

Un véhicule spécialement doté de l'équipement nécessaire de télécommunications et d'un système autonome d'alimentation électrique peut représenter un atout véritable dans un bon système de télécommunications. Un tel véhicule constitue une partie essentielle d'un poste de commandement efficace et bien géré. A cet égard, le plan devrait toujours prévoir un opérateur ou conducteur de véhicule qualifié.

Il est souhaitable d'installer un matériel d'enregistrement doté d'unités de marquage du temps dans le centre directeur des opérations ou dans le poste de commandement mobile pour faire en sorte que toutes les communications soient enregistrées en vue de leur analyse ultérieure. Il est également souhaitable d'enregistrer toutes les communications échangées au cours des opérations, y compris les messages imprimés.

Au cas où se produirait une interruption temporaire des télécommunications, des messagers devraient être affectés au poste de commandement afin de renforcer les autres modes de communications. On devrait disposer également de mégaphones portatifs.

12.4 SITUATIONS D'URGENCE SUR L'AIRE DE TRAFIC ET DANS L'AÉROGARE

L'autorité aéroportuaire ou les exploitants d'aéronefs devraient mettre en œuvre un système de télécommunications permettant l'intervention rapide de l'équipement d'urgence en cas d'accident ou d'incident survenant sur l'aire de trafic ou dans l'aérogare. Ce type d'accident ou d'incident survenant sur l'aire de trafic comprend les incendies de cabine d'aéronef, les déversements et incendies de carburant en cours d'avitaillement, les collisions entre aéronef et véhicule et les urgences médicales.

Le personnel d'aire de trafic, en aussi grand nombre que possible, et tout au moins la totalité du personnel superviseur, devrait être doté d'émetteurs-récepteurs radio permettant d'établir des communications directes avec un bureau central d'information.

Toutes les portes ou passerelles d'embarquement devraient être dotées de téléphones aussi bien au niveau de l'accès à bord qu'au niveau de l'aire de trafic. Les numéros de téléphone d'urgence devraient être affichés de façon bien visible.

12.5 ESSAI ET VÉRIFICATION DU SYSTÈME

Le système de télécommunications devrait être essayé chaque jour afin de s'assurer du bon fonctionnement de tous les réseaux radio et téléphoniques.

Une liste complète et à jour des numéros de téléphone de tous les intervenants devraient être mise à la disposition de tous les organes et de tout le personnel chargés d'appliquer le plan d'urgence de l'aéroport ou de l'agglomération. Ces numéros de téléphone seront vérifiés chaque mois. Des listes à jour seront distribuées systématiquement à tous les participants.

CHAPITRE 13 EXERCICES D'APPLICATION DU PLAN D'URGENCE D'AÉROPORT

13.1 OBJET DES EXERCICES

Un exercice d'application du plan d'urgence a pour objet de vérifier:

- a) la participation de tout le personnel appelé à intervenir;
- b) la valeur des plans et procédures d'urgence;
- c) le matériel et le système de télécommunications d'urgence.

Il est important, par conséquent, que le plan contienne des dispositions prescrivant que le plan d'urgence d'aéroport soit mis à l'essai. Cet essai devrait avoir pour objet de remédier au plus grand nombre possible d'insuffisances et de familiariser l'ensemble du personnel et des organes participants avec l'environnement de l'aéroport, avec les autres intervenants et avec le rôle qui leur est assigné dans le plan.

Le plan d'urgence d'aéroport fournit le cadre qui permettra aux services de protection contre l'incendie et de sûreté, aux services médicaux et aux autres ressources dont disposent l'aéroport et l'agglomération de joindre leurs efforts dans une intervention efficace et coordonnée en présence d'une situation d'urgence. En pratiquant l'un ou l'autre des différents types d'exercices d'intervention, les exploitants d'aéroport et les gestionnaires des moyens d'urgence de l'agglomération pourront, en premier lieu, élaborer un plan d'urgence intégré où l'intervention sera fondée sur les besoins et le site de l'événement et, en second lieu, mettre en pratique les procédures et la coordination nécessaires pour exécuter, dans un minimum de temps, une intervention efficace. En outre, les exploitants d'aéroport ne peuvent pas véritablement se fier au plan d'urgence de l'aéroport avant de l'avoir étudié, révisé, étudié à nouveau et essayé. La mise à l'essai est cruciale pour permettre de déterminer l'existence éventuelle de lacunes graves dans le plan. Par exemple, certains intervenants peuvent avoir une conception ou une interprétation erronée du plan; certaines des procédures qui semblent efficaces sur le papier peuvent se révéler inefficaces dans la pratique; les estimations écrites de temps, de distance ou des moyens disponibles peuvent être inexactes au point de causer des problèmes. La mise à l'essai du plan peut donner aux membres du personnel d'intervention de l'aéroport l'occasion de se connaître les uns les autres et de découvrir la manière dont fonctionnent les autres services. Elle peut aussi fournir au personnel d'intervention venant de l'extérieur de l'aéroport l'occasion de rencontrer le personnel de l'aéroport et de se familiariser avec les installations, les ressources et la circulation sur l'aéroport, et avec les zones de danger identifiables. Les exercices devraient être exécutés de jour, au crépuscule et de nuit, ainsi que dans différentes conditions de temps et de visibilité.

13.2 TYPES D'EXERCICES

La mise à l'essai du plan d'urgence d'aéroport fait appel à trois types d'exercices:

- a) exercice général;
- b) exercice partiel;
- c) exercice en salle.

Ces exercices seront effectués selon les fréquences suivantes:

Exercice général: au moins une fois tous les deux ans;

Exercice partiel: au moins une fois dans l'année qui ne comporte pas d'exercice général ou selon que l'exige le maintien des compétences;

Exercice en salle: au moins une fois tous les six mois, sauf dans la période de six mois pendant laquelle on procédera à un exercice général.

13.3 EXERCICE EN SALLE

L'exercice en salle permet d'éprouver le degré d'intégration et la capacité des moyens d'intervention utilisés sans les dépenses et les interruptions de service qu'entraîne un exercice général. L'exercice en salle peut être exécuté à titre d'exercice de coordination avant l'exercice général, ou bien il peut avoir lieu à des époques intermédiaires, dans le but de confirmer les procédures et la politique à suivre, les numéros de téléphone, les fréquences radio ainsi que les changements éventuels affectant le personnel clé.

L'exercice en salle, le plus simple à organiser, exige seulement une salle de réunion, un plan à grande échelle de l'aéroport et la présence d'un représentant cadre de chaque organe participant. On choisit, sur le plan, un emplacement d'accident possible et chaque participant décrit les mesures que prendrait l'organe auquel il appartient. Cet exercice mettra rapidement en évidence les problèmes opérationnels, comme par exemple des fréquences de télécommunications incompatibles, un équipement insuffisant, une terminologie et des zones de juridiction prêtant à confusion. Ces exercices devraient avoir lieu deux fois par an, sans coïncider toutefois avec d'autres exercices.

13.4 EXERCICE PARTIEL

Il peut être nécessaire de procéder à des exercices partiels, à l'intention de certains des intervenants, afin d'entraîner du personnel nouveau, d'évaluer de nouveaux équipements ou de nouvelles techniques, ou pour répondre aux exigences d'une formation périodique obligatoire. Ces exercices sont économiques étant donné leur portée limitée et ils peuvent être répétés aussi souvent que l'exige le maintien d'un

niveau élevé de compétence. Ils peuvent ne faire intervenir qu'un seul organe, comme par exemple des services de sauvetage et d'incendie ou des services médicaux, ou une combinaison de plusieurs organes, selon les besoins. Ces exercices devraient avoir lieu au moins une fois pendant l'année où l'on omet l'exercice général, afin de s'assurer que toutes les insuffisances constatées au cours de l'exercice général ont été corrigées.

13.5 EXERCICE GÉNÉRAL

Les conditions d'application du plan d'urgence d'aéroport devraient faire l'objet d'un exercice général visant à éprouver toutes les installations et les intervenants qui leur sont associés, au moins une fois tous les deux ans. L'exercice général devrait être suivi d'un compte rendu complet, accompagné d'une analyse critique. Des représentants de tous les organes qui participaient à l'exercice devraient également prendre une part active à la critique.

La première étape de la planification d'un exercice général consiste à obtenir l'appui de l'autorité aéroportuaire et de l'agglomération riveraine. Les services et organes à considérer sont énumérés en 3.1.

a) Objectifs. Lorsqu'ils procéderont à un exercice général, les planificateurs et spécialistes de l'aéroport et de l'agglomération devront impérativement décider, en tout premier lieu, quels devraient être exactement les objectifs à atteindre. Étant donné que les fonds et le personnel sont souvent difficiles à obtenir, les gestionnaires devront avoir la sagesse de planifier en vue d'atteindre des objectifs spécifiques.

b) Choix d'un objectif. De nombreux objectifs peuvent être définis. Par exemple, il peut être souhaitable de procéder à un exercice de nuit pour éprouver les réactions du personnel d'intervention dans les conditions nocturnes. De la même manière, il peut être souhaitable d'éprouver l'aptitude des équipes locales d'intervention à réagir en présence de matières dangereuses découvertes dans le chargement d'un aéronef.

c) Application de limites aux objectifs. Il est probable que l'on pourra réaliser plus d'un objectif dans le courant de l'exercice. Le piège à craindre lorsque l'on combine plusieurs objectifs est que leur nombre peut être supérieur à celui des objectifs qui peuvent être atteints. Lorsqu'ils s'efforceront de définir les objectifs, les planificateurs devront limiter la portée des problèmes qui seront étudiés ou bien ils courent le risque de semer la confusion et la frustration parmi le personnel d'intervention. Des situations critiques réelles peuvent engendrer confusion et frustration, mais de tels sentiments, en cours d'exercice, n'auront qu'un effet négatif sur le plan de l'entraînement. Il peut en résulter une diminution de l'aptitude de la collectivité à intervenir en présence de

situations d'urgence réelles.

d) Évaluation des résultats. Il devrait être possible, après l'exercice, de regarder en arrière et de noter les techniques spécifiques qui ont été apprises, les nouvelles conditions environnementales qui ont été analysées, les systèmes de télécommunications expérimentés, les nouveaux organes de renfort (assistance mutuelle) intégrés dans le plan d'urgence, le nouveau matériel utilisé, ainsi que d'autres aspects avantageux ou générateurs de problèmes.

Il est impératif que le chef de chaque organe soit parfaitement familiarisé avec le plan d'urgence d'aéroport et qu'il mette au point, pour ses propres services, un plan particulier qui soit coordonné avec le plan général. Les chefs des différents organes devraient se réunir régulièrement afin d'acquérir une bonne compréhension des responsabilités de leurs propres services et des conditions de coopération avec les autres organes.

Pour l'exercice général, il conviendra d'utiliser un avion de transport passagers de gros tonnage afin d'ajouter une touche de réalisme et de familiariser les participants avec le problème de l'évacuation des victimes. S'il n'y a pas d'avion disponible, on peut utiliser un autobus ou un autre véhicule de grandes dimensions.

Les exercices d'application du plan d'urgence devraient avoir lieu à des emplacements qui offriront un maximum de réalisme, tout en veillant à perturber le moins possible les activités aéroportuaires. On pourra utiliser différents scénarios. L'exercice peut avoir lieu de jour ou de nuit sur l'aéroport, sur l'aire de sécurité d'extrémité de piste, ou au sein de l'agglomération riveraine. Les scénarios sont centrés sur des accidents des types suivants:

- a) aéronef/bâtiment;
- b) aéronef/aéronef;
- c) aéronef/véhicule au sol.

Etant donné qu'environ 80 % de tous les accidents d'aviation surviennent sur la piste, les aires de sécurité d'extrémité de piste ou les aires d'approche ou de décollage, la majorité des exercices devraient se dérouler dans ces zones. Si l'on ne dispose pas d'un avion, de petits incendies allumés dans la zone considérée peuvent ajouter une touche de réalisme pour les pompiers. Des personnes volontaires, jouant le rôle de victimes, présenteront des lésions postiches afin d'offrir un certain réalisme aux intervenants médicaux.

Au moins 120 jours avant la date prévue pour l'exercice général, l'autorité aéroportuaire devrait convoquer une réunion de tout le personnel de supervision des principaux organes participants. C'est au cours de cette réunion qu'il faudra exposer les

objectifs de l'exercice, formuler un scénario, assigner les tâches et définir les rôles respectifs de tous les organes et de tout le personnel. Un exemple de calendrier et de liste de contrôle est donné ci-dessous:

D- 120 Jours : Réunions préparatoires du personnel de supervision des organes participants dans le but de définir les objectifs, de formuler le scénario, d'assigner les tâches et de choisir les coordonnateurs du plan d'urgence (voir Chapitre 6);

D-90 Jours : Premier rapport d'avancement sur les arrangements;

D - 70 Jours : Première réunion de tous les organes participants (représentants de chaque comité);

D- 60 Jours : Arrangements complets concernant le choix de l'emplacement ou de la zone de regroupement pour l'exercice général. Achèvement du scénario écrit;

D- 50 Jours : L'entraînement de l'équipe de simulation commence. Deuxième réunion des représentants des différents comités. Un président du comité de simulation peut être choisi parmi le personnel des hôpitaux, des services de sauvetage et d'incendie, de la protection civile, des unités militaires, etc.;

D- 40 Jours : Derniers arrangements relatifs au transport, aux vivres, aux brancardiers et aux travailleurs volontaires;

D- 30 Jours : Troisième réunion des représentants des différents comités. Exécution d'un exercice préliminaire «de mise en train» pour les communications;

D- 21 Jours : Quatrième réunion des représentants des différents comités. Rattrapage pour les membres qui ont manqué la séance précédente et derniers arrangements concernant les volontaires pour le rôle de victime;

D- 14 Jours : Réunion finale et briefing de tous les participants, y compris l'équipe chargée de l'analyse critique;

D- 7 Jours : Réunion finale du personnel supervision pour l'examen de répartition des tâches;

D- 0 Jour : Exécution de l'exercice;

D + 1 à 7 jours : À la suite de l'exercice, compte rendu présenté de manière que tous les participants puissent entendre les critiques des observateurs;

D + 30 jours : Le personnel de supervision se réunit pour examiner les critiques écrites présentées par les observateurs et les participants; révision des procédures pour corriger les erreurs et remédier aux insuffisances révélées par l'exercice.

Lors de la préparation du scénario, on évitera d'utiliser les vrais noms des exploitants et des types d'aéronefs. On évitera ainsi des situations éventuellement embarrassantes pour des compagnies ou organismes impliqués dans l'aviation civile.

Afin de tirer tout le parti possible d'un exercice général, il importe de passer en revue le déroulement complet de l'opération. On instituera une équipe d'observateurs chargée de la critique, composée de personnes connaissant bien les cas d'accidents impliquant un nombre élevé de victimes. Un président devrait être nommé pour cette équipe et devrait assister à toutes les réunions. L'équipe devrait assister à la réunion finale (sept jours avant l'exercice) et, en collaboration avec l'autorité responsable, elle devrait s'assurer que des problèmes suffisamment représentatifs ont été incorporés à l'exercice. Chacun des membres de l'équipe devrait assister à la totalité de l'exercice et remplir le formulaire de compte rendu approprié (voir Appendice 9). Dès que possible après la fin de l'exercice (sept jours après, au plus tard), les membres de l'équipe devraient se réunir afin de présenter leurs observations et recommandations en vue d'améliorer le plan d'urgence d'aéroport, ainsi que les procédures qui lui sont associées

CHAPITRE 14 REVISION DU PLAN D'URGENCE D'AEROPORT

14.1 GENERALITES

Évaluation du plan. Les exercices fournissent aux exploitants d'aéroport et aux concepteurs d'exercice une excellente occasion d'évaluer l'efficacité du plan. Afin de rendre cette opération encore plus utile, les concepteurs devraient étudier avec soin le système d'évaluation.

Planification. Conformément aux objectifs de l'exercice, les concepteurs devraient élaborer un système d'évaluation qui comporte une fonction de «feedback» (rétroinformation) et identifie les avantages, et ils devraient s'assurer les services d'évaluateurs bien avant que l'exercice ait lieu.

- a) «Boucle de feedback». Un projet est planifié, mis en œuvre puis évalué (feedback). Ce feedback mène à l'élaboration de modifications, le cas échéant, après quoi le cycle recommence.
- b) Avantages du système. Il est important de concevoir un système efficace pour évaluer un exercice d'intervention d'urgence sur un aéroport, quelles que soient ses dimensions, non seulement afin de détecter les problèmes rencontrés dans l'exercice proprement dit mais, ce qui est plus important, afin de déterminer les parties des plans d'intervention