

Phone : +(221) 33.957.49.37  
 +(221) 77.519.79.01  
 Fax : +(221) 33.820.06.00  
 AFTN : GOOONYX  
 E-mail : bnidakar@asecna.org  
 Web : https://ais.asecna.aero



**AIC**  
**NR 52/A/20GO**  
**OCTOBER 27th, 2020**

**BUREAU NOTAM INTERNATIONAL DE L'OUEST AFRICAIN**  
 B.P. 8155 Aéroport International Blaise DIAGNE Dakar/Diass – SENEGAL

**BENIN – BURKINA FASO – COTE D'IVOIRE – GUINEE BISSAU – MALI – MAURITANIE – NIGER – SENEGAL – TOGO**

**INSPECTION EN VOL DES AIDES A LA NAVIGATION PENDANT LA PANDEMIE DE COVID-19**

**FLIGHT CHECK OF AID TO NAVIGATION DURING THE COVID-19 PANDEMIC**

**REPUBLIQUE TOGOLAISE / TOGOLESE REPUBLIC**

<p><b>1. <u>Introduction</u></b></p> <p>La présente circulaire d'information aéronautique publie l'ensemble des actions à mettre en place pour continuer à assurer le niveau de sécurité requis pour l'ensemble des activités aéronautiques civiles résiduelles mais aussi essentielles pour la lutte contre la pandémie de la COVID-19</p>	<p><b>1. <u>Introduction</u></b></p> <p><i>This aeronautical information circular publishes all the actions to be put in place to continue to ensure the level of safety required for all residual civil aviation activities but also essential for the fight against the COVID-19 pandemic</i></p>
<p><b>2. <u>Périodicité des inspections en vol</u></b></p> <p>La disposition fondamentale concernant l'inspection en vol en général est l'exigence 2.2.1 du chapitre 2 du RANT 10, PART I (reproduite en appendice). Des directives sur l'inspection en vol, y compris la périodicité, sont données dans la circulaire relative à l'installation, au remplacement et à la maintenance des moyens de communication, de navigation et de surveillance et complétées par le manuel de l'OACI sur la vérification des aides radio à la navigation (Doc 8071)</p>	<p><b>2. <u>Periodicity of flight check</u></b></p> <p><i>The basic provision for flight check in general is requirement 2.2.1 of chapter 2 of RANT 10, PART I (reproduced in the appendix). Guidelines on flight inspection, including periodicity, are given in the Circular on the Installation, Replacement and Maintenance of Communication, Navigation and Surveillance facilities and supplemented by the ICAO Manual on the verification of radio navigation aids (Doc 8071).</i></p>
<p><b>3. <u>Coordination entre vérifications au sol et vérifications en vol</u></b></p> <p>Les vérifications au sol devront être réalisées conformément au planning d'entretien tout en respectant les mesures barrières sanitaires contre la COVID-19.</p>	<p><b>3. <u>Coordination between ground checks and flight checks</u></b></p> <p><i>Ground checks should be carried out in accordance with the maintenance schedule while respecting the health barrier measures against COVID-19.</i></p>

Le personnel de maintenance devra s'assurer qu'une installation de navigation a réussi tous les essais au sol avant qu'une inspection en vol ne soit faite. La comparaison des résultats obtenus à l'occasion de vérifications successives au sol d'une part, et dans les airs d'autre part, permettra de déterminer l'ampleur de la dégradation des performances de l'installation détectée au sol par les dispositifs de contrôle. Ces résultats peuvent aussi servir à déterminer la fréquence des vérifications ou inspections en vol.

*Maintenance personnel will need to ensure that a navigation facility has passed all ground tests before a flight check is performed. The comparison of the results obtained during successive checks on the ground on the one hand, and in the air on the other hand, will make it possible to determine the extent of the degradation in the performance of the installation detected on the ground by the devices control. These results can also be used to determine the frequency of flight checks or inspections.*

#### **4. Pratiques d'inspection en vol pendant la pandémie**

#### **4. Flight check practices during the pandemic**

Afin de maintenir le calendrier d'inspection en vol malgré les difficultés liées à la pandémie, l'ANSP doit adopter des procédures spéciales de sécurité sanitaire et des mesures opérationnelles, comme indiqué ci-dessous. Certaines de ces mesures peuvent également être appliquées au personnel d'entretien des sols.

*In order to maintain the in-flight check schedule despite the challenges of the pandemic, the ANSP must adopt special health safety procedures and operational measures, as outlined below. Some of these measures can also be applied to ground maintenance personnel.*

##### **4.1 Procédures de sécurité sanitaire**

##### **4.2 Health safety procedure**

Les procédures de sécurité sanitaire suivantes devront être mises en place à chaque inspection de vol dans le cadre de la calibration des NAVAIDS allant des bancs d'essai au sol jusqu'au vol de calibration proprement dit :

*The following health safety procedures must be put in place at each flight check as part of the calibration of NAVAIDS ranging from ground test benches to the actual calibration flight:*

- la désinfection périodique de l'aéronef et des équipements selon la durée de rémanence du produit désinfectant ou après utilisation de l'avion ;
- la fourniture de dispositifs de protection individuelle (EPI) aux membres d'équipage, avec des instructions détaillées pour faciliter leur utilisation ;
- la distanciation physique entre les membres d'équipage d'inspection en vol et personnel de soutien au sol (maintenance au sol, répartition, ravitaillement, etc.) ;
- la distanciation physique entre membres de l'équipage d'inspection en vol et personnel technique responsable des aides à la navigation (coordination téléphonique

- *periodic disinfection of the aircraft and equipment depending on the persistence of the disinfectant product or after use of the aircraft;*
- *the provision of personal protective devices (PPE) to crew members, with detailed instructions to facilitate their use;*
- *physical distancing between flight inspection crew members and ground support personnel (ground maintenance, dispatch, refueling, etc.);*
- *physical distancing between flight inspection crew members and technical staff responsible for navigation aids (telephone coordination only);*
-

- uniquement) ;
- la distanciation physique entre membres de l'équipage d'inspection en vol eux-mêmes (personnel fixe) ;
- la mise en place d'un mécanisme permettant la rotation de l'équipage on / off (répartition du travail par quart) qui tient compte de la période d'incubation potentielle du virus de la SARS-CoV-2.

#### **4.2 Mesures opérationnelles**

Bien que les opérations d'inspection en vol aient été dans une certaine mesure, facilitées par les faibles niveaux de trafic aérien qui prévalent actuellement, des restrictions opérationnelles comme la fermeture des frontières aérienne se font jour, ce qui nécessite des mesures spéciales pour les atténuer.

À cet effet, l'ANSP devra adopter pour les opérations d'inspection en vol pendant la pandémie telle que d'effectuer les missions individuelles en une seule journée avec retour à la base en fin de journée afin d'éviter ainsi les nuitées à destination.

L'ANSP est invité à privilégier non seulement sur les missions régulières d'inspection en vol sur les nouveaux projets de mise en œuvre (nouvelles installations et procédures) mais aussi les installations à inspecter. En effet la vérification des installations ILS, devrait être prioritaire.

Dans le cas où la réduction des heures d'exploitation d'aérodrome peut limiter le nombre d'heures de travail disponibles dans une journée ou les nuitées sont nécessaires (par exemple pour éviter de dépasser les limites de temps de service de vol), une attention particulière devrait être accordée à l'évaluation du lieu d'hébergement du personnel ( membre d'équipage et personnel technique) pour assurer le respect des dispositions sanitaires adoptées par l'État en cas de pandémie puis prendre des actions afin de minimiser la nécessité des contacts externes non nécessaire pour la réalisation de mission des vols de calibration ou étalonnage des NAVAIDs .

- *physical distancing between flight inspection crew members themselves (fixed staff);*
- *the establishment of a mechanism allowing the rotation of the crew on / off (distribution of work by shift) which takes into account the potential incubation period of the SARS-CoV-2 virus.*

#### **4.2 Operational measures**

*Although in-flight check operations have been to some extent facilitated by the low levels of air traffic that currently prevail, operational restrictions such as air border closures are emerging, requiring special measures to mitigate them.*

*To this end, the ANSP should adopt for flight check operations during the pandemic such as performing individual missions in a single day with return to base at the end of the day in order to avoid overnight stays at destination.*

*ANSP is invited to give priority not only to regular flight inspection missions over new implementation projects (new installations and procedures) but also to the installations to be inspected. Indeed, the verification of ILS installations should be a priority.*

*In the event that the reduction in aerodrome operating hours may limit the number of working hours available in a day where overnight stays are required (for example to avoid exceeding flight duty time limits), a particular attention should be paid to the assessment of the accommodation of staff (crew member and technical staff) to ensure compliance with the health provisions adopted by the State in the event of a pandemic and then take action to minimize the need external contacts not necessary for carrying out calibration flights or the calibration of NAVAIDs.*

## **5. Gestion des problèmes potentiels de périodicité pendant et après la pandémie**

L'inspection en vol devrait être réalisée même en temps de COVID-19, éventuellement avec certaines restrictions nécessitant une réorganisation temporelle.

En conséquence, la périodicité de l'inspection en vol ne devrait pas être affectée de manière substantielle et il devrait être possible de limiter tout écart potentiel par rapport aux intervalles nominaux à l'intérieur de la période d'extension mentionnée dans la circulaire relative à l'installation, au remplacement et à la maintenance des moyens de communication, de navigation et de surveillance et au paragraphe 1.15.15 du Doc 8071.

**Cependant pour tenir compte de restrictions opérationnelles, l'ANAC autorise exceptionnellement la réalisation complète d'une vérification/inspection récurrente dans un laps de temps n'excédant pas soixante (60) jours après l'intervalle nominal sur la base du risque de sécurité identifié pour chaque type de NAVAID. Pendant la période (allant de l'expiration de l'intervalle nominal jusqu'au prochain calibrage ou étalonnage des NAVAID), l'ANSP diffuse un NOTAM pour informer les usagers de l'état des NAVAID sur l'aérodrome et en rend compte systématiquement à l'autorité de l'aviation civile de la diffusion du NOTAM et toute action entreprise.**

Dans les cas où la vérification/inspection ne peut pas être effectuée avant l'expiration du laps de temps approprié, l'ANSP devra choisir l'une des d'actions suivantes :

- a) report de l'expiration après évaluation technique et/ou renforcement de la maintenance au sol ;
- b) déclassement de la catégorie d'ILS (passer de la catégorie III à la catégorie I) lorsque les intervalles varient en fonction de la catégorie d'ILS ;
- c) retrait temporaire de l'aide à la navigation.

## **5. Management of potential periodicity issues during and after the pandemic**

*The flight check is expected to be carried out even in times of COVID-19, possibly with some restrictions requiring a time reorganization.*

*Consequently, the periodicity of the flight check should not be substantially affected and it should be possible to limit any potential deviation from the nominal intervals within the extension period mentioned in the circular on the installation, replacement and maintenance of communication, navigation and surveillance facilities and paragraph 1.15.15 of Doc 8071.*

*However, to take into account operational restrictions, ANAC exceptionally authorizes the full performance of a recurring verification / inspection within a period of time not exceeding sixty (60) days after the nominal interval on the basis of the identified security risk. for each type of NAVAID. During the period (from the expiration of the nominal interval until the next calibration or calibration of NAVAIDs), the ANSP issues a NOTAM to inform users of the status of NAVAIDs at the aerodrome and systematically reports thereon. To the civil aviation authority for the distribution of the NOTAM and any action taken.*

*In cases where the flight check cannot be carried out before the expiration of the appropriate time window, ANSP should choose one of the following actions:*

- a) extension of the expiration after engineering evaluation and/or ground maintenance reinforcement;*
- b) degrading of the category of ILS (Category III down to Category I) in cases where intervals vary according to the category of ILS; and*
- c) temporarily removing the navigation aid from service.*

Dans son choix, l'ANSP devra tenir compte de l'exception de la situation actuelle, dans laquelle l'aviation a subi un revers sans précédent et fait face à ce qui peut être considéré comme une phase de redressement très difficile. Dans ce contexte, l'infrastructure de navigation doit rester opérationnelle à la fois pour soutenir la réduction du trafic pendant les mesures de confinement (y compris les vols répondant à des besoins critiques liés à une pandémie, tels que la livraison de fournitures médicales) et pour faciliter la reprise des opérations aériennes régulières. Par conséquent, dans les cas où une inspection en vol en temps opportun ne peut pas être assurée, la méthode préférée pour maintenir des signaux sûrs dans l'espace est soit de profiter du laps de temps défini après l'expiration de l'intervalle nominal, soit, si une extension plus longue est requise, d'accorder une extension de périodicité des intervalles conformes aux principes décrits dans le Doc 8071

De plus, dans les cas où les opérations d'inspection en vol ont été suspendues et les intervalles de périodicité prolongés, une planification minutieuse doit garantir que la disponibilité du service d'aide à la navigation peut être maintenue pour soutenir la reprise.

En même temps, aucun compromis sur la sécurité de fonctionnement dû aux performances non standard des aides à la navigation ne devrait être accepté. Au lieu de cela, les extensions potentielles des intervalles d'inspection nominaux ne devraient être envisagées qu'en présence d'atténuations appropriées maintenant les niveaux de sécurité nominaux.

Une attention particulière devrait également être accordée à la protection du site, en particulier si des avions ou d'autres gros équipements sont stationnés à proximité d'une aide à la navigation.

Dans les situations où le maintien de la périodicité nominale des inspections en vol est effectivement impossible, et si l'ANSP démontre qu'un système fiable fonctionne dans une configuration stable avec un historique de performances nominales, et soumis à des vérifications au sol régulières conformes aux recommandations du constructeur, indiquant un fonctionnement normal, et en l'absence de rapports d'anomalies, alors une extension de l'intervalle de périodicité devrait être accordée.

*In its choice, ANSP should take into account the exceptionality of the current situation, in which aviation has suffered an unprecedented setback and is facing what can be expected to be a very difficult recovery phase. In this context, the navigation infrastructure must remain operational both to support the reduced level of traffic during containment measures (including flights meeting critical pandemic-related needs, such as delivery of medical supplies) and to facilitate the resumption of regular flight operations. Therefore, in cases where timely flight inspection cannot be ensured, the preferred method for maintaining safe signals in space is to either take advantage of the (short) periodicity extension window, or, if a longer extension is required, to grant an extension of periodicity intervals in line with the principles described in Doc 8071..*

*Furthermore, in cases where flight inspection operations were suspended and periodicity intervals extended, careful planning should ensure that navigation aid availability of service can be ensured to support the recovery.*

*At the same time, no compromise on operational safety due to non-standard performance of navigation aids should be accepted. Instead, potential extensions of nominal inspection intervals should be considered only in the presence of appropriate mitigations maintaining nominal safety levels.*

*Special attention should also be given to site safeguarding, especially if aircraft or other large equipment is being parked near a navigation aid.*

*In situations in which maintaining nominal flight inspection periodicity is effectively impossible, and ANSP demonstrates that a reliable system is operating in a stable configuration with a history of nominal performance, and subject to regular compliant ground checks to the manufacturer's recommendations, indicating normal operation, and in the absence of fault reports, then an extension of the periodicity interval should be granted.*

## **6. Reprise normale des activités d'aérodrome**

En cas de retour à la normale, l'ANSP mettra en priorité la mise en œuvre de son programme d'entretien des équipements et couvrira les items en suspens afin de valider sur le terrain les items qui n'avaient pas pu être vérifiés et ainsi donc compléter les dossiers de surveillance. Une checklist disponible sur le lien <https://www.anac-togo.tg/infos-operationnelles-covid-19/> devrait être renseignée par l'ANSP pendant la préparation à la reprise des activités aéroportuaires et transmise à l'ANAC afin de lui permettre de procéder à une analyse dont les résultats permettront de définir les priorités des activités de surveillance sur la base des risques identifiées.

## **6. Normal resumption of aerodrome activities**

*In the event of a return to normal, ANSP will prioritize the implementation of its equipment maintenance program and cover the outstanding items in order to validate in the field the items that could not be verified and thus therefore complete the surveillance files. A checklist available on the link <https://www.anac-togo.tg/infos-operationnelles-covid-19/> should be completed by the ANSP during the preparation for the resumption of airport activities and sent to the ANAC in order to enable it to carry out an analysis, the results of which will make it possible to define the priorities of the surveillance activities on the basis of the risks identified.*

**FIN / END**