



MINISTRE DES TRANSPORTS

**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE**

02 AVR. 2015

Abidjan, le

Décision n° 001185 /ANAC/DSNAA/DTA
portant approbation du Guide relatif à l'exploitation et à la
maintenance des services d'aérodrome « RACI 6114 »

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu l'Ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'aviation civile de Côte d'Ivoire ;
- Vu le Décret n°2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration autonome de l'Aviation civile dénommée «Autorité Nationale de l'Aviation Civile en abrégé « ANAC » ;
- Vu le décret n°2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu le décret n°2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'arrêté n°326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décision les Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu les nécessités de service ;

DECIDE

Article 1 : objet

Le Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome, codifié RACI 6114 est approuvé.

Article 2 : Champ d'application

Le RACI 6114 s'applique aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique en République de Côte d'Ivoire.

Article 3 : Portée

Le RACI 6114 fournit au gestionnaire d'aérodrome, les directives relatives à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome.

Article 4 : Date d'entrée en vigueur et application

La présente décision entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.



PJ : Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome « RACI 6114 »

Ampliations :

- DTA
- DSNA
- Tout exploitant



MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : RACI 6114

**GUIDE RELATIF A
L'EXPLOITATION ET A LA
MAINTENANCE DES SERVICES
D'AERODROME**

« RACI 6114 »

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son Autorité

Première édition - Septembre 2014

Administration de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire

RAF

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D'AMENDEMENT	N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D'AMENDEMENT
I	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.9-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.9-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015
III	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.9-5	1	09/01/2015	0	09/01/2015
IV	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.9-6	1	09/01/2015	0	09/01/2015
V	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
VI	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.10-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
VII	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.10-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
VIII	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
IX	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.11-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
X	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.11-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
XI	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.11-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015
I.1-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.12-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
I.1-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.12-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
I.1-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
I.1-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.13-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
I.1-5	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.13-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
I.2-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.13-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015
					II.13-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.1-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.13-5	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.1-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
II.1-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.14-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.1-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.14-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.1-5	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
					II.15-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.2-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
II.2-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.16-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.2-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
II.2-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.17-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.2-5	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.17-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.2-6	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.17-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.2-7	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.17-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.2-8	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.17-5	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.2-9	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
II.2-10	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.18-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.2-11	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.18-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.2-12	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
II.2-13	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.19-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.2-14	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.19-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
					II.19-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.3-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.19-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.3-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
II.3-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.20-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.3-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015	II.20-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
					II.20-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.4-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
II.4-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.1-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.4-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.1-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.4-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
					III.2-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.5-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.2-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.5-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.2-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.5-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.2-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.5-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.2-5	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.5-5	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.2-6	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.5-6	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.2-7	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.5-7	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.2-8	1	09/01/2015	0	09/01/2015
					III.2-9	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.6-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.2-10	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.6-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.2-11	1	09/01/2015	0	09/01/2015
					III.2-12	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.7-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.2-13	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.7-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.2-14	1	09/01/2015	0	09/01/2015
					III.2-15	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.8-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
II.9-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.3-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
II.9-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.3-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015



N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D'AMENDEMENT	N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D'AMENDEMENT
III.3-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.6-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
III.3-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.6-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
III.3-5	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.6-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015
					III.6-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015
III.4-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015					
III.4-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.7-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015
III.4-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.7-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015
III.4-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.7-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015
III.4-5	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.7-4	1	09/01/2015	0	09/01/2015
					III.7-5	1	09/01/2015	0	09/01/2015
III.5-1	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.7-6	1	09/01/2015	0	09/01/2015
III.5-2	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.7-7	1	09/01/2015	0	09/01/2015
III.5-3	1	09/01/2015	0	09/01/2015	III.7-9	1	09/01/2015	0	09/01/2015
					III.7-10	1	09/01/2015	0	09/01/2015

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
---	---	---

TABLEAU DES AMENDEMENTS

Amendements	Objet	Date
		<ul style="list-style-type: none"> - Adoption/Approbation - Entrée en vigueur - Application
1ere Edition	-----	



**Autorité Nationale de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire**

**Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des
services d'aérodrome**

« RACI 6114 »

**Édition 1
Date : 16/12/2014
Amendement 0
Date : 16/12/2014**

ABREVIATION

ANAC **Autorité Nationale de l'Aviation Civile**


 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
---	---	---

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
RACI 6001	Côte d'Ivoire	Conception et Exploitation Technique des Aéroports	5 ^{ème} édition Amdt 05	mai 2014
Doc 9137, 2 ^{ème} partie	OACI	Manuel des services d'aéroport	4 ^{ème} édition	2002
Doc 9137, 8 ^{ème} partie	OACI	Manuel des services d'aéroport	1 ^{ère} édition	1983
Doc 9137, 9 ^{ème} partie	OACI	Manuel des services d'aéroport	1 ^{ère} édition	1984

TABLE DES MATIERES

LISTE DES PAGES EFFECTIVES	I
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	IV
TABLEAU DES AMENDEMENTS	V
TABLEAU DES RECTIFICATIFS	VI
ABREVIATION	VII
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	VIII
TABLE DES MATIERES	VIII
PARTIE I. GENERALITES	I.1-1
CHAPITRE 1. DEFINITIONS ET ACRONYMES	I.1-1
1.1 DEFINITIONS	I.1-1
1.2 ACRONYMES	I.1-5
CHAPITRE 2. OBJET ET CHAMP D'APPLICATION	I.2-1
2.1 OBJET	I.2-1
2.2 CHAMP D'APPLICATION	I.2-1
PARTIE II. EXPLOITATION DES SERVICES D'AERODROMES	II.1-1
CHAPITRE 1. RESPONSABILITES FONCTIONNELLES DES SERVICES TECHNIQUES DE L'AERODROME	II.1-1
1.1 DIRECTION DE L'EXPLOITATION	II.1-1
1.2 DIRECTION DE LA MAINTENANCE	II.1-4
1.3 BUREAU DE L'EXPLOITATION	II.1-5
CHAPITRE 2. REGLES GENERALES D'EXPLOITATION	II.2-1
2.1 REGLES GENERALES	II.2-1
2.2 INSPECTION DES DIFFERENTES ZONES DE L'AERODROME	II.2-10
2.2.1 Fréquence des Inspections	II.2-10
2.2.2 Mode d'inspection	II.2-10
2.2.3 Procédures d'inspection	II.2-11
2.2.4 Inspection des chaussées	II.2-12
2.2.5 Inspection des surfaces gazonnées	II.2-13
2.2.6 Obstacles	II.2-14
2.2.7 Compte rendu d'inspection	II.2-14
CHAPITRE 3. VERIFICATION AU SOL DES AIDES VISUELLES	II.3-1
3.1 INTRODUCTION	II.3-1
3.2 FREQUENCE DES INSPECTIONS	II.3-1
3.3 INSPECTIONS REGULIERES AU SOL	II.3-2
3.4 PROCEDURES D'INSPECTION	II.3-3
3.5 FEUX DE SECOURS AU SOL	II.3-4
3.6 INSPECTION DES DISPOSITIFS LUMINEUX D'APPROCHE	II.3-4
CHAPITRE 4. VERIFICATION EN VOL DES AIDES VISUELLES	II.4-1
4.1 GENERALITES	II.4-1
4.2 VERIFICATION EN VOL APRES D'IMPORTANTES TRAVAUX D'ENTRETIEN	II.4-1
4.3 FEUX D'APPROCHE ET DE PISTE	II.4-2
4.3.1 Disposition des feux d'approche	II.4-2
4.3.2 Barrettes latérales (rouge) d'approche (lorsqu'elles sont installées)	II.4-2
4.3.3 Feux de seuil, d'extrémité et de bord de piste	II.4-3
4.3.4 Feux d'axe de piste	II.4-3
4.3.5 Feux de zone de toucher des roues	II.4-3
4.3.6 Vérification complète des feux d'approche et de piste	II.4-3
4.4 PHARE D'EMPLACEMENT OU D'IDENTIFICATION	II.4-4

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
---	---	---

CHAPITRE 5. CONDITIONS METEOROLOGIQUES DEFAVORABLES	II.5-1
5.1 INTRODUCTION.....	II.5-1
5.2 GENERALITES	II.5-1
5.3 REGLES APPLICABLES PAR FAIBLE VISIBILITE	II.5-1
5.4 REGLES APPLICABLES PAR VENT FORT	II.5-4
5.5 PRESENCE D'EAU SUR UNE PISTE	II.5-7
CHAPITRE 6. MESURE DE FROTTEMENT.....	II.6-1
6.1 INTRODUCTION.....	II.6-1
6.2 PROCEDURE.....	II.6-1
6.3 ADMINISTRATION.....	II.6-2
6.4 TENUE DE DOSSIER	II.6-2
6.5 ENTRETIEN DES PISTES.....	II.6-2
CHAPITRE 7. CONTRÔLE DES TRAVAUX EN COURS SUR L'AIRE DE MOUVEMENT ET CONSIGNES DE SECURITE	II.7-1
7.1 DEROULEMENT DES TRAVAUX.....	II.7-1
7.2 ENTRETIEN REGULIER.....	II.7-1
7.3 PETITS TRAVAUX DE CONSTRUCTION OU D'ENTRETIEN	II.7-2
7.4 GRANDS TRAVAUX DE CONSTRUCTION OU D'ENTRETIEN.....	II.7-2
CHAPITRE 8. LUTTE CONTRE LE RISQUE D'IMPACT D'ANIMAUX.....	II.8-1
8.1 INTRODUCTION.....	II.8-1
8.2 ORGANISATION	II.8-1
CHAPITRE 9. GESTION ET SECURITE DE L'AIRE DE TRAFIC.....	II.9-1
9.1 INTRODUCTION.....	II.9-1
9.2 GESTION COORDONNEE.....	II.9-1
9.3 FONCTION DU SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC.....	II.9-2
9.4 SECURITE DE L'AIRE DE TRAFIC	II.9-4
9.5 DEROUTEMENT	II.9-6
CHAPITRE 10. ZONAGE DES AEROPORTS ET FRANCHISSEMENT DES OBSTACLES	II.10-1
10.1 INTRODUCTION.....	II.10-1
10.2 PLAN DE ZONAGE	II.10-1
10.3 SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES.....	II.10-1
10.4 ZONE DEGAGEE D'OBSTACLES	II.10-2
10.5 PLAN DES FEUX D'APPROCHE	II.10-2
10.6 CARTES D'OBSTACLES D'AERODROME – TYPE A.....	II.10-2
10.7 SUPPRESSION DES OBSTACLES.....	II.10-2
CHAPITRE 11. ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION.....	II.11-1
11.1 INTRODUCTION.....	II.11-1
11.2 PLAN D'URGENCE D'AEROPORT.....	II.11-1
11.3 PROCEDURES APPLICABLES APRES UNE URGENCE	II.11-2
11.3.1 Publication d'un NOTAM	II.11-2
11.3.2 Marquage et balisage lumineux des sections de piste fermées temporairement.....	II.11-2
11.3.3 Aides de radionavigation.....	II.11-3
CHAPITRE 12. ENLEVEMENTS DES AERONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISES.....	II.12-1
12.1 ASPECTS LEGAUX	II.12-1
12.2 MOYENS DISPONIBLES POUR L'ENLEVEMENT DES AERONEFS	II.12-1
12.3 RESPONSABILITES.....	II.12-1
12.4 DOSSIER DES OPERATIONS	II.12-2
12.5 PLAN D'ENLEVEMENT DES AERONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISES.....	II.12-2
12.6 TELECOMMUNICATIONS.....	II.12-2
CHAPITRE 13. PLAN D'URGENCE D'AEROPORT.....	II.13-1
13.1 INTRODUCTION.....	II.13-1
13.2 OBJET.....	II.13-1
13.3 RESPONSABILITES.....	II.13-2
13.4 DEGRE D'INTERVENTION.....	II.13-2
13.5 PLANS.....	II.13-4
13.6 ROUTES D'ACCES	II.13-4
13.7 GENERALITES	II.13-5
13.8 EXERCICES	II.13-5

CHAPITRE 14. SERVICES MEDICAUX	II.14-1
14.1 INTRODUCTION	II.14-1
14.2 SOINS A DONNER AUX VICTIMES	II.14-1
14.3 IDENTIFICATION DU PERSONNEL DU SERVICE D'URGENCE	II.14-1
14.4 TELECOMMUNICATION	II.14-2
14.5 PROTECTION CONTRE LES INTEMPERIES	II.14-2
14.6 EQUIPEMENT D'URGENCE	II.14-2
CHAPITRE 15. SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE	II.15-1
15.1 GENERALITES	II.15-1
15.2 DETERMINATION DE LA CATEGORIE DE L'AERODROME AUX FINS DU SAUVETAGE ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE	II.15-1
CHAPITRE 16. SURETE	II.16-1
16.1 GENERALITES	II.16-1
16.2 INTERVENTION ILLICITES CONTRE L'AVIATION CIVILE	II.16-1
CHAPITRE 17. CIRCULATION DES VEHICULES ET DES AERONEFS AU SOL	II.17-1
17.1 SUR DE L'AIRE DE MANOEUVRE	II.17-1
17.2 SUR LES AIRES DE TRAFIC	II.17-2
17.3 CIRCULATION DES VEHICULES	II.17-3
17.4 CIRCULATION DES AERONEFS	II.17-7
17.5 STATIONNEMENT DES AERONEFS	II.17-8
17.6 REGLES DE PROTECTION DES PERSONNES	II.17-12
17.7 REGLES DE CIRCULATION DES PIETONS	II.17-12
17.8 DANGERS DES MOTEURS D'AERONEFS	II.17-14
17.9 UTILISATION DES PASSERELLES TELESCOPIQUES	II.17-15
CHAPITRE 18. INCIDENTS CONCERNANT DES PERSONNES ET DES BIENS A L'EXTERIEUR DES LIMITES DE L'AEROPORT	II.18-1
18.1 CHUTE D'OBJETS D'UN AERONEF EN VOL	II.18-1
18.2 VIDANGE EN VOL	II.18-1
18.3 TOURBILLONS D'EXTRÉMITÉ D'AILLE	II.18-2
CHAPITRE 19. SECURITE DES MANIFESTATIONS AERIENNES	II.19-1
19.1 ORGANISATION INITIALE	II.19-1
19.2 RESPONSABILITE	II.19-1
19.3 RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT DE L'AERODROME	II.19-3
19.4 SERVICES DE SECURITE	II.19-4
19.5 TACHES A REALISER APRES UNE MANIFESTATION AERIENNE	II.19-4
CHAPITRE 20. RENSEIGNEMENTS A FOURNIR AU SUJET DE L'AERODROME	II.20-1
20.1 GENERALITES	II.20-1
20.2 TYPES DE RENSEIGNEMENTS	II.20-1
20.3- PROCEDURES	II.20-2
20.4 RESPONSABILITES EN MATIERES DE NOTIFICATION DES CHANGEMENTS	II.20-3
PARTIE III. MAINTENANCE	III.1-1
CHAPITRE 1. GENERALITES	III.1-1
1.1 OBJET	III.1-1
1.2 OBJET DE LA MAINTENANCE AUX AEROPORTS	III.1-1
1.3 ORGANISATION DE LA MAINTENANCE AUX AEROPORTS	III.1-2
CHAPITRE 2 : ENTRETIEN DES CHAUSSEES	III.2-1
2.1. REPARATION DES SURFACES	III.2-1
2.2 REPARATION DES JOINTS ET FISSURES	III.2-5
2.3 REFECTION DES BORDS DE CHAUSSEES	III.2-9
2.4. REPARATION DES AUTRES DEGRADATIONS DE LA SURFACE DES CHAUSSEES	III.2-11
2.5 BALAYAGE	III.2-12
2.6. NETTOYAGE DES CONTAMINANTS	III.2-15
CHAPITRE 3. DRAINAGE	III.3-1
3.1. GENERALITES	III.3-1
3.2. NETTOYAGE DES CONDUITS PERFORES	III.3-2
3.3. DRAINS ET CONDUITS D'EVACUATION SITUES ENTRE LES SURFACES ET LES BASSINS COLLECTEURS	III.3-2
3.4. DESHUILEURS ET SEPARATEURS D'HYDROCARBURES	III.3-4
3.5. BOUCHES D'INCENDIE	III.3-5

CHAPITRE 4. ENTRETIEN DES AIRES NON REVETUES	III.4-1
4.1. GENERALITES.....	III.4-1
4.2. ENTRETIEN DES ZONES HERBEUSES SUR LES BANDES	III.4-1
4.3. ENTRETIEN DU GAZON SUR LES PISTES ET LES VOIES DE CIRCULATION NON REVETUES.....	III.4-2
4.4. ENTRETIEN DES ZONES HERBEUSES EN DEHORS DES BANDES.....	III.4-2
4.5. MATERIEL D'ENTRETIEN DU GAZON	III.4-4
4.6. TRAITEMENT DE L'HERBE FAUCHEE	III.4-5
CHAPITRE 5. ENLEVEMENT DES AERONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISES.....	III.5-1
5.1. PLAN D'ENLEVEMENT	III.5-1
5.2. FORMATION DU PERSONNEL	III.5-1
5.3. ENTREPOSAGE DU MATERIEL	III.5-2
5.4. ENTRETIEN DU MATERIEL D'ENLEVEMENT	III.5-3
CHAPITRE 6. ENTRETIEN DE L'EQUIPEMENT ET DES VEHICULES.....	III.6-1
6.1. GENERALITES.....	III.6-1
6.2. ORGANISATION DE L'ENTRETIEN DES VEHICULES.....	III.6-1
6.3. PROGRAMME D'ENTRETIEN DES VEHICULES.....	III.6-2
6.4. ATELIERS	III.6-4
CHAPITRE 7 : BATIMENTS	III.7-1
7.1. GENERALITES.....	III.7-1
7.2. ECLAIRAGE ET INSTALLATIONS ELECTRIQUES	III.7-3
7.3. INFORMATION AUX PASSAGERS	III.7-4
7.4. CLIMATISATION.....	III.7-5
7.5. RESERVE.....	III.7-6
7.6. PORTES AUTOMATIQUES.....	III.7-6
7.7. TAPIS A BAGAGES (INSTALLATIONS FIXES)	III.7-7
7.8. CARROUSELS DE LIVRAISON DES BAGAGES.....	III.7-8
7.9. PASSERELLES D'EMBARQUEMENT PASSAGERS	III.7-8
7.10. ASCENSEURS	III.7-10
7.11. TROTTOIRS ET ESCALIERS MECANIQUES	III.7-10
7.12. INSTALLATIONS FIXES DE PROTECTION-INCENDIE	III.7-10

PARTIE I. GENERALITES

CHAPITRE 1. DEFINITIONS ET ACRONYMES

1.1 Définitions

Pour l'application du présent guide, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel se produit l'un des faits suivants:

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve:

- dans l'aéronef, ou
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
- directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle:

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement, ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Accident au sol. Tout événement, autre qu'un accident, survenu sur l'aire de mouvement ou à ses abords impliquant au moins une personne, un véhicule ou un aéronef et ayant entraîné des dommages corporels et/ou matériels.

Aire de manœuvre. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic. Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs, pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement du fret ou de la poste, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Aire d'attente équipement. Aire définie adjacente à un poste de stationnement d'aéronef où les divers engins d'assistance ainsi que le fret sont provisoirement placés en attente de l'arrivée d'un aéronef.

Chef avion. Fonction assurée sur un périmètre sécurité avion qui consiste notamment à coordonner les activités s'y déroulant afin de préserver la sécurité et d'améliorer les performances des services fournis.

Circulation à la surface d'aéronefs. Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aérodrome, à l'exclusion des décollages et des atterrissages.

Circulation d'aérodrome. Ensemble de circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de cet aérodrome.

Circulation en vol rasant. Déplacement d'un hélicoptère au-dessus de la surface d'un aérodrome, normalement dans l'effet de sol et à une vitesse sol inférieure à 37km/h (20kt).

Côté piste. L'aire de mouvement d'un aéroport et la totalité ou une partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est contrôlé.

Couloir de circulation. Voie définie sur un aérodrome destinée à la circulation des véhicules et engins.

Incident. Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, ou non, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident ou un accident au sol a failli se produire.

Infraction. Violation d'une règle ou disposition réglementaire.

Obstacle. Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ou qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol.

Passage protégé pour piétons. Partie de la chaussée équipée d'une signalisation spéciale et destinée à la traversée des piétons.

Piste. Aire rectangulaire définie sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Périmètre de sécurité aéronef (PSA). Polygone définie sur une aire de trafic et enveloppant extérieurement le poste de stationnement d'aéronef à une distance au moins égale à 7,5mètres autour de l'aéronef.

Périmètre de sécurité collision (PSC). Polygone virtuel qui enveloppe extérieurement un aéronef à une distance de 5 mètres de ses extrémités.

Périmètre de sécurité incendie (PSI). Périmètre virtuel qui délimite la zone dangereuse comprise à l'intérieur de la courbe enveloppant extérieurement, à une distance de 3 mètres, les citernes et conduits des véhicules ravitailleurs.

Poste de stationnement d'aéronef. Emplacement désigné sur une aire de trafic, destiné à être utilisé pour le stationnement d'un aéronef.

Poste de stationnement à manœuvre autonome. Poste de stationnement d'aéronef prévu pour des manœuvres d'entrée, de sortie et d'arrêt marquées au sol pouvant être suivies par un aéronef pour y stationner.

Poste de stationnement « nose in ». Poste de stationnement d'aéronef prévu pour une manœuvre d'entrée par les propres moyens de l'aéronef. La sortie de l'aéronef étant effectuée avec un moyen de tractage ou de repoussage. Les manœuvres d'entrée et de sortie de l'aéronef sont effectuées avec une assistance au sol.

Service de gestion d'aire de trafic. Service fourni pour assurer la régulation des activités et des mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic.

Signaleur. Personne qui donne des signaux à un aéronef.

Tour de contrôle d'aérodrome. Organe chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Visibilité. Distance, déterminée par les conditions atmosphériques et exprimée en unités de longueur, à laquelle on peut voir et identifier, de jour, des objets remarquables non éclairés et, de nuit, des objets remarquables éclairés.

Voie de circulation. Voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation au sol des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment:

- a) *Voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef.* Partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- b) *Voie de circulation d'aire de trafic.* Partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire.
- c) *Voie de sortie rapide.* Voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un aéronef qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste.

1.2 Acronymes

Pour l'application du présent guide, les acronymes ci-après ont les significations suivantes:

AVGAS : Aviation Gas. Carburant d'aviation dont l'indice d'octane peut dépasser 100.

FOD: Foreign Object Debris. Débris d'Objets Etrangers.

Km/h. kilomètre par heure.

MM/AA. Indication de date

- MM= indication du mois en deux chiffres,
- AA= indication de l'année en deux chiffres

SSLI. Service de Sauvetage et Lutte contre l'incendie.

VDGS: Visual Docking Guidance System. Système visuel de guidage d'accostage.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 2. OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

2.1 Objet

Le présent guide a pour objectif de fournir des orientations sur les règles techniques générales et spécifiques applicables à l'exploitation et la maintenance des services d'aérodromes.

Les Règlements Aéronautique de Côte d'Ivoire (RACI) décrivent non seulement les installations, mais aussi un certain nombre de services qui doivent être fournis aux aérodromes. Le présent guide a pour objet de rassembler dans un même document des renseignements sur ces divers services techniques.

2.2 Champ d'application

Le présent guide s'applique à tous les aérodromes ouverts à la Circulation Aérienne Publique (CAP) et sera également utilisé comme directive pour garantir un environnement de travail sécuritaire pour les autres aérodromes.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

PARTIE II. EXPLOITATION DES SERVICES D'AERODROMES

CHAPITRE 1. RESPONSABILITES FONCTIONNELLES DES SERVICES TECHNIQUES DE L'AERODROME

1.1 Direction de l'exploitation

Pour mener à bien les activités aéroportuaires, l'exploitant d'aérodrome disposera en son sein d'une direction de l'exploitation qui assumera les responsabilités fonctionnelles ci-dessous :



Fig II.1. Exemple type de l'organigramme de la Direction de l'exploitation d'un aérodrome

1.1.1 Responsabilités fonctionnelles du *Service des opérations aéroportuaires*.

1.1.1.1 Le *Service des opérations aéroportuaires* aura en charge d'organiser et de contrôler au jour le jour les mouvements des aéronefs sur l'aérodrome à destination et en provenance des postes de stationnement d'aéronefs dans les meilleures conditions de sécurité et de rapidité. Le Responsable des opérations est chargé d'assurer l'efficacité des opérations. Sur les grands aérodromes, plusieurs personnes se relaient à ce poste pour assurer la permanence 24 heures par jour.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

Le Service des opérations aéroportuaires peut compter éventuellement des services spécialisés, par exemple *un service de la sécurité de l'aire de mouvement et un service de gestion de l'aire de trafic*.

1.1.1. 2 *Le service de la sécurité de l'aire de mouvement* est chargé de la plupart des fonctions routinières de la Direction de l'Exploitation, à l'exception du contrôle de l'aire de trafic. Toutefois, sur un petit aérodrome, cette dernière fonction peut lui être confiée également. Le service de la sécurité de l'aire de mouvement sera normalement chargé des fonctions suivantes :

- a) inspection complète et régulière des surfaces de l'aire de manœuvre, et rédaction de rapports à l'intention des services de contrôle de la circulation aérienne, de la maintenance et des opérations aéroportuaires sur l'état des surfaces inspectées et la nécessité d'en assurer le balayage ou la réparation;
- b) inspection complète et régulière de la surface des aires de trafic et rédaction de rapports à l'intention des services de contrôle de la circulation aérienne, de la maintenance et des opérations aéroportuaires sur l'état de la surface des aires de trafic inspectées et la nécessité d'en assurer le balayage, le nettoyage, ou la réparation;
- c) inspection des dispositifs lumineux et rédaction de rapports à l'intention des services de contrôle de la circulation aérienne, de la maintenance et des opérations aéroportuaires pour signaler les lampes grillées, pannes de circuit et autres défauts de fonctionnement;
- d) dispersion des oiseaux;
- e) mesure du coefficient de frottement;
- f) contrôle et délivrance des laissez-passer temporaires pour les personnes et les véhicules qui doivent occasionnellement se rendre sur les aires de trafic.

1.1.1. 3 *Le service de gestion de l'aire de trafic* aura normalement en charge des fonctions suivantes :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- a) attribution des postes de stationnement aux aéronefs qui arrivent;
- b) tenue des registres concernant l'attribution des postes de stationnement aux aéronefs, notamment en vue de l'imposition des redevances d'atterrissage et de stationnement;
- c) affectation des signaleurs aux postes de stationnement d'aéronefs qui ne sont pas équipés d'un système de guidage pour l'accostage;
- d) sur certains aérodromes, organisation éventuelle des services d'aires de trafic, y compris la manutention du fret et des bagages et les services aux aéronefs.

Les fonctions de gestion de l'aire de trafic et de sécurité de l'aire de mouvement peuvent être confiées à un seul service sur un petit aérodrome.

1.1.2 Responsabilités fonctionnelles de la *section des services auxiliaires*

La section des services auxiliaires est chargée des fonctions de soutien nécessaires au bon fonctionnement des opérations d'aérodromes. La mesure du bruit, le contrôle des laissez-passer côté piste, la liaison avec les services d'urgence extérieurs sont des exemples des responsabilités confiées à cette section.

1.1.3 Responsabilité fonctionnelles de la *section des transports*

La section des transports est normalement chargée des fonctions suivantes :

- a) maintenance de tous les véhicules et engins mobiles spécialisés, y compris les véhicules de sauvetage et d'incendie, le matériel d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, ainsi que la répartition des priorités en fonction des besoins;
- b) affectation des conducteurs de véhicules d'aérodrome en fonction des besoins et
- c) affectation des conducteurs a des tâches spécifiques, y compris le balayage, le nettoyage des postes de stationnement d'aéronef et l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

1.1.4 Responsabilités fonctionnelles du *Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie*.

Ce service aura en charge :

- a) L'intervention dans tous les cas d'incendie, d'urgence ou d'incidents analogues sur l'aérodrome, y compris les incendies d'aéronefs ou causés par des aéronefs sur l'aérodrome, ou à proximité immédiate, ainsi que les incendies de bâtiments, les écoulements de carburant et les accidents routiers ;
- b) La liaison avec les services locaux d'incendie, d'ambulance et de police ;
- c) l'intervention en cas d'écrasement d'un aéronef à proximité immédiate de l'aérodrome, ce qui exige une connaissance des routes d'accès ;
- d) entraînement régulier du personnel pour améliorer l'efficacité des interventions en terrain difficile (plans d'eau, marécages, etc.) à proximité de l'aérodrome;
- e) toute autre tâche jugée nécessaire, à condition que cela n'empêche pas le service de respecter les délais d'intervention stipulé au Chapitre 9 du RACI 6001 relatif à la Conception et à l'Exploitation Technique des Aérodrômes.
- f) prise en charge du programme de prévention des incendies, du point de vue de la planification et de l'application, et la formation du personnel des autres services aux méthodes de prévention des incendies.

1.2 Direction de la Maintenance

L'exploitant d'aérodrome disposera en son sein également d'une direction de la maintenance, qui aura en charge les fonctions suivantes :

- **Installations.** *La section de la maintenance des installations sera chargée, directement, ou indirectement par voie de sous-traitance, des réparations à effectuer aux surfaces de l'aérodrome, c'est-à-dire toutes les chaussées et les surfaces gazonnées (y compris la coupe de l'herbe), du marquage des chaussées ainsi que de l'entretien des systèmes d'égout, d'adduction d'eau (le cas échéant) et des clôtures.*



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- **Maintenance Électrique et mécanique.** Cette section est chargée, soit directement, soit indirectement par voie de sous-traitance, de la maintenance de tous les systèmes d'éclairage de l'aérodrome, des panneaux de guidage sur les voies de circulation et autres panneaux, des systèmes de guidage sur l'aire de trafic et des installations d'alimentation électrique de secours pour ces systèmes.

Ces deux sections sont également chargées de la maintenance des immeubles ou bâtiments.

1.3 Bureau de l'exploitation

1.3.1 L'exploitant d'aérodrome disposera aussi d'un bureau d'exploitation. Ce bureau sera comme un centre de coordination qui recevra et diffusera les renseignements relatifs à l'exploitation de l'aérodrome. *Il peut éventuellement regrouper les fonctions du service de gestion de l'aire de trafic et du service de la sécurité de l'aire de mouvement.*

1.3.2 Ce centre sera en liaison téléphonique direct avec les services ATC, MET et AIS ainsi qu'avec les autres bureaux de contrôle des opérations, et en liaison radio avec le personnel de l'exploitation qui circule sur l'aérodrome, que ce soit à pied ou à bord de véhicules.

Ce bureau d'exploitation prendra également les dispositions voulues pour la préparation et la publication des NOTAM.

Un système de communication sera établi avec le bureau éventuellement chargé d'assurer la gestion permanente de l'ensemble des opérations d'aérodrome.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 2. REGLES GENERALES D'EXPLOITATION

2.1 Règles générales

2.1.1 Une liaison étroite sera maintenue entre l'administration aéroportuaire, les exploitants et le service ATS en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des opérations. Cette coordination portera sur :

- l'attribution des postes de stationnement,
- les heures d'arrivée ou de départ des aéronefs,
- les autorisations de démarrage des moteurs,
- la diffusion de renseignements aux exploitants,
- les avis sur les travaux en cours,
- et les installations ou services inutilisables,
- les arrangements en matière de sûreté ainsi que les services de sécurité disponibles.

2.1.2 Lorsque le volume du trafic et les conditions d'exploitation le justifient, un service approprié de gestion d'aire de trafic sera fourni, sur une aire de trafic, par un organisme ATS d'aérodrome, par une autre administration aéroportuaire ou par ces deux organismes travaillant en coopération, pour assurer :

- la régulation des mouvements afin de prévenir les collisions entre aéronefs ou entre un aéronef et un obstacle ;
- la régulation de l'entrée des aéronefs sur l'aire de trafic et, en liaison avec la tour de contrôle d'aérodrome, la coordination des mouvements des aéronefs qui quittent cette aire ;
- la sécurité et la rapidité des mouvements des véhicules et la régulation des autres activités selon les besoins.

Lorsque la tour de contrôle d'aérodrome ne participe pas au service de gestion d'aire de trafic, des procédures seront établies afin de faciliter le transfert des aéronefs entre l'organisme de gestion d'aire de trafic et la tour de contrôle d'aérodrome.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

2.1.3 L'exploitant d'aérodrome inspectera les aires de mouvement à la fréquence appropriée et surveillera l'état des aires de mouvement et des installations connexes et il en rendra compte. Ces renseignements sur l'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations connexes seront communiqués aux organismes appropriés des services d'information aéronautique, et des renseignements analogues, importants du point de vue opérationnel, seront communiqués aux organismes des services de la circulation aérienne, afin de leur permettre de fournir les renseignements nécessaires aux aéronefs à l'arrivée et au départ. Ces renseignements seront tenus à jour et tout changement sera signalé sans délai.

2.1.4 L'exploitant d'aérodrome surveillera l'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations connexes et des comptes rendus sur des questions importantes sur le plan opérationnel qui influent sur l'exploitation des aéronefs ou de l'aérodrome seront communiqués par un mécanisme établi en vue de l'application de mesures appropriées, notamment dans les situations suivantes :

- travaux de construction ou d'entretien ;
- parties irrégulières ou détériorées de la surface d'une piste, d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic ;
- présence d'eau sur une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic, etc.

Pour faciliter l'application des dispositions, des inspections de l'aire de mouvement seront effectuées au moins une fois par jour lorsque le chiffre de code est 1 ou 2, et au moins deux fois par jour lorsque le chiffre de code est 3 ou 4.

2.1.5 L'exploitant d'aérodrome mettra en place un système d'affichage de renseignements. Ce système sera placé sur ou à proximité de l'aire de trafic et sera utilisé pour afficher tout renseignement important destiné aux intervenants tel que, prévisions ou changement dans les prévisions de poste de stationnement, indisponibilité d'une installation sur l'aire de trafic, visibilité réduite, etc.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 2.1.6 L'exploitant d'aérodrome s'assurera, que tous les intervenants sur l'aire de trafic, utilisent comme éléments indicateurs l'ensemble des règles et procédures définies dans le présent guide.
- 2.1.7 L'exploitant d'aérodrome veillera à définir et à déterminer à intervalles réguliers en coordination avec les exploitants de l'aire de trafic, des séances de vulgarisation et de sensibilisation sur des thèmes en rapport avec l'activité sur cette aire et ses exigences. Chaque campagne organisée fera l'objet d'un rapport adressé à l'ANAC et comportera au moins les actions entreprises ainsi que leur évaluation.
- 2.1.8 L'exploitant d'aérodrome fera en sorte que les organismes des services d'information aéronautique obtiennent des renseignements leur permettant de fournir des informations à jour avant le vol et de répondre aux besoins d'information en cours de vol.
- 2.1.9 Des arrangements seront conclus (p. ex. un protocole d'accord signé ou une lettre d'accord, etc.) entre les prestataires de services d'information aéronautique et les autorités de l'aérodrome compétentes pour que les services d'aérodrome communiquent à l'organisme chargé des services d'information aéronautique, dans un délai minimal:
- des renseignements sur l'état de certification des aérodromes et sur les conditions d'aérodrome ;
 - l'état opérationnel des installations, services et aides de navigation associés dans sa zone de responsabilité;
 - des modifications apportées au niveau de protection normalement assuré sur un aérodrome en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie;
 - tout autre renseignement considéré comme important pour l'exploitation.
- 2.1.10 L'exploitant de l'aérodrome veillera à ce que toute personne appelée à exercer sur une aire de trafic d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

publique reçoive une formation adéquate en rapport avec la nature de sa mission et de sa zone d'évolution. Chaque employeur est responsable de la formation de son personnel. Cette formation comprendra un plan de formation, un programme de formation, avec une formation initiale, en cours d'emploi, périodique et spécialisée.

- 2.1.11 Nonobstant toute procédure prévue pour l'acheminement d'information, tout incident, incident grave, accident au sol ou accident survenu sur l'aire de trafic devra faire l'objet d'un compte rendu préliminaire à l'ANAC, tant de l'exploitant d'aérodrome que de chaque partie concernée, au plus tard dans l'heure qui suit sa survenance pour un accident au sol ou un accident et le jour même pour un incident ou incident grave. La procédure de compte rendu préliminaire devra indiquer les différents intervenants les dates et heures limites de transmissions à l'Autorité.
- 2.1.12 L'exploitant d'aérodrome veillera à fournir aux services de gestion d'aire de trafic des moyens de communication radiotéléphonique.
- 2.1.13 Tout incident, incident grave ou accident au sol survenu sur une aire de trafic fera l'objet d'un rapport circonstancié de l'exploitant d'aérodrome et de chaque entreprise concernée par cet événement. Ce rapport doit être transmis à l'ANAC dans un délai n'excédant pas quinze jours ouvrables à compter de la date de sa survenance.
- 2.1.14 Il sera retiré provisoirement sur le champ le permis spécial d'utilisation de véhicule pour toute personne impliquée dans une infraction, un incident, un accident au sol ou un accident. Chaque opération de retrait immédiat fera l'objet d'un rapport adressé à l'ANAC.
- 2.1.15 Chaque exploitant sur une aire de trafic établira des procédures de gestion permettant une traçabilité claire dans toute activité ayant une quelconque relation avec l'exploitation sur l'aire de trafic. Cette traçabilité portera sur les renseignements utiles sur le site, les installations, les services, l'équipement, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'aérodrome, y compris un système de gestion de la sécurité, Ainsi toute modification ou

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

amendement des renseignements, sur les procédures de gestion établies se fera avec l'accord de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).

- 2.1.16 L'exploitant d'aérodrome veillera à ce que toute entreprise exerçant sur une aire de trafic mette en place un système de vérification des performances de ses agents. Ce système aura pour but de déceler toute anomalie touchant la sécurité ou le non-respect des règles d'exploitation, et d'encourager les bonnes pratiques.
- 2.1.17 Le système de vérification portera sur les exigences de qualification et le processus d'évaluation du personnel responsable de toutes les activités critiques (maintien et contrôle de compétence etc.). L'exploitant d'aérodrome emploiera un personnel qualifié et compétent, en nombre suffisant pour effectuer toutes les activités critiques pour l'exploitation et la maintenance.
- 2.1.18 L'exploitant d'aérodrome adressera annuellement à l'ANAC un rapport sur l'activité de son aire de trafic indiquant notamment les éventuelles problématiques rencontrées et les mesures prises pour y faire face.
- Ce rapport portera sur les procédures d'exploitation et mesures de sécurité d'aérodrome : comptes rendus d'aérodrome, accès à l'aire de mouvement, plan d'urgence d'aérodrome, aides visuelles et circuits électriques d'aérodrome, entretien de l'aire de mouvement, sécurité des travaux d'aérodrome, gestion de l'aire de trafic et gestion de la sécurité etc.
- 2.1.19 Le service de sauvetage et lutte contre l'incendie établira un plan d'inspection et de contrôle de l'exploitation sur l'aire de trafic avec pour but de déceler tout manquement ou irrégularité pouvant entraîner un risque d'incendie. Tout risque constaté fera l'objet d'un rapport à la hiérarchie, avec un plan d'action correctrice et d'un suivi.
- 2.1.20 L'exploitant d'aérodrome mettra en place une procédure de suivi et d'évaluation réguliers des actions de correction mises en place.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

2.1.21 L'exploitant de tout aéronef en escale désignera un responsable appelé « chef avion » et placé sous l'autorité fonctionnelle du pilote commandant de bord ou du pilote. Le chef avion :

- sera physiquement présent lors de l'arrivée, lors du départ et durant toute l'escale du vol en question,
- sera facilement identifiable à tous les intervenants sur le poste de stationnement, et,
- aura autorité sur toutes les opérations se déroulant dans le PSA,
- tranchera tout litige pouvant survenir dans le traitement d'escale de l'aéronef considéré,
- assurera toute coordination utile avec ses homologues des postes de stationnement adjacents.

2.1.22 Chaque exploitant sur une aire de trafic veillera à ce que ses engins, véhicules, équipements et matériels soient utilisés uniquement pour le but auxquels ils sont destinés.

2.1.23 L'exploitant d'aérodrome veillera à ce que ses engins, véhicules, équipements et matériels soient utilisés uniquement selon les règles de sécurité et de manipulation qu'il a définies.

Entre autre :

- un véhicule ne sera utilisé sur une aire de manœuvre qu'en vertu d'une autorisation de la tour de contrôle d'aérodrome sur une aire de trafic ou qu'en vertu d'une autorisation de l'autorité compétente désignée.
- Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de mouvement respectera toutes les consignes impératives indiquées au moyen de marques et de panneaux de signalisation, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aérodrome lorsqu'il se trouve sur l'aire de manœuvre; ou de l'autorité compétente désignée lorsqu'il se trouve sur l'aire de trafic.
- Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de mouvement respectera toutes les consignes impératives indiquées au moyen de feux.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de mouvement recevra la formation appropriée pour les tâches à accomplir et se conformera aux instructions de la tour de contrôle d'aérodrome lorsqu'il se trouve sur l'aire de manœuvre ou de l'Autorité compétente désignée lorsqu'il se trouve sur l'aire de trafic.
- Le conducteur d'un véhicule doté de radio établira des radiocommunications bidirectionnelles de qualité satisfaisante avec la tour de contrôle d'aérodrome avant de pénétrer dans l'aire de manœuvre et avec l'autorité compétente désignée avant de pénétrer dans l'aire de trafic. Le conducteur restera constamment à l'écoute sur la fréquence assignée lorsqu'il se trouvera sur l'aire de mouvement.

Chaque exploitant sur une aire de trafic veillera à ce que ses engins, véhicules, équipements et matériels fassent l'objet d'entretiens et de réparations selon les règles bien définies :

- en établissant un Programme d'entretien,
- en faisant une visite technique périodique définie par l'exploitant,
- en faisant le suivi des engins ou véhicules etc...

Le stationnement des véhicules ou engins ne se fera qu'aux endroits destinés à cet effet et signalés en tant que tels. De même l'entreposage et le garage de matériel, fret ou équipements se feront seulement aux endroits expressément désignés par l'exploitant d'aérodrome.

2.1.24 l'exploitant d'aérodrome établira des procédures en coordination avec l'organisme de coordination de la mise en œuvre des mesures de contrôle de sûreté (OCMOCS) relatives aux actes d'intervention illicite dans l'aviation civile à l'aérodrome ainsi que l'entrée non autorisée de personne, véhicule, engin, animaux ou autres sur l'aire de mouvement en vue de déterminer :

- Le rôle de l'exploitant d'aérodrome, des exploitants d'aéronefs, des concessionnaires de service aéronautiques, de l'entité en charge de la sûreté de l'aérodrome, et d'autres organismes publics, sous la supervision de l'ANAC,

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- Nom et rôles des personnes chargées de contrôler les accès à l'aérodrome, N° de téléphone où il peut être contacté pendant et après les heures de travail.

2.1.25 L'exploitant d'aérodrome veillera à l'existence de routes d'accès d'urgence pour réduire au minimum les délais d'intervention. Il veillera tout particulièrement à l'aménagement d'accès faciles aux aires d'approche jusqu'à 1 000 m du seuil ou au moins jusqu'à la limite de l'aérodrome. Aux endroits où il y a des clôtures, il tiendra compte de la nécessité d'accéder facilement à l'extérieur.

2.1.26 L'exploitant d'aérodrome veillera à ce que les routes d'accès d'urgence soient à la fois capables de supporter le poids des véhicules les plus lourds qui les emprunteront, et utilisables dans toutes les conditions météorologiques.

2.1.27 L'exploitant d'aérodrome veillera à ce que les routes situées à moins de 90 m d'une piste soient dotées d'un revêtement destiné à empêcher l'érosion de la surface et la projection de débris sur la piste, et qu'une marge verticale suffisante soit prévue par rapport aux obstacles en surplomb pour permettre le passage des véhicules les plus hauts.

2.1.28 Tous les containers destinés à recevoir les déchets doivent avoir leur couvercle fermé. Tous les déchets doivent être mis dans un contenant avant d'être déposés dans un container.

2.1.29 L'éclairage d'une aire de trafic sera allumé du coucher au lever du soleil. Toutefois l'exploitant d'aérodrome pourra décider toute autre période.

2.1.30 L'éclairage de l'aire de trafic ou toute autre source lumineuse côté piste ne sera pas source d'éblouissement ou de confusion notamment pour les équipages de conduite que pour les contrôleurs de la circulation aérienne.

Ainsi les dispositifs lumineux à haute intensité seront dotés de moyens de réglage permettant d'adapter l'intensité lumineuse aux conditions du moment. Des réglages d'intensité distincts ou d'autres méthodes appropriées seront prévus afin que les dispositifs ci-après, lorsqu'ils sont installés, puissent fonctionner avec des intensités compatibles :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- dispositifs lumineux d'approche ;
- feux de bord de piste ;
- feux de seuil de piste ;
- feux d'extrémité de piste ;
- feux d'axe de piste ;
- feux de zone de toucher des roues ;
- feux axiaux de voie de circulation.

2.1.31 Il sera de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome de s'assurer qu'un poste de stationnement demeure utilisable, propre et dégagé de tout obstacle.

Cependant dès qu'un poste de stationnement est alloué à un vol donné, il est de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef concerné de s'assurer avant d'y guider son aéronef, à l'arrivée comme au départ, que les conditions de ce poste garantissent les manœuvres projetées en toute sécurité.

2.1.32 L'exploitant d'aérodrome établira un programme pour le balayage et le nettoyage régulier des aires de trafic.

Chaque intervenant côté piste assurera le nettoyage et le balayage des zones mises à sa disposition.

2.1.33 Toutes les opérations de traitement aéronef (accostage, chargement, déchargement,...) feront l'objet, au préalable, d'une procédure écrite entre l'exploitant d'aéronef et l'entreprise fournissant ce service. A défaut d'une procédure commune agréée par les deux parties, il incombe à l'entreprise fournissant les services de traitement d'escale d'informer par écrit l'exploitant d'aéronef de ses propres procédures de traitement d'aéronefs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

2.2 Inspection des différentes zones de l'aérodrome

2.2.1 Fréquence des inspections

L'aire de mouvement sera inspectée régulièrement et aussi fréquemment que possible avec les minimums suivants :

a) **Pistes** - Quatre inspections quotidiennes :

- *A l'aube* : Inspection minutieuse de la surface de toutes les pistes, sur toute leur largeur (2 passages).
- *En matinée* : Inspection de toutes les pistes, avec possibilité d'interruption sans préavis, en portant une attention particulière aux surfaces situées entre les feux de bord de piste.
- *En après-midi* : Répéter l'inspection du matin.
- *Au crépuscule* : Inspection de toutes les pistes. Cette inspection sera effectuée pour maintenir un intervalle régulier entre les inspections lorsque l'inspection des feux est effectuée tard en soirée; elle portera sur toutes les surfaces de piste.

b) **Voies de circulation** - Inspection quotidienne des voies utilisées de façon régulière.

c) **Aires de trafic** - Inspection quotidienne.

d) **Surfaces gazonnées**- Les surfaces qui utilisées par des aéronefs seront inspectées aussi fréquemment que les chaussées adjacentes. Les autres surfaces gazonnées seront inspectées à des intervalles suffisamment rapprochés, pour déceler toute détérioration éventuelle de la surface.

2.2.2 Mode d'inspection

Etant donné l'importance des surfaces et des distances à couvrir, l'emploi des véhicules est indispensable pour réaliser ces inspections. Toutefois, la qualité des inspections est inversement proportionnelle à la vitesse des véhicules; il faut donc rouler le plus lentement possible.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

La Direction de la maintenance assurera l'inspection détaillée des chaussées par des équipes circulant à pied. L'inspection des autres zones sera confiée aux services compétents.

La Direction de l'exploitation devra coordonner le programme d'inspection afin d'en assurer la réalisation avec la fréquence voulue.

2.2.3 Procédures d'inspection

2.2.3.1 L'emploi des véhicules sera indispensable pour réaliser les inspections à cause de l'importance des surfaces et des distances à couvrir. Toutefois, on roulera le plus lentement possible pour la qualité des inspections.


2.2.3.2 L'inspection d'une piste se fera après avoir obtenu au préalable l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne. L'entrée sur la piste sera signalée de façon positive (par exemple : contrôle, ici le véhicule d'inspection; nous nous engageons sur la piste).

2.2.3.3 Le véhicule d'inspection signalera au contrôle de la circulation aérienne le moment où il quittera la bande de piste. La plupart des inspections seront réalisées sur une base intermittente (le véhicule d'inspection sera invité à évacuer la piste ou à y retourner sans préavis). Chaque fois que le véhicule d'inspection pénétrera sur la piste, la procédure d'appel mentionnée ci-dessus sera appliquée.

2.2.3.4 Il est essentiel de rester à l'écoute de la fréquence radio appropriée pendant toute la durée de l'inspection d'une piste.

2.2.3.5 Si, pendant une inspection, le contrôle de la circulation aérienne demande à l'équipe d'inspection d'évacuer la piste, le véhicule sortira de la bande de piste avant de signaler au contrôle que la piste est dégagée, et demeurera à l'extérieur de la bande en attendant l'autorisation de retourner sur la piste.

2.2.3.6 Il est interdit de traverser une piste sans autorisation.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

2.2.3.7 Pour des raisons de sécurité, l'inspection des pistes se fera dans le sens contraire de celui utilisé pour les atterrissages ou décollages.

2.2.3.8 Après avoir terminé la visite d'une piste, l'équipe d'inspection devrait en informer le contrôle de la circulation aérienne et signaler l'état de la piste.

2.2.3.9 Les heures de début et de fin des inspections seront notées et reportées sur le registre journalier des inspections.

2.2.4 Inspection des chaussées

2.2.4.1 Pour l'inspection des chaussées une attention particulière sera accordée aux points suivants :

- a) S'assurer de la propreté générale de la chaussée et notamment de l'absence d'objets qui pourraient endommager les moteurs par ingestion, y compris les débris dus aux opérations de maintenance de la piste et les accumulations excessives de sable. Prendre note des dépôts éventuels de caoutchouc.
- b) Noter les signes de détérioration du revêtement : fissures et épaufrures du béton, détérioration des joints d'étanchéité, fissuration et désagrégation du bitume, détérioration de la couche de frottement, etc. Tout dommage ou toute détérioration pouvant présenter un danger pour les aéronefs sera signalé immédiatement à la Direction de la maintenance en vue d'une inspection détaillée. Si les dommages sont suffisamment importants, la zone en question sera interdite aux aéronefs en attendant le résultat de cette inspection.
- c) Après un orage, noter les flaches éventuelles et, si possible, les marquer pour faciliter les opérations ultérieures de réfection du revêtement.
- d) Vérifier les dommages aux montures des feux.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

e) Contrôler la propreté des marques de piste.

f) Vérifier si les plaques de recouvrement des fosses (tampons) sont en bon état et s'ajustent bien.

2.2.4.2 Inspecter les extrémités de piste et vérifier la présence éventuelle de marques d'atterrissage trop court ainsi que des dommages aux feux d'approche, aux balises coniques et aux feux de seuil provoqués par le souffle des réacteurs; contrôler l'état de propreté et la présence éventuelle d'obstacles dans l'aire de sécurité d'extrémité de piste.

2.2.5 Inspection des surfaces gazonnées

2.2.5.1 L'inspection portera sur les points suivants :

- a) Vérifier l'état général de la couverture végétale, s'assurer plus particulièrement qu'elle ne masque pas les feux, les panneaux, les balises, etc. ;
- b) Noter et indiquer sur le plan quadrillé toute dépression en formation ;
- c) Reporter, avec soin, sur le plan quadrillé et signaler les traces de voies d'aéronefs n'ayant pas fait l'objet de comptes rendus antérieurs ;
- d) Noter l'état des panneaux et balises et demander les réparations nécessaires ;
- e) Noter la portance générale des surfaces gazonnées, plus particulièrement à proximité des chaussées. La profondeur des traces de roues des véhicules en donne une assez bonne indication. Signaler les zones montrant des signes de présence d'eau permanente. Noter toute différence de niveau entre les surfaces gazonnées et les chaussées et demander que des mesures correctives soient prises. Etant donné les risques de dommages aux moteurs des aéronefs, accorder une attention particulière à la propreté de ces zones. Noter et signaler les signes d'érosion due au souffle des réacteurs.
- f) Signaler la présence de zones gazonnées détrempées, car elles peuvent attirer les oiseaux.

2.2.5.2 Le fauchage de l'herbe a surtout pour but d'assurer la visibilité des feux et des balises. En outre, les surfaces gazonnées seront traitées de façon à limiter l'attrait de l'aérodrome pour les oiseaux et les autres animaux.

On s'assurera qu'aucun amoncellement d'herbe coupée ne soit laissé dans les zones où elle pourrait être aspirée par les moteurs.

2.2.6 Obstacles

2.2.6.1 Pour la protection des obstacles on s'assurera que les feux et les marques servant à baliser tous les obstacles autorisés seront vérifiés.

2.2.6.2 Tous les obstacles non autorisés seront signalés immédiatement aux personnes ou services compétents. Si possible, l'obstacle sera retiré aussitôt. Dans le cas contraire les opérations aériennes seront limitées en conséquence et ces obstacles seront balisés au moyen des feux et marque appropriés.

2.2.7 Compte rendu d'inspection

2.2.7.1 Toute défectuosité dangereuse découverte lors de l'inspection d'une piste (tampons endommagé, feux cassés etc.) sera signalée immédiatement par radio pour que le service ATC prenne les mesures qui s'imposent.

Le bureau des opérations d'aérodrome sera tenue informé, si ces dommages exigent la fermeture de la piste, et l'équipe d'inspection poursuivra sa visite jusqu'à l'arrivée de l'équipe d'entretien.

2.2.7.2 Si la défectuosité identifiée ne nuit pas à l'utilisation de la piste, la Direction de la maintenance sera informée à l'aide du formulaire approprié en précisant le degré d'urgence, la date, l'heure, etc.

2.2.7.3 Si des pièces d'aéronef ou des morceaux de pneumatiques sont ramassés sur la piste, le bureau des opérations d'aérodrome et le contrôle de la circulation aérienne seront immédiatement informés pour que l'on puisse en rechercher l'origine et signaler le fait aux intéressés.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

2.2.7.4 Afin d'aider à retrouver l'emplacement des défauts sur une piste, des panneaux de référence seront installés sur un côté de la piste à l'extérieur des feux de bord de piste.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 3. VERIFICATION AU SOL DES AIDES VISUELLES

3.1 Introduction

3.1.1 L'intégrité et la fiabilité des aides lumineuses seront comparables à celles des aides non visuelles. Le niveau d'intégrité des systèmes d'éclairage sera déterminé par le mode de conception des circuits internes de l'aérodrome et de la source extérieure d'alimentation électrique. La fiabilité du système dépendra du programme d'entretien préventif et d'inspection qui aura été adopté. Des éléments indicatifs sur l'entretien préventif des aides visuelles figurent dans le guide RACI 6113 relatif à l'entretien des aides visuelles.

3.1.2 Le contrôle effectif de l'éclairage sera réalisé normalement par le service de la sécurité de l'aire de mouvement, mais c'est la Direction de la maintenance qui sera en charge des réparations. Sur des petits aérodromes, la responsabilité de contrôle peut également être confiée à la Direction de la maintenance.

3.1.3 Les contrôles serviront à identifier les défaillances des systèmes d'éclairage. La surveillance du pupitre ou panneau de commande permet de déceler les pannes de circuit et de vérifier que les réglages de brillance retenus par le contrôle de la circulation aérienne assurent le niveau d'éclairage recherché.

Toutefois, des contrôles visuels sur place seront indispensables pour identifier les lampes grillées, l'encrassement des optiques par la saleté ou les dépôts de caoutchouc ainsi que les défauts d'alignement. Les inspections périodiques au sol des aides visuelles seront complétées de temps à autre par des vérifications en vol.

3.2 Fréquence des inspections

La fréquence et la nature des inspections dépendront dans une certaine mesure de la complexité des dispositifs installés. En ce qui concerne les pistes équipées pour les approches de précision, les vérifications en vol et au sol des aides visuelles devront être réalisées plus fréquemment et de façon plus détaillée que pour les autres pistes.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

3.3 Inspections régulières au sol

3.3.1 Inspections quotidiennes

- a) Tous les feux encastrés et tous les feux hors-sol des dispositifs lumineux d'approche, les feux de piste et les feux de voie de circulation seront inspectés pour identifier les lampes grillées ou brisées et les défauts d'alignement importants; il en va de même des barres d'arrêt et des panneaux lumineux pour les postes d'attente des catégories II ou III. Sur les pistes avec approche de précision de catégories II et III, les lampes grillées du dispositif lumineux d'axe de piste seront remplacées le plus tôt possible.
- b) Les pannes importantes de circuit électrique qui ont une incidence sur l'intégrité des aides visuelles, par exemple, les pannes touchant le réseau principal d'alimentation ou les défaillances des génératrices de secours, seront signalées aux services des opérations d'aérodrome, de la maintenance et du contrôle de la circulation aérienne; un NOTAM devra être publié.

3.3.2 Vérifications hebdomadaires

- a) Vérifier si le dispositif lumineux d'approche ne comporte pas de lampes grillées. Vérifier l'état des feux d'obstacles situés à proximité de l'aéroport qui sont de la responsabilité de l'exploitant de l'aérodrome. S'assurer que l'entretien, notamment le fauchage de l'herbe a été correctement exécuté de façon que les feux du dispositif d'approche ne soient pas masqués.
- b) Contrôler la propreté de tous les feux de piste qui peuvent avoir été salis et prendre les dispositions nécessaires pour qu'ils soient nettoyés.
- c) Sur toutes les pistes avec approche de précision de catégories II et III, le nettoyage des lampes doit être suivi d'une mesure photométrique de l'intensité lumineuse des feux d'axe de piste à partir du seuil sur une distance longitudinale de 910 m. Cette tâche sera confiée soit au service de la sécurité de l'aire de mouvement, soit à la Direction de la maintenance de l'aérodrome, en fonction des circonstances locales. On peut facilement effectuer ces contrôles à l'aide d'un photomètre placé dans une petite caisse inversée et munie de roues à l'avant, qui peut être déplacée rapidement d'un feu à l'autre.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- d) Vérifier la précision des indicateurs visuels de pente d'approche et les réaligner si nécessaire.
- e) Contrôler l'état des balises réfléchissantes et les remplacer.
- f) Au besoin vérifier toutes les autres balises.
- g) Vérifier l'état de tous les feux de point d'attente de circulation de part et d'autre des barres d'arrêt.

3.4 Procédures d'inspection

3.4.1 L'inspection du balisage lumineux d'une piste ne sera pas entreprise sans en avoir obtenu au préalable l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne, ou, si la piste est fermée, par le contrôle de la circulation au sol.

L'entrée comme la sortie sur la piste obéira à des règles précises en appliquant la procédure d'appel consacrée.

Le véhicule d'inspection doit aussi signaler au contrôle de la circulation aérienne le moment où il quitte la bande de piste.

La plupart des inspections sont réalisées sur une base intermittente (autrement dit, le véhicule d'inspection peut être invité à évacuer la piste sans préavis).

Chaque fois que le véhicule d'inspection pénètre sur la piste, il devra appliquer la procédure d'appel consacrée par exemple : « Ici le véhicule d'inspection, nous nous engageons sur la piste ».

3.4.2 Pendant toute la durée de l'inspection du balisage lumineux d'une piste il sera essentiel de rester à l'écoute de la fréquence radio appropriée.

3.4.3 Si, pendant une inspection, le contrôle de la circulation aérienne demande à l'équipe d'inspection d'évacuer la piste, le véhicule doit sortir de la bande de piste avant de signaler au contrôle que la piste est dégagée, et demeurer à l'extérieur de la bande en attendant l'autorisation de retourner sur la piste.

Note : *L'équipe d'inspection ne quittera jamais une piste en pénétrant dans une aire sensible ou critique de l'ILS.*

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

3.4.4 Pour des raisons de sécurité l'inspection du balisage lumineux des pistes se fera toujours dans le sens contraire des atterrissages ou décollages.

3.4.5 Après avoir terminé l'inspection du balisage lumineux d'une piste, l'équipe d'inspection informera le contrôle de la circulation aérienne et signalera l'état de fonctionnement des feux.

3.5 Feux de secours au sol

3.5.1 L'aéroport devra conserver en stock un certain nombre de feux de rechange munis de filtres interchangeable verts, bleus, rouges et blancs.

3.5.2 Ces feux seront utilisés en cas d'urgence, ou lorsqu'aucune autre forme d'éclairage ne peut être utilisée.

3.6 Inspection des dispositifs lumineux d'approche

3.6.1 Tous les dispositifs lumineux d'approche seront inspectés tous les jours. De plus, des inspections seront réalisées à la demande du service des opérations d'aérodrome ou du service du contrôle de la circulation aérienne.

3.6.2 Les inspections porteront sur tous les éléments du dispositif, y compris les barrettes latérales (rouges) dans le cas d'un dispositif lumineux d'approche de précision de catégories II et III

3.6.3 Avant toute inspection du dispositif lumineux d'approche, l'équipe d'inspection informera, normalement par téléphone, le contrôle de la circulation aérienne. Elle obtiendra une autorisation radio positive avant d'entrer sur la bande de piste, ou sur l'aire de sécurité d'extrémité de piste.

3.6.4 Il sera interdit de pénétrer dans les aires sensibles ou critiques du radiophare d'alignement de piste ILS.

3.6.5 Dès qu'une inspection sera terminée le contrôle de la circulation aérienne sera informé pour qu'il éteigne les feux qui ne sont pas nécessaires.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

3.6.6 *Compte rendu.* Si une défaillance importante est constatée lors d'une inspection, le contrôle de la circulation aérienne et le service de maintenance seront informés immédiatement par radio.

3.6.7 Les endroits où les feux d'approche sont masqués par l'herbe ou des arbres seront signalés au service des opérations d'aérodrome.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 4. VERIFICATION EN VOL DES AIDES VISUELLES

4.1 Généralités

Les vérifications en vol des aides visuelles sont très importantes et seront effectuées à intervalles spécifiés. Le personnel du service des opérations d'aérodrome participera à ces inspections. Ces vérifications porteront sur :

- Les dispositifs lumineux d'approche, les barrettes latérales rouges d'approche (lorsqu'il y en a), les indicateurs de pente d'approche, les feux de seuil de piste, les feux de zone de toucher des roues, les feux de bord et les feux d'axe de piste seront vérifiés pour identifier les pannes et les défauts d'alignement.
- La compatibilité des indicateurs visuels de pente d'approche avec des aides non visuelles sera aussi vérifiée. On procédera à l'essai de la commande de brillance, les feux de voies de circulation et les barres d'arrêt (lorsqu'il y en a) seront vérifiés sur les itinéraires au moment de la vérification en vol.

D'autres renseignements sur la vérification en vol des indicateurs visuels de pente d'approche figure dans le *Manuel de conception des aérodromes 4^{ème} partie chapitre 4.*

4.2 Vérification en vol après d'importants travaux d'entretien.

a) Après d'importants travaux d'entretien ou de construction portant sur les installations ou service de l'exploitation sur l'aire de mouvement, on procédera à des vols spéciaux pour effectuer des vérifications nécessaires.

b) Vérification de jour des aides visuelles :

Un vol de jour sera organisé au moins une fois par an pour vérifier et inspecter les marques de surface, la portée et l'ouverture de faisceau de l'indicateur de pente d'approche de précision ainsi que l'équilibre des feux d'approche et de piste réglés à la brillance maximale.

c) Vérification de nouvelles installations :

Une nouvelle ou une ancienne installation qui a subi des modifications importantes fera l'objet d'une vérification en vol avant sa mise en service.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

4.3 Feux d'approche et de piste

Note – pour des raisons de simplicité, la section ci-après est présentée sous la forme d'une suite d'étapes logiques ; toutefois, ceux qui ont une expérience de la vérification en vol peuvent souhaiter combiner ces étapes pour réduire le nombre d'approches à effectuer.

4.3.1 Disposition des feux d'approche

4.3.1.1 A environ 6 à 8 km de la piste, commencer une approche normale, avec tous les éléments du dispositif lumineux d'approche, sauf les barrettes latérales (rouge), réglés à la brillance maximale. Vérifier que le dispositif présente un aspect uniforme pour un avion situé sur la pente d'approche normale et que, lorsque l'avion s'écarte légèrement de part et d'autre de la trajectoire d'approche, que ce soit verticalement ou horizontalement, il ne se produit pas de changements perceptibles dans l'intensité des feux. Les écarts importants se traduiront par une réduction progressive d'intensité à mesure que l'avion quitte la zone de couverture primaire des feux. Ces changements d'intensité devront être pratiquement identiques pour tous les feux. Des variations inégales sont normalement causées par un mauvais calage des divers ensembles lumineux ; ces feux devront être notés pour vérification ultérieure au sol.

4.3.1.2 Pendant l'approche, demander une réduction progressive de la brillance des feux jusqu'au réglage minimal. Vérifier que tous les feux répondent correctement et simultanément aux changements de réglage. Après réglage des feux à un niveau de brillance approprié (le meilleur réglage est normalement celui qui correspond à l'intensité la plus faible permettant de distinguer les feux individuels compte tenu de la visibilité), vérifier que tous les feux sont allumés. Noter tous les cas de défaillance.

4.3.2 Barrettes latérales (rouge) d'approche (lorsqu'elles sont installées)

4.3.2.1 Répéter les contrôles un (1) et deux (2) ci-dessus pour les barrettes latérales (rouges) du dispositif lumineux d'approche.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

4.3.2.2 Répéter la vérification avec tous les éléments des dispositifs lumineux d'approche allumés, y compris les barrettes latérales (rouges).

4.3.3 Feux de seuil, d'extrémité et de bord de piste

4.3.3.1 Après réglage des feux de seuil, d'extrémité et de bord de piste à la brillance maximale, vérifier qu'ils présentent un aspect uniforme au pilote lors du décollage, de l'atterrissage et du survol après remise des gaz. Vérifier que l'intensité des feux diminue progressivement à mesure que l'avion quitte la zone de couverture primaire.

4.3.3.2 Pendant le parcours vent arrière, vérifier que tous les feux de bord de piste omnidirectionnels sont visibles et définissent clairement les bords de la piste.

4.3.3.3 En approche normale, les feux de piste étant réglés à leur intensité maximale, demander une réduction progressive de l'intensité jusqu'au réglage minimal. Vérifier que tous les feux répondent correctement et simultanément aux changements de réglage. Après réglage des feux à un niveau de brillance faible, remettre les gaz et survoler la piste à basse altitude pour vérifier qu'aucun feu n'est éteint.

4.3.4 Feux d'axe de piste

4.3.4.1 Répéter les contrôles décrits en 4.3.3.1 et 4.3.3.3 ci-dessus pour les feux d'axe de piste.

4.3.5 Feux de zone de toucher des roues

4.3.5.1 Répéter les contrôles décrits en 4.3.3.1 et 4.3.3.3 ci-dessus pour les feux de zone de toucher des roues.

4.3.6 Vérification complète des feux d'approche et de piste

4.3.6.1 Après réglage des feux d'approche (y compris les barrettes latérales rouges si elles sont installées) et de piste à un niveau de brillance convenable compte tenu des conditions météorologiques, exécuter une approche normale. Vérifier l'équilibre lumineux des dispositifs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
---	---	---

Demander des réglages de brillance appropriés à d'autres conditions et vérifier le maintien de l'équilibre de l'éclairage.

4.3.6.2 Répéter les contrôles ci-dessus en y ajoutant les barrettes latérales des dispositifs lumineux d'approche et les feux de zone de toucher des roues.

4.4 Phare d'emplacement ou d'identification

Vérifier que le faisceau lumineux du phare est nettement visible à une distance appropriée aux conditions météorologiques et que le code et la fréquence des éclats sont corrects.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 5. CONDITIONS METEOROLOGIQUES DEFAVORABLES

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent en cas de conditions d'exploitation par faible visibilité.

5.1 Introduction

5.1.1 L'exploitant d'un aérodrome devra prendre des mesures spéciales lorsque les conditions météorologiques sont défavorables (brouillard, vents violents, pluie).

5.1.2 Il est essentiel qu'un réseau de communications soit établi de manière que les bulletins établis par le service météorologique pour annoncer l'imminence de ces phénomènes soient transmis aux services des opérations et du contrôle de la circulation aérienne ainsi qu'aux compagnies aériennes.

5.2 Généralités

5.2.1 Lorsque les conditions météorologiques sont défavorables, le service des opérations d'aérodrome devra tenir le contrôle de la circulation aérienne informé de l'état de la surface des chaussées en service et procéder aux vérifications qui s'imposent.

5.2.2 Les conditions météorologiques défavorables peuvent être classées en trois catégories :


- a) brouillard ou faible visibilité;
- b) vents violents;
- c) pluie qui entraîne une réduction du coefficient de frottement sur les pistes;

5.3 Règles applicables par faible visibilité

5.3.1 Lorsque la visibilité sera réduite, des procédures spéciales seront appliquées pour éviter que les véhicules, ou le personnel circulant à pied, ne pénètrent par inadvertance sur des pistes ou des voies de circulation en service car dans ces conditions, les aéronefs et les véhicules n'ont pas le temps de prendre des mesures d'évitement pour prévenir un accident.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 5.3.2 Les règles d'exploitation par faible visibilité citées dans le présent chapitre traduisent un objectif de préservation de la sécurité tout en favorisant une activité ordonnée et fluide de la circulation sur l'aire de trafic. Il appartient à l'exploitant d'aérodrome de prendre toute autre mesure dictée par la situation locale du moment.
- 5.3.3 La mise en application des règles d'exploitation de l'aire de trafic par faible visibilité est déclenchée chaque fois que les conditions météorologiques régnantes atteignent 1500 mètres de visibilité horizontale ou toute autre valeur de visibilité décidée par l'exploitant d'aérodrome. Cette valeur ne sera pas inférieure à 350 mètres.
- 5.3.4 La tour de contrôle de l'aérodrome avisera l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic, chaque fois que la visibilité horizontale déterminée par les services météorologiques de l'aérodrome est inférieure ou égale à 1500 mètres ou toute autre valeur de visibilité décidée par l'exploitant d'aérodrome.
- 5.3.5 Dès que l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic est avisée de la valeur de la visibilité horizontale, elle avisera les services concernés, selon une liste locale de destinataires préétablie à cet effet, du déclenchement et de la fin de l'application des règles d'exploitation de l'aire de trafic par faible visibilité.
- 5.3.6 Un dispositif lumineux rotatif ou à éclat ou tout autre dispositif décidé par l'exploitant d'aérodrome sera implanté à des emplacements stratégiques autour de l'aire de trafic. Sa mise en marche signalera à tous les intervenants dans les zones réservées d'une manière générale et sur l'aire de trafic d'une manière spécifique l'entrée en application des règles d'exploitation par faible visibilité. L'arrêt de son fonctionnement signifiera la fin de leur application. La position et le nombre de points lumineux composant ce dispositif seront déterminés par l'exploitant d'aérodrome.
- 5.3.7 Chaque exploitant informera son personnel du déclenchement ou de la fin des règles d'exploitation par faible visibilité et veillera à ce que ses agents s'y conforment.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

5.3.8 Le balisage lumineux des accotements de l'aire de trafic ainsi que le balisage des obstacles seront allumés.

5.3.9 Les dispositifs d'éclairage des panneaux de signalisation et d'obligation seront allumés. Tous les dispositifs d'éclairage extérieurs des zones réservées seront mis en marche.

5.3.10 La vitesse des véhicules par faible visibilité sera limitée comme suit :

- 10 km/h à l'intérieur des couloirs de circulation pour véhicules ;
- Au pas à l'intérieur du PSA et du PSC ;
- 10 km/h dans les couloirs de circulation pour véhicules longeant l'aérogare.

5.3.11 Tout dispositif antibrouillard disponible sur un engin sera allumé.

Les signaleurs et les agents de l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic utiliseront selon les besoins un dispositif lumineux pour les signaux au sol par faible visibilité.

5.3.12 L'acheminement des passagers à pied devra s'effectuer sous la conduite d'un personnel renforcé et muni d'un dispositif de signalisation lumineux.

5.3.13 Toute zone de travaux et toute zone fermée seront délimitées par des feux rouges.

5.3.14 En coordination avec les organismes concernés, une procédure sera définie par l'exploitant d'aérodrome afin de limiter l'accès à l'aire de trafic en cas de faible visibilité.

5.3.15 Un aéronef en tractage allumera tous ses feux normalement allumés pour effectuer un vol.

5.3.16 Tous les travaux d'entretien sur l'aire de trafic seront suspendus. Le personnel et les engins ne demeureront pas sur ces aires.

5.3.17 Tous les feux qui délimitent la zone sensible de l'ILS seront allumés

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

5.3.18 Les services ci-après seront informés que des opérations par faible visibilité sont en cours sur la piste en exploitation :

- Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;
- Service du contrôle de la sûreté ;
- Service de la gestion de l'aire de trafic ;
- Direction de l'exploitation;

Faire rapport au contrôle de la circulation aérienne lorsque les vérifications sont achevées et que la protection des pistes est assurée.

5.3.19 Les préposés à la sûreté du périmètre signaleront au service des opérations tout véhicule ou tout individu non autorisé qu'ils ont vu entrer sur l'aire de mouvement. Une équipe sera expédiée pour faire l'enquête et le contrôle de la circulation aérienne de même que la Direction des opérations seront tenue au courant de la situation.

5.3.20 Dès que la visibilité dépasse 1500 mètres ou toute autre valeur de visibilité décidée par l'exploitant d'aérodrome, en vue d'un retour à une exploitation normale, la tour de contrôle de l'aérodrome avisera l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic. Le service devra s'assurer que les mesures décrites aux paragraphes ci-dessus sont annulées et que les personnes contactées antérieurement en sont informées.

5.4 Règles applicables par vent fort

Les dispositions de la présente section s'appliquent en cas de conditions d'exploitation par vent fort.

5.4.1 Lorsque la vitesse du vent dépassera 25 nœuds ou toute autre force du vent fixée par l'exploitant d'aérodrome en vue du déclenchement de la mise en application des dispositions de la présente section, la tour de contrôle de l'aérodrome avisera l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic.

5.4.2 Dès que l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic est avisée de la force du vent, elle établira une méthode pour diffuser les avis de vents violents

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

aux compagnies aériennes, au service des opérations d'aérodrome et aux agents des services d'escale du déclenchement et de la fin de l'application des règles de sécurité de l'aire de trafic par vent fort.

- 5.4.3 Une méthode sera établie pour diffuser les avis de vents violents aux compagnies aériennes, au service des opérations d'aérodrome et aux agents des services d'escale.
- 5.4.4 Le service des opérations d'aérodrome prendra des mesures pour s'assurer que les balises et le matériel sont bien arrimés. Des patrouilles seront organisées du côté piste pour ramasser les objets soufflés par le vent et avertir le contrôle de la circulation aérienne et la section des services auxiliaires de la présence sur les aires en service d'objets qui ne peuvent être enlevés.
- 5.4.5 Les propriétaires d'aéronefs légers assureront eux-mêmes la protection de leurs appareils mais le personnel de l'exploitation devrait être conscient des effets des vents violents sur ces aéronefs et prendre des mesures pour les placer face au vent et aider à leur arrimage.
- 5.4.6 La protection des équipements au sol sera assuré par leur propriétaire, mais le service des opérations d'aérodrome surveillera de près sur la situation et communiquera des avis en temps opportun à toutes les compagnies aériennes et aux services d'escale.
- 5.4.7 Un dispositif lumineux rotatif ou à éclat sera implanté à des emplacements stratégiques autour de l'aire de trafic. Sa mise en marche signalera à tous les intervenants dans les zones réservées d'une manière générale et sur l'aire de trafic d'une manière spécifique l'entrée en application des règles d'exploitation par vent fort. L'arrêt de son fonctionnement signifiera la fin de leur application. Pour une meilleure vision diurne, le dispositif lumineux peut être remplacé par une série de fanions. La position et le nombre de points lumineux (ou fanion) composant ce dispositif sont déterminés par l'exploitant d'aérodrome.
- 5.4.8 Le personnel de chaque exploitant sur les zones réservées de l'aérodrome veillera à ce que les balises et le matériel soient bien arrimés, sécurisés ou déplacés en lieu sûr.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 5.4.9 L'exploitant d'aérodrome s'assurera que tous les couvercles des conteneurs de récupération des déchets sont en place et fixés. Les engins sans freins seront calés ou déplacés en lieu sûr.
- 5.4.10 L'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic exercera une vigilance accrue en conditions de vent fort particulièrement pour s'assurer qu'aucun obstacle ne sera déporté par le vent vers l'aire de trafic ou vers l'aire de manœuvre.
- 5.4.11 Tout équipement ou matériel léger qui est d'habitude placé temporairement sous un aéronef sera enlevé et déposé en lieu sûr.
- 5.4.12 Tout exploitant d'aéronef s'assurera que les mesures de sécurité applicables à son aéronef en cas de vent fort seront effectivement mises en application.
- 5.4.13 L'exploitant d'aérodrome s'assurera que les mesures propres à chaque équipement d'aérodrome, en particulier celles qui concernent les passerelles télescopiques, seront effectivement mises en œuvre lors des conditions de vent fort.
- 5.4.14 La cabine d'une passerelle sera complètement abaissée et autant que possible et, positionnée face au vent chaque fois que la force du vent est supérieure à 25 nœuds.
- 5.4.15 L'exploitant d'aérodrome, dans la mesure du possible, établira en prévision des procédures de stationnement pour permettre à des aéronefs de se positionner face au vent.
- 5.4.16 Un exploitant d'aéronefs établira des consignes quant aux conditions de tractage d'un aéronef par vent fort.
- 5.4.17 La tour de contrôle avisera l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic qui avisera à son tour les exploitants de la fin des mesures exigées par vent fort dès que la force du vent devient durablement inférieure à 25 nœuds ou toute autre force du vent fixée par l'exploitant d'aérodrome.

5.5 Présence d'eau sur une piste

5.5.1 Chaque fois qu'il y a de l'eau sur une piste, l'état de la surface de la piste sera décrit au moyen des termes suivants :

- **HUMIDE** — la surface présente un changement de couleur dû à la présence d'humidité.
- **MOUILLÉE** — la surface est mouillée mais il n'y a pas d'eau stagnante.
- **EAU STAGNANTE** — (pour les performances des aéronefs) une pellicule d'eau de plus de 3 mm d'épaisseur couvre plus de 25 % de la surface délimitée par la longueur et la largeur de piste requises (que ce soit par endroits isolés ou non).

5.5.2 Des renseignements indiquant qu'une piste ou une section de piste peut être glissante lorsqu'elle est mouillée seront communiqués.

CHAPITRE 6. MESURE DE FROTTEMENT

6.1 Introduction

Une piste présentera des caractéristiques de frottement suffisantes pour répondre à trois objectifs principaux :

- a) décélération de l'aéronef après l'atterrissage ou à la suite d'un décollage interrompu;
- b) maintien du contrôle directionnel durant le roulage au sol, au décollage ou à l'atterrissage, en particulier en présence de vents traversiers, d'une répartition asymétrique de la puissance des moteurs ou de défauts techniques;
- c) mise en rotation des roues lorsqu'elles entrent en contact avec la piste.

Aussi les mesures effectuées sur une piste mouillée auront pour but de vérifier périodiquement que le coefficient de frottement de la piste ne tombe pas au-dessous de certaines valeurs minimales spécifiées.

Lorsqu'il s'agira de fournir des renseignements sur l'état des pistes et sur le coefficient de frottement aux pilotes des aéronefs qui s'apprêtent à décoller ou à atterrir il serait bon de considérer la piste mouillée.

Piste mouillée. Des renseignements sur les pistes ou portions de piste qui deviennent glissantes lorsqu'elles sont mouillées et ces renseignements seront fournis aux pilotes.

6.2 Procédure

Des renseignements complets sur les méthodes de mesure utilisées avec différents types d'appareils et la façon d'exprimer les coefficients de frottement sont fournis dans le Supplément B du RACI 6001 et dans la 2e Partie du Manuel des services d'aérodrome (doc 9137).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

6.3 Administration

Quel que soit le type d'équipement utilisé par une administration aéroportuaire pour mesurer le coefficient de frottement, des directives écrites seront données au personnel. Celles-ci porteront sur les points suivants :

- a) qui décide de la nécessité d'effectuer une mesure (contrôle de la circulation aérienne, exploitant de l'aérodrome, pilotes);
- b) qui réalise la mesure;
- c) circonstances justifiant la mesure, y compris l'obligation d'établir un rapport à la suite d'un accident lorsque l'état de la piste peut être un facteur;
- d) utilisation de l'équipement et calcul des résultats;
- e) communication des résultats (ATC, NOTAM);
- f) vérification et étalonnage de l'équipement;
- g) entreposage et entretien de l'équipement;
- h) formation des conducteurs d'engins;
- i) tenue des dossiers.

6.4 Tenue de dossier

Pour maintenir à un niveau adéquat la qualité du frottement superficiel des pistes, l'exploitant de l'aérodrome tiendra des dossiers sur les mesures effectuées sur les pistes mouillées.

L'exploitant de l'aérodrome ainsi suivra l'évolution de l'état de la surface et prendra en temps opportun les mesures correctives nécessaires, par exemple, l'enlèvement des dépôts de caoutchouc.

6.5 Entretien des pistes

6.5.1 Le coefficient de frottement mesuré sur les pistes mouillées diminue avec le temps. Des mesures correctives seront prises lorsque le coefficient de frottement d'une piste ou d'une partie de piste mouillée est inférieur à un niveau spécifié.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

6.5.2 Les dépôts de caoutchouc seront un facteur de réduction du coefficient de frottement des pistes mouillées. Des renseignements sur les méthodes qui peuvent être utilisées pour enlever ces dépôts figurent dans le Manuel des services des aérodromes (doc 9137), 2eme Partie, Chapitre 8.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 7. CONTRÔLE DES TRAVAUX EN COURS SUR L'AIRE DE MOUVEMENT ET CONSIGNES DE SECURITE

Ce présent chapitre a pour but de donner des indications sur la bonne exécution du Contrôle des travaux en cours sur l'aire de mouvement et des consignes de sécurité à respecter.

7.1 Déroulement des travaux

- 7.1.1 L'exploitant d'aérodrome s'assurera du bon déroulement des travaux sur la plateforme de l'aérodrome et du respect des obligations de sécurité, des procédures d'aérodrome et règles de circulation, d'utilisation ou de stationnement de véhicules.
- 7.1.2 A cet égard l'exploitant d'aérodrome effectuera des inspections fréquentes et consignera les constats et actions correctives qui seront décidées. Tout incident/accident, dégradation d'infrastructures ou d'équipement seront immédiatement signalés auprès des services concernés. Il convient également d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation de risques mises en œuvre suite à l'évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire, relative aux travaux en question.
- 7.1.3 Le service des opérations aéroportuaire est chargé de coordonner les travaux sur l'aire de mouvement et d'établir les consignes de sécurité.

7.2 Entretien Régulier

- 7.2.1 Le personnel chargé des tâches de routine, par exemple l'entretien des feux, la coupe de l'herbe, etc., et qui dispose à cette fin d'une autorisation écrite spéciale du service des opérations, peut pénétrer dans les zones en service de l'aire de mouvement après en avoir reçu l'autorisation, par radio ou téléphone, du contrôle de la circulation aérienne ou, le cas échéant, du service chargé de la gestion de l'aire de trafic. Ces travaux doivent être effectués en se conformant aux règles locales de contrôle des véhicules sur l'aire de manœuvre.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

7.3 Petits travaux de construction ou d'entretien

7.3.1 Un système de permis de travail sera établi pour les petits travaux réalisés dans les zones en service de l'aire de mouvement. Le système effectivement appliqué sur chaque aérodrome devrait faire l'objet d'un accord entre l'administration de l'aérodrome et le contrôle de la circulation aérienne. Le système de permis de travail vise à s'assurer que :

- a) des travaux ne seront pas entrepris sur l'aire de mouvement en service sans que le Service des opérations aéroportuaire et le contrôle de la circulation aérienne en soient informés;
- b) les périodes pendant lesquelles le travail est permis seront strictement respectées;
- c) tous les ouvriers participant à ces travaux auront reçu une information détaillée sur les points suivants :
 - 1) zones précises où les travaux peuvent être effectués ;
 - 2) routes à suivre à destination et en provenance de la zone des travaux ;
 - 3) procédures de radiotéléphonique à respecter;
 - 4) consignes de sécurité à respecter, maintien d'une écoute radio et emploi d'une vigie;
 - 5) rapports à établir à la fin des travaux.

7.3.2 Après l'achèvement des travaux, le personnel du service des opérations, ou de tout autre service chargé de ces questions, devra inspecter la zone des travaux pour s'assurer que les ouvriers ont laissé dans un état satisfaisant.

7.4 Grands travaux de construction ou d'entretien

7.4.1 Mécanisme de liaison

Avant d'entreprendre des travaux importants sur l'aire de mouvement, il convient d'établir un comité de liaison constitué de représentants de la Direction de l'exploitation, du contrôle de la circulation aérienne, de la Direction de la maintenance de l'aérodrome, des exploitants (compagnie aérienne, société



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

d'assistance en escale, etc...), des Administrations et des entrepreneurs chargés des travaux. Ce comité devra se réunir aussi souvent que nécessaire pour surveiller l'avancement des travaux et éventuellement étudiera la nécessité de modifier les méthodes de travail pour répondre aux besoins de l'exploitation.

7.4.2 Fermeture d'une zone de travaux.

Dans la mesure du possible, on isolera la zone de travaux des autres parties de l'aire de mouvement en service. La pose de barrières permet d'avertir les pilotes tout en empêchant les véhicules utilisés pour les travaux de pénétrer par inadvertance sur l'aire de mouvement. Ces barrières devront être convenablement balisées de jour comme de nuit. Les feux des voies de circulation qui mènent à une zone de travaux devront être éteints en permanence. Des renseignements sur le balisage des zones inutilisables figurent au Chapitre 7 du Règlement RACI 6001.

7.4.3 Réglementation générale des travaux.

Avant d'entreprendre des travaux, les questions ci-après devront faire l'objet d'une entente :

- a) Horaires de travail.
- b) zones précises où les travaux peuvent être effectués;

L'exploitant d'aérodrome définira les zones inutilisables, les voies d'accès et les moyens d'accès à la zone de travaux ainsi que les aires de stationnement des véhicules et engins de travaux. Il prêtera une attention particulière lors du choix des circuits et moyens d'accès à la zone de travaux susceptibles de causer des interférences sur les aides à la navigation aérienne et de perturber leur fonctionnement.

Il renseignera également les moyens de balisage et signalisation concernant la zone de travaux, les zones inutilisables et les obstacles temporaires, ainsi que les moyens mis en œuvre pour s'assurer de l'isolement et la séparation de la zone de travaux, par rapport aux aires aéronautiques en opération et pour se garantir des effets de souffle des réacteurs.

Des points de contrôle devront être établis aux endroits critiques. S'il existe un risque réel de collision entre aéronefs et véhicules, un employé réglera la

circulation. Aux endroits moins critiques, le contrôle peut être effectif au moyen de feux ou de panneaux.

- c) routes à suivre à destination et en provenance de la zone des travaux;
- d) Routes autorisées - De préférence, elles seront balisées au moyen de panneaux au nom de l'entrepreneur.
- e) Moyens de communications à utiliser - Lorsqu'il faut contrôler directement les déplacements de véhicules, chaque véhicule sera équipé d'un radiotéléphone ou escorté d'un véhicule convenablement équipé. Dans certains cas, il suffit d'établir une communication directe par radio avec les points de contrôle ou par ligne téléphonique directe avec le contrôle de la circulation aérienne.
- f) Hauteurs permises- On déterminera la hauteur maximale permise pour les véhicules et l'équipement ainsi que la hauteur maximale d'utilisation des grues à flèche.
- g) Brouillage radioélectrique - Les limites d'emploi du matériel électrique susceptible de brouiller les émissions des installations de navigation ou les communications aéronautiques devront être précisées.

A cet effet, l'exploitant formalisera, par le biais de cartographies, l'ensemble des éléments, cités ci-dessous, relatifs au chantier. Il s'agit de :

- Cartographie de la zone de travaux ;
- Cartographie du cheminement et de l'accès à la zone de travaux ;
- Cartographie des aires de stationnement des véhicules et engins ;
- Cartographie de l'ensemble des moyens de balisage et signalisation concernant la zone de travaux et les zones inutilisables ;
- Cartographie des réseaux enterrés dans le cas d'opération de terrassement.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

7.4.4 Sécurité

Les entrepreneurs informeront par écrit des risques encourus par le personnel qui travaille sur les aérodromes, et plus particulièrement des dangers que présentent le souffle et le bruit des réacteurs. Au besoin, les entrepreneurs seront invités à prévoir un personnel de surveillance. Les ouvriers devront porter en permanence un vêtement de couleur vive, par exemple un gilet fluorescent de couleur rouge vif, orange ou jaune.

Sont obligatoire pour les véhicules, les gyrophares, les moyens radios, les bandes rétro-réfléchissantes sur véhicules et un logo d'identification, tout en respectant toute autre modalité réglementaire relative à la circulation des véhicules dans l'aire de mouvement.

7.4.5 Propreté des chaussées

Toute chaussée destinée aux aéronefs qui aura fait l'objet de travaux ou qui aura été traversée par des ouvriers dans le cadre de ces travaux, sera inspectée avec soin avant sa remise en service; on portera une attention particulière à la présence de débris et à la propreté générale de la surface. Lorsque des aéronefs circulent constamment dans les zones de travaux, il convient de procéder à des inspections fréquentes pour s'assurer que l'entrepreneur a effectivement réalisé les travaux de nettoyage nécessaires.

Les zones du chantier devront être dans un état de propreté irréprochable afin d'éviter des dommages à l'appareil tel que l'explosion de réacteurs et l'incendie.

L'exploitant gèrera les déchets, gravats et débris qui mettent en péril la sécurité des aéronefs et du personnel. A cet effet, l'exploitant d'aérodrome est tenu d'effectuer des inspections régulières pour s'assurer de la propreté générale des chaussées et limiter la propagation des débris et gravats susceptibles d'endommager gravement les aéronefs.

L'exploitant sera amené à définir des procédures concernant le contrôle de propreté du chantier et nettoyage des surfaces par le sous-traitant (par

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

exemple, le nettoyage des voies de circulation du fait du passage des véhicules et engins de travaux).

7.4.6 Marques et feux de signalisation

Un balisage approprié des grues à flèche sera assuré lorsqu'il est jugé souhaitable d'en accroître la visibilité. Si les travaux doivent porter sur une longue période, il faudra surveiller constamment la situation pour s'assurer que le balisage diurne et nocturne des obstacles et des zones inutilisables ne se détériore pas au-delà des limites acceptables. Cette surveillance est particulièrement importante en ce qui concerne les marques et feux utilisés pour indiquer un seuil décalé.

7.4.7 Effets sur les limites d'exploitation

L'effet des grues de grande hauteur sur les installations ILS et les radars devra être étudié en collaboration avec les responsables des aides électroniques d'atterrissage; des mesures devraient être prises pour réduire au minimum les contraintes imposées par l'emploi de ce matériel. Il est possible que l'équipement utilisé pour les travaux ait un effet défavorable sur les hauteurs limites de franchissement d'obstacles et sur la marge de franchissement de l'obstacle dominant; il faudra tenir compte de cet aspect et consulter les autorités compétentes lors de la planification des travaux.

7.4.8 Restrictions liées aux travaux à proximité de l'aire de mouvement

Dans le cas d'exécution des travaux à proximité de l'aire de mouvement pendant l'exploitation de l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome est tenu de :

- Réaliser, dans la mesure du possible, les travaux en dehors des heures d'exploitation de l'aérodrome et de vérifier les surfaces avant la reprise de l'exploitation ;
- Respecter les dispositions réglementaires relatives aux dégagements aéronautiques, aux servitudes radioélectriques et aux obstacles, objets, installations ou matériels proches de l'aire de mouvement ;
- Respecter les consignes de balisage et signalisation ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- Respecter les aires sensibles et critiques de l'ILS dans le cas d'approche de précision. Si certaines aides à la navigation aériennes sont masquées ou perturbées ou le balisage lumineux est éteint, l'exploitation de la piste, des voies de circulation ou de l'aire de trafic par les aéronefs est arrêtée ou, après étude, mise en situation dégradée selon les conditions météorologiques et selon les conditions d'exploitation afin que ces aides ne soient plus utilisées ;
- Informer régulièrement les services de circulation aérienne de tout changement concernant les travaux effectués à proximité de piste, en vue de donner une information correcte aux pilotes en approche ou avant décollage ;
- Inspecter régulièrement l'aire de mouvement avant la reprise de l'exploitation pour prévenir toute présence de débris et gravats susceptibles d'endommager les aéronefs ;
- Vérifier qu'aucun engin, matériel ou entreposage des gravats ne perce les trouées d'atterrissage et de décollage, notamment les OFZ pour les pistes avec approche de précision ;
- Prêter une attention particulière à l'information aéronautique ;
- Cesser, dans la mesure du possible, toute réalisation de travaux et dégager l'aire de manœuvre de tout personnel, matériel, véhicule ou équipement lié aux travaux, au déclenchement des procédures LVP sur la plateforme.

7.4.9 Conditions de faible visibilité (LVP)

Dans le cas où les conditions météorologiques sont défavorables il requiert la mise en place de procédures spécifiques en conditions de faible visibilité. Ces procédures LVP sont déclenchées au plus tard dès que la RVR descend en dessous de 550 m et/ou le plafond en dessous de 200 ft, mais peuvent être déclenchées à des valeurs supérieures suivant l'environnement météorologique de l'aérodrome.

Dans le cas de conditions de faibles visibilités, l'opérateur aéroportuaire limite alors au maximum les mouvements au sol et les aires sensibles et critiques de l'ILS doivent être dégagées. En particulier, la protection par faible visibilité contre les intrusions de toutes sortes (véhicules, personnes, animaux,...) lors d'approches de précision de catégorie II ou III est réalisée de manière active par

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

la mise en place de consignes spécifiques (par l'exploitant de l'aérodrome et le prestataire de services de circulation aérienne) qu'il est obligatoire de compléter par un dispositif passif consistant à clôturer entièrement l'aérodrome.

Il convient donc de cesser toute réalisation de travaux et de dégager l'aire de manœuvre de tout personnel, matériel, véhicule ou équipement lié aux travaux, au déclenchement des procédures LVP sur la plateforme. De plus, du fait de l'importance critique des circuits électriques en conditions LVP, toute intervention sur ces derniers est proscrite en conditions LVP (cf RACI 6001 § 10.4.13).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 8. LUTTE CONTRE LE RISQUE D'IMPACT D'ANIMAUX

8.1 Introduction

8.1.1 L'exploitant d'aérodrome prendra des dispositions, selon les besoins, pour réduire le nombre des oiseaux qui constituent un danger pour les aéronefs en adoptant des mesures visant à décourager leur présence sur les aérodromes ou à proximité (RACI 6001 chapitre §9.4).

8.2 Organisation

8.2.1 Une bonne évaluation du problème donnera des indications sur l'importance des ressources à consacrer à la lutte contre le péril animalier. Sur un petit aérodrome, l'on sensibilisera au moins au danger et on prendra des mesures pour informer les pilotes.

Par contre, sur les grands aérodromes, il sera nécessaire d'organiser et de coordonner les activités, et de définir clairement les fonctions et prévoir un matériel important.

8.2.2 Quelle que soit l'importance du service ainsi créé, un cadre supérieur sera chargé des tâches ci-après, dans la mesure où elles sont applicables :

- a) rassembler et conserver les renseignements sur les concentrations d'oiseaux et leurs mouvements;
- b) déterminer la fréquence des impacts d'oiseaux et évaluer les risques locaux;
- c) assurer la liaison entre l'exploitant de l'aérodrome et les autres parties intéressées;
- d) engager un biologiste spécialisé dans la faune;
- e) assurer la formation des techniciens;
- f) coordonner les activités du personnel qui participe à la lutte contre le péril aviaire (animalier);
- g) coordonner les approvisionnements en matériaux utilisés pour effrayer les oiseaux;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- h) avertir les pilotes par l'intermédiaire du contrôle de la circulation aérienne de la présence de volées d'oiseaux;
- i) superviser l'établissement des comptes rendus d'impacts d'oiseaux conformément aux procédures nationales;
- j) rédiger des consignes en la matière;
- k) superviser la tenue de dossiers complets sur les activités de lutte contre le péril aviaire (animalier).

8.2.3 La présence d'animaux (y compris les oiseaux) aux aérodromes et à proximité constitue une grave menace pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

Les risques d'impacts d'animaux aux aérodromes ou à proximité seront évalués à l'aide :

- a) d'une procédure nationale d'enregistrement et de communication des cas d'impacts d'animaux sur les aéronefs ;
- b) des renseignements recueillis auprès des exploitants d'aéronefs, du personnel des aérodromes et d'autres sources, sur la présence, à l'aérodrome ou à proximité, d'animaux pouvant constituer un danger pour les aéronefs ;
- c) d'une évaluation continue du risque faunique effectuée par un personnel compétent.

8.2.4 Les comptes rendus d'impacts d'animaux seront collectés et communiqués à l'OACI pour qu'ils soient entrés dans la base de données du système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS).

L'IBIS est conçu pour recueillir et diffuser des renseignements concernant les impacts d'animaux sur des aéronefs. Pour tout renseignement concernant ce système, prière de consulter le Manuel du système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS) (Doc 9332).

Des dispositions seront prises pour réduire le risque pour les aéronefs en adoptant des mesures visant à réduire au minimum les probabilités de collision entre les animaux et les aéronefs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
---	---	---

8.2.5 L'exploitant d'aérodrome prendra les dispositions nécessaires pour éliminer les décharges, dépotoirs ou tout autre point qui risque d'attirer des animaux aux aérodromes ou à proximité et empêcher qu'il en soit créé, sauf si une évaluation faunique appropriée indique qu'il est peu probable que les conditions ainsi établies n'entraînent l'existence d'un risque aviaire ou faunique.

8.2.6 Là où il est impossible d'éliminer des sites existants, l'exploitant d'aérodrome veillera à ce que les risques qu'ils constituent pour les aéronefs soient évalués et à ce qu'ils soient réduits dans la mesure du possible.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 9. GESTION ET SECURITE DE L'AIRE DE TRAFIC

9.1 Introduction

9.1.1 Le service du contrôle de la circulation aérienne d'un aérodrome sera en charge de la circulation sur l'ensemble de l'aire de manœuvre, mais il n'est pas spécifiquement responsable de l'organisation de la circulation sur l'aire de trafic. Il est donc nécessaire de créer un service de gestion d'aire de trafic pour assurer la régulation des opérations et des mouvements d'aéronefs et de véhicules sur l'aire de trafic (RACI 6001 §9.5).

9.1.2 Il existe plusieurs façons d'organiser un tel service pour répondre aux besoins particuliers d'un aérodrome.

9.1.3 La gestion de l'aire de trafic sera confiée :

- au service ATS de l'aérodrome ;
- à un service établi à cette fin par l'administration aéroportuaire;
- à l'exploitant (lorsque l'aérogare est réservé à une compagnie aérienne),
- ou encore un service ATS en coopération avec l'administration aéroportuaire ou l'exploitant.

9.2 Gestion coordonnée

9.2.1 La gestion de l'aire de trafic peut être assurée de façon coordonnée; par exemple, le service ATS est chargé du contrôle radio des aéronefs, qui doivent obtenir une autorisation pour démarrer leurs moteurs ou se faire pousser sur l'aire de trafic, alors que le contrôle des véhicules est assuré par l'administration aéroportuaire, ou l'exploitant. Un tel système part du principe que les instructions données aux aéronefs n'assurent pas la séparation entre les aéronefs et les véhicules qui ne sont pas en liaison radio.

9.2.2 Le service de gestion d'aire de trafic établi par l'administration aéroportuaire, ou l'exploitant, demeurera en liaison permanente avec le service de contrôle de la circulation aérienne, attribuera les postes de stationnement des

aéronefs, communiquera aux exploitants des renseignements sur les mouvements (qu'il obtient en écoutant les fréquences ATC) et tient à jour les statistiques sur les heures d'arrivée, d'atterrissage et de décollage des aéronefs. Il peut également être chargé de fournir les signaleurs ainsi que les véhicules de guidage au sol.

9.2.3 Le personnel de ce service est chargé d'assurer la discipline et le respect des règles établies par l'administration aéroportuaire ou l'exploitant en ce qui concerne le contrôle des véhicules.

9.3 Fonction du service de gestion d'aire de trafic

9.3.1 Attribution des postes de stationnement d'aéronef

La responsabilité finale en matière d'attribution des postes de stationnement d'aéronef reviendra à l'exploitant d'aérodrome, même si un système d'attribution préférentielle de chaque poste à un usager déterminé sera établi pour faciliter les opérations et accroître l'efficacité. Les instructions seront précisées clairement pour savoir quels postes seront utilisés par les différents aéronefs ou groupes d'aéronefs. Si la chose est jugée souhaitable, établir un ordre d'utilisation préférentielle des postes. Le personnel chargé de la gestion de l'aire de trafic devra recevoir des instructions claires quant à la durée permise d'occupation des postes et aux mesures à prendre pour assurer le respect des règles établies.

9.3.2 Système de guidage pour le stationnement ou l'accostage

Le système de guidage utilisé sur l'aire de trafic dépendra du type d'aéronef en exploitation et de la précision avec laquelle la manœuvre sera exécutée. Lorsqu'une très grande précision n'est pas nécessaire, il est possible d'offrir un système très simple constitué par des marques d'identification des postes de stationnement, des marques axiales et par une flèche indiquant la position dans laquelle l'aéronef sera immobilisé. Un tel système peut servir au stationnement « nez dedans » si l'aéronef ne doit pas venir au contact d'une passerelle d'embarquement et si le ravitaillement en carburant n'est pas effectué à poste fixe. Les marques peintes seront gardées en parfait état de propreté pour en assurer la visibilité. Lorsque les mouvements de nuit sont fréquents, il faut ajouter aux marques axiales des feux omnidirectionnels à filtre jaune.

L'allumage et l'extinction des feux axiaux des postes de stationnement seront commandés sur place, ou à partir de la salle de contrôle centrale de l'aire de trafic

Chaque semaine, les feux axiaux seront inspectés pour remplacer les lampes grillées.

Lorsqu'un poste de stationnement « nose in » est équipé d'une passerelle d'embarquement, les aéronefs occuperont une position précise. On utilisera alors un système de guidage visuel pour l'accostage.

Des renseignements complémentaires sur ces systèmes figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (doc 9157), 4ème Partie, Chapitre 12.


En cas de panne du système, il faudra faire appel à des signaleurs pour guider les aéronefs vers les postes équipés de passerelles d'embarquement, ou immobiliser les aéronefs à une certaine distance de la passerelle pour assurer le respect des marges de sécurité.

9.3.3 Service de signaleurs

Un service de signaleurs sera prévu lorsque l'aérodrome ne possède pas de système d'autoguidage, ou que ce système est hors service, et lorsque les aéronefs doivent être guidés vers les postes de stationnement pour éviter un danger ou pour utiliser le plus efficacement possible les places de stationnement disponibles.

Les signaleurs recevront une formation adéquate et seuls ceux qui ont démontré leur compétence de façon satisfaisante seront autorisés à guider les aéronefs. Des consignes écrites détaillées portant sur les points ci-après seront établies :

- a) nécessité absolue de n'utiliser que les signaux autorisés (les illustrations de ces signaux seront affichées aux endroits appropriés);
- b) nécessité de veiller à ce que le poste de stationnement soit libre d'obstacles fixes ou mobiles;
- c) cas où un seul signaleur peut être utilisé et cas où des assistants seront chargés de surveiller les extrémités des ailes;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- d) mesures à prendre en cas de dommages subis par un aéronef pendant qu'il est guidé par un signaleur.

Les signaleurs porteront en permanence un vêtement de couleur vive, par exemple un gilet fluorescent rouge vif, orange ou jaune. Une manœuvre mal exécutée obligera le pilote à utiliser une puissance excessive pour corriger la situation, ce qui accroît les risques de blessures ou de dommages dus au souffle. Le cas échéant, on signalera au pilote de l'aéronef d'arrêter les moteurs et déplacer l'appareil avec un tracteur.

9.3.4 Service de guidage par véhicules

Sur les aérodromes où des véhicules pour le guidage sont utilisés, l'exploitant d'aérodrome s'assurera que les conducteurs ont reçu une formation adéquate au sujet des procédures de radiotéléphonie, des signaux visuels, des vitesses de circulation et de la séparation entre les véhicules et les aéronefs.

9.4 Sécurité de l'Aire de Trafic

9.4.1 Précautions contre le souffle

Tous les utilisateurs de l'aire de trafic seront informés des dangers présentés par le souffle des réacteurs et des hélices. Si des écrans anti souffle sont prévus lors de la conception de l'aire de trafic, il convient de les utiliser au mieux pour protéger le matériel. On veillera à ce que les freins des véhicules et du matériel roulant en stationnement soient bien serrés; certains véhicules seront placés sur vérins pour minimiser les risques de déplacement sous l'effet du souffle des réacteurs ou des hélices. Une attention particulière sera prêtée aux équipements utilisés sur l'aire de trafic dont les côtés sont plats et de grandes dimensions. Les débris de toutes sortes seront dangereux lorsqu'ils sont poussés par le souffle des moteurs; il faut donc s'assurer que les aires de trafic restent propres. Les compagnies aériennes, ou leurs agents, seront responsables du guidage des passagers lorsque ceux-ci emprunteront l'aire de trafic, mais le personnel de l'aérodrome sera conscient du danger que peut représenter le souffle des réacteurs dans ces circonstances et il sera prêt à intervenir lorsque cela semble nécessaire.

9.4.2 Avitaillement en carburant des aéronefs

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

Les compagnies aériennes et fournisseurs de carburant sont chargés de faire respecter les procédures de sécurité pour l'avitaillement des aéronefs. Toutefois, tous ceux qui travaillent sur les aires de trafic connaîtront les principales précautions à prendre et signaleront toute infraction apparente au responsable des opérations d'avitaillement.

Les principaux points à respecter sont les suivants :

- a) il ne faut pas fumer et il faut interdire toute flamme nue dans la zone d'avitaillement;
- b) les groupes auxiliaires de puissance et les groupes électrogènes au sol ne seront pas mis en route pendant les opérations d'avitaillement;
- c) une voie de dégagement sera aménagée pour permettre au matériel d'avitaillement et aux personnes de s'éloigner rapidement de l'aéronef en cas d'urgence;
- d) il faut assurer une bonne liaison électrique entre l'aéronef et les moyens d'avitaillement et employer les procédures appropriées de mise à la terre;
- e) des extincteurs de type approprié seront facilement accessibles;
- f) les déversements accidentels de carburant seront immédiatement portés à l'attention du responsable de l'avitaillement. Des instructions détaillées indiqueront les mesures à prendre en pareil cas.

Les fournisseurs de carburant d'aviation devront recevoir des instructions sur les façons acceptables de placer les véhicules par rapport à l'aéronef tout en respectant les critères de dégagement pour la circulation des aéronefs au sol.

Le Manuel des services d'aéroport, 1^{ère} partie, Sauvetage et lutte contre l'incendie, donne des indications sur les précautions à prendre pendant les opérations d'avitaillement en carburant.

9.4.3 Balayage de l'aire de trafic

Il sera essentiel de maintenir la propreté des chaussées pour éviter que les moteurs des aéronefs en circulation ne soient endommagés par l'ingestion de débris. Un programme régulier de balayage mécanique des aires de trafic et des

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

voies de circulation sera établi de telle sorte que toutes les chaussées utilisées pour la circulation ou le stationnement des aéronefs seront balayées à intervalles réguliers. En outre, il serait possible de balayer à la demande les zones où des matières présentant un danger pour les aéronefs se seraient accumulées entre deux balayages réguliers.

Il est peu probable qu'il soit nécessaire de balayer régulièrement les pistes, sauf si l'aérodrome est situé dans une région où il y a beaucoup de sable ou de poussière.

9.4.4 Nettoyage de l'aire de trafic

A intervalles réguliers, les différents postes de stationnement seront fermés et nettoyés avec un dissolvant chimique pour enlever les traces d'huile, de graisses et de gomme. On procédera aussi à un nettoyage avant de repeindre les marques des postes de stationnement. Le dissolvant sera appliqué à l'aide d'un camion-citerne équipé de rampes et de buses de pulvérisation; le poste est ensuite nettoyé au moyen d'un balai rotatif. Il est important que le poste ne soit pas utilisé par les aéronefs pendant les opérations de brossage.

9.5 Déroutement

Des procédures d'urgence seront élaborées à chaque aérodrome pour faire face à un encombrement éventuel de l'aire de trafic par suite de l'arrivée d'un nombre important d'aéronefs déroutés. Ces procédures porteront notamment sur la création d'un comité de liaison entre toutes les parties intéressées pour que les décisions puissent être prises rapidement. Des procédures d'avertissement seront élaborées pour avertir les exploitants lorsque la saturation des installations et des services de l'aire de trafic ou de l'aérogare est imminente.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 10. ZONAGE DES AEROPORTS ET FRANCHISSEMENT DES OBSTACLES

10.1 Introduction

10.1.1 Le zonage des aéroports a pour objectif d'assurer qu'aucune construction future ne nuira à leur exploitation.

10.2 Plan de zonage

10.2.1 Ce plan, rassemble des renseignements sur tous les critères de zonage des terrains au voisinage de l'aéroport et tient compte non seulement des surfaces de limitation d'obstacles stipulées par dans le Règlement RACI 6001, mais aussi des critères relatifs aux zones radar et ILS, etc., ainsi que des règlements de zonage locaux qui peuvent s'appliquer.

10.2.2 Le plan indique la hauteur au-dessus de laquelle toute nouvelle construction a proximité de l'aéroport peut nuire à son exploitation. Il définit également la zone dans laquelle l'aménagement de gravières, de décharges, de champs d'épandage et autres installations susceptibles d'attirer les oiseaux peut être limité dans l'intérêt de la sécurité aérienne.

10.3 Surfaces de limitation d'obstacles

10.3.1 Les surfaces de limitation d'obstacles ci-après, qui sont spécifiées dans le RACI 6001, constituent les éléments essentiels de tout plan de zonage : la surface de montée au décollage, la surface d'approche, la surface de transition, la surface horizontale intérieure, la surface conique et la surface horizontale extérieure (lorsqu'elle existe).

10.3.2 Le RACI 6001 stipule que tous les objets qui traversent les surfaces d'approche, de transition et de montée au décollage, ainsi que la surface horizontale extérieure et la surface conique, devraient être supprimés dans la mesure du possible à moins que, de l'avis de l'ANAC, ces objets ne se trouvent défilés par des objets inamovibles existants. Le Chapitre 6 de du RACI 6001 donne des renseignements détaillés sur le marquage et le balisage lumineux des obstacles.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

10.4 Zone dégagée d'obstacles

10.4.1 La zone dégagée d'obstacles, qui est également spécifiée dans le Règlement RACI 6001, est constituée par la surface intérieure d'approche, la surface intérieure de transition et la surface d'atterrissage interrompu. Ces surfaces complémentaires sont établies afin de protéger les aéronefs à proximité des pistes contre les obstacles fixes ou mobiles pendant les approches de catégories I, II et III et en cas d'atterrissage interrompu.

10.5 Plan des feux d'approche

10.5.1 Ce plan est défini de façon à prévenir le masquage des feux du dispositif lumineux d'approche. Aucun objet ne devrait être plus élevé que le plan des feux. Des renseignements complémentaires sur cette question figurent au Supplément A du RACI 6001.

10.6 Cartes d'obstacles d'aérodrome – Type A


10.6.1 Les cartes d'obstacles d'aérodrome - Type A présentent le profil de l'ensemble des objets qui constituent un obstacle au décollage à partir de chaque piste.

10.6.2 La suppression des obstacles en vue d'améliorer le profil des obstacles signalé sur une carte de Type A devrait être fondée sur une bonne compréhension des critères de performance des avions qui fréquentent régulièrement l'aéroport, ou dont l'utilisation est prévue.

10.7 Suppression des obstacles

10.7.1 Les facteurs ci-après doivent être pris en compte lorsqu'il est envisagé de supprimer des obstacles :

- a) Les objets qui traversent la surface d'approche sont critiques car ils diminuent la marge entre la pente d'approche, qui est habituellement de 3°, et les obstacles fixes ou mobiles au sol. Afin d'assurer la sécurité des avions en approche lorsque la surface d'approche comporte des obstacles

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
---	---	---

importants, on augmente la marge de franchissement des obstacles, ce qui peut nuire à la régularité des opérations.

- b) Les surfaces de transition sont adjacentes à la bande de piste et à la surface d'approche; si un obstacle les traverse, il en résulte une réduction de la marge de franchissement disponible pendant une approche ou une approche interrompue. Ces obstacles peuvent donc avoir des effets négatifs sur l'altitude ou la hauteur limite de franchissement des obstacles.
- c) La surface de montée au décollage joue un rôle critique pendant cette phase du vol. Toutefois, les critères de certification stipulent que tous les avions doivent pouvoir franchir tous les obstacles avec une marge minimale spécifiée, même en cas de panne d'un moteur. En conséquence, les objets qui traversent cette surface ne provoquent pas une dégradation des normes de sécurité. Ils peuvent néanmoins entraîner une réduction de la charge utile autorisée pour les avions qui utilisent la piste.
- d) La surface horizontale intérieure joue un rôle plus important en exploitation VFR. D'ordinaire, elle ne constitue pas une surface de limitation critique autour d'un grand aéroport qui accueille du trafic IFR, sauf dans la mesure où elle se prolonge au-dessous de la surface d'approche.
- e) La surface conique constitue la surface de limitation d'obstacles à une certaine distance d'un aéroport, la hauteur des constructions devra être contrôlée.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 11. ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

11.1 Introduction

11.1.1 Un accident est un évènement lie à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

- une personne est mortellement ou grièvement blessée;
- l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle,
ou
- l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

11.1.2 Un incident est un évènement, autre qu'un accident, lie à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation. D'autres renseignements sur l'utilisation des termes « accident » et « incident » sont donnés dans la Réglementation relative aux Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation.

11.2 Plan d'urgence d'aéroport

11.2.1 Lorsque survient un accident d'aviation, le premier objectif est de sauver les vies humaines. Afin de pouvoir agir rapidement, il faut planifier les mesures d'intervention et établir des consignes ou sont clairement définies les responsabilités des différents services d'urgence qui participent aux opérations de sauvetage.

11.2.2 Chaque aérodrome devra disposer d'un plan d'urgence décrivant en détail toutes les procédures et mesures qui doivent être prises pour tous les types d'urgences aéronautiques. Ces procédures devraient être approuvées par toutes les autorités dont la compétence s'exerce tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'aéroport.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

11.3 Procédures applicables après une urgence

11.3.1 Publication d'un NOTAM

- 11.3.1.1 Lorsqu'un accident ou un incident peut gêner les opérations, un NOTAM de première classe sera publié immédiatement. Si un obstacle se trouve sur la bande de piste, le prolongement d'arrêt ou le prolongement dégagé, il convient de signaler que l'utilisation de la piste est interrompue en attendant que la situation soit examinée.
- 11.3.1.2 La position et la hauteur de toute épave ou de tout aéronef accidentellement immobilisé devra être déterminées le plus rapidement et le plus précisément possible. Lorsqu'il est établi qu'aucune des surfaces ou zones de protection n'est affectée, il est possible de remettre la piste en service sous réserve des avertissements jugés nécessaires.
- 11.3.1.3 Lorsqu'une épave ou un aéronef accidentellement immobilisé fait saillie au-dessus d'une surface de protection ou se trouve dans une zone protégée, il faut envisager la possibilité de réduire la longueur de piste utilisable. Cette longueur sera déterminée en pratique par la nécessité d'assurer un marquage et un balisage lumineux satisfaisants du seuil et de l'extrémité aval.
- 11.3.1.4 Une liaison étroite sera maintenue avec le contrôle de la circulation aérienne pour la préparation et la publication des NOTAM.
- 11.3.1.5 Une liste de toutes les personnes à contacter au sein des compagnies aériennes et autres organismes sera établie et tenue à jour.

11.3.2 Marquage et balisage lumineux des sections de piste fermées temporairement

- 11.3.2.1 *Seuils de piste.* Le balisage lumineux d'un seuil temporaire peut être réalisé au moyen de barres de flanc installées pour la circonstance. On peut utiliser les ensembles lumineux d'un VASI pour indiquer le seuil de la piste si l'on dispose de filtres verts. Les feux du seuil normal doivent être éteints.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

Lorsqu'un seuil de piste est décalé pour moins de 24 ou 48 heures, des marques amovibles en forme de croix peuvent constituer une solution acceptable pour marquer les sections de piste fermées.

- 11.3.2.2 *Extrémités de piste.* Des feux amovibles alimentés par pile et munis de filtres rouges, ou des ensembles lumineux préfabriqués qu'il suffit de brancher sur le secteur peuvent être utilisés pour indiquer les extrémités de piste. Une marque de zone fermée, c'est-à-dire une croix blanche (voir RACI 6001), sera disposée sur la section de piste inutilisable, au-delà de l'extrémité temporaire.
- 11.3.2.3 *Dispositif lumineux d'approche.* Lorsque le seuil est décalé sur une petite distance (moins de 150 m), il est possible de maintenir le balisage lumineux en service si l'on peut installer des feux d'approche hors-sol d'intensité lumineuse appropriée de façon à prolonger les feux axiaux jusqu'au seuil temporaire.
- 11.3.2.4 *Feux de bord de piste et feux axiaux.* Les feux axiaux et les feux de bord de piste des sections fermées seront éteints.
- 11.3.2.5 *Feux de zone de toucher des roues.* Lorsqu'un seuil de piste est décalé, les feux correspondants de la zone de toucher des roues seront éteints.
- 11.3.2.6 *Indicateurs visuels de pente d'approche.* Ces indicateurs seront éteints lorsque le seuil est décalé temporairement.

11.3.3 Aides de radionavigation

Avant de mettre en service un seuil décalé, il conviendra de s'assurer que le radiophare d'alignement de descente ILS de la piste a été mis hors service.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 12. ENLEVEMENTS DES AERONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISES

12.1 Aspects légaux

12.1.1 *Enquête sur un accident.* L'Administration chargée des enquêtes sur les accidents doit être informée de tout accident. Les débris et l'épave d'un aéronef qui s'est écrasé au sol ne doivent pas être déplacés sans l'autorisation de l'Administration chargée des enquêtes sur les accidents, sauf s'ils constituent un obstacle à la circulation publique ou une entrave à la navigation aérienne.

12.1.2 *Assurances.* L'aéronef est la propriété de son exploitant et de ses assureurs. Une poursuite en dommages-intérêt pourrait être intentée à la suite d'une tentative de déplacement d'un aéronef accidenté s'il peut être prouvé qu'il en est résulté une aggravation des dommages. En conséquence, il est recommandé que seul le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, ou leurs représentants autorisés, devront diriger les opérations d'enlèvement de l'aéronef.

12.1.3 *Formalités de douane et d'immigration.* Il est nécessaire d'obtenir certaines autorisations des services de douanes et d'immigration avant d'entreprendre les opérations d'enlèvement d'un aéronef.

12.2 Moyens disponibles pour l'enlèvement des aéronefs

12.2.1 Des renseignements doivent être publiés sur les moyens disponibles pour l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci. Ces renseignements peuvent prendre la forme d'une indication quant au type d'aéronef le plus grand pour l'enlèvement duquel l'aérodrome est équipé (Voir RACI 6001).

12.3 Responsabilités

12.3.1 Le service des opérations aéroportuaires devra coordonner toutes les opérations d'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé. Les numéros de téléphones et de télex de la personne chargée de cette coordination sera communiqués sur demande aux exploitants.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

12.3.2 Le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef est responsable des opérations d'enlèvement.

12.3.3 Avant d'offrir un service de transport aérien à un aéroport, chaque exploitant devra désigner une personne ou un organisme autorisé à agir en son nom dans ce domaine.

12.4 Dossier des opérations

12.4.1 Un dossier détaillé des opérations d'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé sera constitué et complété par des photographies.

12.5 Plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés

12.5.1 Chaque aéroport établira un plan détaillé pour l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés. Ce plan développera les points mentionnés ci-dessus et comprendra en outre les éléments suivants :

- a) une liste du matériel disponible à l'aéroport ou à proximité ;
- b) une liste du matériel additionnel qui peut être obtenu sur demande auprès d'autres aéroports ;
- c) une liste des agents désignés pour agir au nom de chaque exploitant à l'aéroport ;
- d) des renseignements sur les ententes inter compagnies pour la mise en commun de matériel spécialisé ;
- e) une liste des entreprises locales (avec leur nom et numéro de téléphone) qui sont en mesure de louer du matériel lourd pour l'enlèvement d'un aéronef accidenté.

12.6 Télécommunications

14.6.1 Un centre de commandement mobile sera prévu pour les opérations d'enlèvement. Des moyens de communications adéquats seront fournis pour assurer la liaison entre ce centre et le service ATS, si les opérations d'enlèvement ont une incidence sur les opérations aériennes.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
---	---	---



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 13. PLAN D'URGENCE D'AEROPORT

13.1 Introduction

13.1.1 Un plan d'urgence d'aéroport sera établi pour désigner les responsabilités et les actes requis des divers organes qui pourront être appelés à faire face à une situation d'urgence. Le plan devra servir de guide aux organes et services internes et externes qui sont appelés à intervenir, plus particulièrement les services locaux d'incendie, de police et d'ambulance, les hôpitaux et les services médicaux, dans l'éventualité d'un accident d'aviation sur l'aéroport ou dans son voisinage.

L'Administration aéroportuaire devra conclure avec les agglomérations voisines des ententes d'assistance mutuelle en cas d'urgence.

13.2 Objet

13.2.1 L'objet du plan d'urgence est d'exposer les procédures de mise en alerte des différents services d'urgence, tant sur l'aéroport qu'à l'extérieur de celui-ci, et de faciliter la coordination des interventions de ces services lorsque survient un accident d'aviation ou une situation d'urgence. Le plan devra préciser les responsabilités des divers services d'urgence ainsi que les rôles qu'ils sont appelés à jouer à la suite d'un accident d'aviation, sur l'aéroport ou à l'extérieur de celui-ci.

13.2.2 Aucun plan d'urgence ne peut prévoir toutes les situations, car chaque incident présente des caractéristiques différentes. Néanmoins, un ensemble de procédures de base, interprétées et appliquées de manière intelligente en fonction de la situation, permettra de sauver des vies et d'évacuer les blessés pour qu'ils reçoivent le plus rapidement possible les soins médicaux qui s'imposent.

13.2.3 Le plan spécifiera, dans l'ordre, les moyens prévus pour faire appel aux services de sauvetage et d'incendie de l'aéroport, ainsi qu'à la police, aux services ambulanciers, aux hôpitaux, aux services médicaux et aux services

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

d'incendie locaux en cas d'accident d'aviation, tant sur l'aéroport qu'à l'extérieur de celui-ci. La mise en œuvre du plan sera déclenchée par le contrôle de la circulation aérienne qui alertera le service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport.

13.2.4 Le réseau de communication sera conçu de façon que les messages du contrôle de la circulation aérienne soient transmis aussi rapidement aux services locaux d'incendie et autres services d'urgence extérieurs afin qu'ils puissent immédiatement entrer en action.

13.2.5 Le plan prévoira la possibilité de fournir des soins médicaux sur place ainsi que l'établissement d'un poste de commandement le plus tôt possible. L'aéroport disposera d'un poste de commandement mobile facilement identifiable (de jour et de nuit) ; ce véhicule sera à 4 roues motrices pour lui permettre d'atteindre les lieux d'un accident dans les plus brefs délais. Ce poste de commandement mobile disposera de tous les moyens de communications nécessaires de façon à pouvoir coordonner les efforts des services d'urgence de l'aéroport et des agglomérations voisines et assurer ainsi leur efficacité maximale.

13.2.6 Un centre directeur fixe des opérations d'urgence sera créé. Ce centre, qui sera intégré aux installations de l'aéroport, sera chargé de la coordination et de l'organisation générale des interventions en cas d'urgence.

13.3 Responsabilités

13.2.6 Le chef du service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport prendra le commandement des services d'urgence. Il devra entrer en communication par radio avec le contrôle de la circulation aérienne le plus tôt possible. Enfin, les accords préalables conclus entre le service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport et le service d'incendie local, en ce qui concerne la désignation du responsable des opérations figureront dans le plan d'urgence de l'aéroport au titre des ententes mutuelles en cas d'urgence.

13.4 Degré d'intervention



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 13.4.1 Le degré d'intervention des services d'urgence de l'aéroport et des agglomérations voisines sera fonction du type d'urgence et du lieu de l'accident ou de l'incident. Le degré d'intervention des services d'urgence extérieurs sera déterminé à l'avance, dans le cadre de l'entente d'assistance mutuelle.
- 13.4.2 Les accidents et incidents d'aviation sont normalement associés au décollage ou à l'atterrissage d'un aéronef et se produisent en général sur l'aéroport ou à proximité immédiate du périmètre de l'aéroport. Le plan d'urgence d'aéroport sera mis en œuvre chaque fois que survient un accident d'aviation, que ce soit sur l'aéroport ou à l'extérieur de celui-ci.
- 13.4.3 Si un accident ou un incident d'aviation survient sur l'aéroport ou dans les environs immédiats, tous les moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie dont dispose l'aéroport seront mis en œuvre, sous le commandement du chef du service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport.
- 13.4.4 En ce qui concerne les accidents « hors aéroport », c'est-à-dire ceux qui surviennent à l'extérieur du périmètre de l'aéroport, le degré d'intervention du service de sauvetage et d'incendie de l'aéroport sera fonction de la distance entre le lieu de l'accident et l'aéroport.
- 13.4.5 Les limites de la zone extérieure à l'aéroport dans laquelle le service d'incendie de l'aéroport sera appelé à intervenir et le degré d'intervention feront l'objet de discussions et d'un accord avec les autorités locales. Les limites de cette zone seront indiquées sur des cartes qui seront communiquées au service d'incendie local et au service d'incendie de l'aéroport.
- 13.4.6 Les limites de cette zone seront déterminées par la présence d'obstacles artificiels (par exemple des voies de chemin de fer) et naturels (par exemple, des rivières) et les points de franchissement éventuels. Ces limites s'étendront de 2 à 8km.
- 13.4.7 Lors d'un accident d'aviation ou d'une situation d'urgence sur l'aéroport, les services d'urgence extérieurs dont l'intervention a été demandée se présenteront à un point de rencontre déterminé à l'avance. Des véhicules

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

d'escorte fournis par l'administration de l'aéroport les y attendront et, après avoir obtenu par radio l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne, ils les escorteront jusqu'au lieu de l'accident ou jusqu'à la zone de regroupement.

- 13.4.8 Lorsque les véhicules de sauvetage et d'incendie doivent se rendre à un point de stationnement prédéterminé pour attendre l'atterrissage d'un avion, les services d'urgence en provenance de l'extérieur demeureront dans la zone de regroupement désignée jusqu'à ce qu'ils soient appelés à intervenir. Ils ne pénétreront sur l'aire de manœuvre que sous escorte.

13.5 Plans

- 13.5.1 Deux plans quadrillé seront établis, l'un représentera l'aéroport et tous les détails pertinents de son aménagement, y compris les voies de circulation, les pistes, les routes d'accès, les points d'eau, les points de rencontre, les zones de regroupement, l'autre couvrira les environs de l'aéroport, jusqu'à environ 8 km de distance et indiquant les agglomérations voisines, les routes d'accès, les plans d'eau ou les zones marécageuses, les points de rencontre, etc. Ces plans seront mis à la disposition de tous les services d'urgence de l'aéroport et des services extérieurs, y compris les services d'incendie et de police, les services d'ambulance, et les services médicaux et hospitaliers. Les indications des deux plans doivent concorder. Les deux plans quadrillés figureront en appendice au plan d'urgence avec leur date de mise à jour.

13.6 Routes d'accès

- 13.6.1 Les routes d'accès d'urgence à proximité des extrémités de piste seront indiquées sur les plans quadrillés. Les programmes d'entraînement locaux doivent prévoir une reconnaissance de ces routes par le personnel d'intervention.
- 13.6.2 Lorsque des grilles d'accès sont aménagées dans les clôtures du périmètre d'un aéroport, les clefs nécessaires pour ouvrir ces grilles se trouveront dans tous les véhicules de sauvetage et d'incendie de l'aéroport.

13.7 Généralités


13.7.1 Les plans d'urgence des aéroports situés à proximité de plans d'eau (lacs, rivières ou marais) comporteront des indications détaillées sur les procédures d'intervention en cas d'accident à ces endroits.

13.7.2 Les effectifs fournis par les services locaux d'incendie, de police et d'ambulance ainsi que par les services médicaux seront déterminée à l'avance en fonction du niveau ou du type d'urgence déclaré.

13.8 Exercices

13.8.1 Des procédures seront établies pour vérifier l'efficacité du plan d'urgence et examiner les résultats obtenus afin d'y apporter les améliorations nécessaires. Des exercices visant à évaluer la capacité d'intervention des services d'urgence intérieurs et extérieurs ainsi que les moyens de communication auront lieu au moins tous les ans.

13.8.2 La qualité de la liaison entre les services fournis par l'aéroport et ceux fournis par les autorités locales seront vérifiées dans le cadre des programmes d'entraînement et de familiarisation ainsi que lors des exercices communs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 14. SERVICES MEDICAUX

14.1 Introduction

14.1.1 Les services médicaux peuvent faire partie intégrante des services d'aéroport, notamment le service d'ambulance qui, dans bien des cas, fait partie des services de sauvetage et d'incendie. S'il n'existe pas à l'aéroport de service médical ni de service d'ambulance, des dispositions seront prises avec les services locaux pour assurer une intervention rapide en cas d'urgence.

14.2 Soins à donner aux victimes

14.2.1 Le personnel des services de sauvetage et d'incendie assure l'évacuation immédiate des victimes vers une zone où elles seront en sécurité.

14.2.2 Les blessés graves seront transportés vers une zone de groupement des victimes désignée par le commandant des opérations. L'emplacement doit être choisi en tenant compte du nombre de victimes, des facilités d'accès et de circulation, et des ressources disponibles en véhicules, personnel et équipement d'urgence.

14.2.3 Afin d'éviter des pertes de vie inutiles et l'aggravation de l'état des blessés, il est impératif qu'un personnel qualifié puisse s'occuper des survivants d'un accident avant leur transport vers des installations plus appropriées.

14.2.4 Les blessés légers et les survivants indemnes seront transportés vers une zone d'attente désignée. Leur évacuation peut être assurée au moyen des véhicules disponibles sur les lieux : auto- bus, camionnettes, automobiles etc.

14.3 Identification du personnel du service d'urgence

14.3.1 Il règne toujours une grande confusion sur les lieux d'un accident en raison de la présence de nombreux véhicules, tous feux et phares allumés ainsi que du grand nombre de personnes qui portent des vêtements de protection similaires. Il est impératif de pouvoir identifier facilement les membres du service d'urgence.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

14.3.2 A leur arrivée, les membres du service médical se présenteront au point de rencontre désigné pour se mettre à la disposition du commandant des opérations sur les lieux. En outre, toute arrivée de véhicules ou de personnes sur la scène de l'accident sera signalée au commandant des opérations ou à son représentant, de façon à éviter un encombrement des lieux par les véhicules et le personnel d'intervention.

14.4 Télécommunication

14.4.1 La coordination de l'ensemble des opérations d'évacuation des victimes sera assurée par le commandant des opérations sur les lieux. Toutefois, il est impératif qu'une procédure coordonnée d'intervention et de télécommunications soit établie à l'intention des services médicaux. Le coordonnateur médical est responsable des soins à donner aux victimes sur les lieux de l'accident, mais il doit coordonner l'évacuation des blessés vers les hôpitaux appropriés avec le responsable des transports.

14.5 Protection contre les intempéries

14.5.1 Un abri temporaire sera mis en place dans la zone de soins ou la zone de transport pour protéger les victimes.

14.6 Equipement d'urgence

14.6.1 Le type et la quantité des fournitures et équipements médicaux d'urgence varieront en fonction de, l'importance du trafic de l'aéroport, du personnel qualifié pour donner les premiers soins, de la disponibilité de services spécialisés locaux, etc.

14.6.2 Des fournitures médicales pour les premiers soins et du matériel de réanimation seront stockées de manière à être immédiatement accessibles en les plaçant dans un véhicule approprié ou dans une remorque qui peut être amenée directement sur les lieux d'un accident. Ce véhicule, ou cette remorque, doit pouvoir rouler en terrain difficile.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

14.6.3 Le matériel doit être placé dans des emballages facilement identifiables et pouvoir être utilisé par le personnel présent sur les lieux.

14.6.4 Les cadavres seront placés dans des sacs mortuaires et transportés vers une morgue temporaire placée à l'écart de la zone de soins, ou de toute zone où les familles et le public peuvent se rendre et se regrouper.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 15. SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

15.1 Généralités

15.1.1 Le chapitre 9 § 9.2 du RACI 6001 définit les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie qui seront fournis aux aérodromes, ainsi que le niveau de protection à assurer, le matériel et l'organisation des services.

Le principal objectif des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie aux aéroports sera de sauver des vies humaines lorsque survient un accident d'aviation.

15.1.2 Trois grands domaines de responsabilité seront définis en ce qui concerne l'administration des services de sauvetage et d'incendie aux aéroports :

- L'organisation des services, y compris les relations fonctionnelles avec les autres services et organes qui seront appelés à intervenir dans le cadre du plan d'urgence général de l'aéroport;
- la gestion et la supervision au jour le jour des personnel des services de sauvetage et d'incendie y compris les aspects concernant le recrutement et l'avancement;
- la fourniture du matériel et des installations techniques nécessaires pour assurer l'efficacité du service.

15.1.3 La gestion du service de sauvetage et d'incendie sera confiée à une personne qualifiée. Cette personne aura la responsabilité de l'efficacité globale du service et de sa capacité à satisfaire les objectifs opérationnels et les normes techniques spécifiés par l'Administration.

15.2 Détermination de la catégorie de l'aérodrome aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie

15.2.1 Les exploitants d'aérodromes mettront en place des moyens de lutte contre l'incendie en fonction de la catégorie d'aérodrome qui sera fondée sur la

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

longueur et la largeur du fuselage des avions les plus longs qui utilisent l'aérodrome. Les niveaux de protection seront classés sur une échelle de 1 à 10, comme spécifié dans le tableau ci-après :

AÉRODROME	AGENT EXTINCTEUR PRINCIPAL	AGENT COMPLÉMENTAIRE			
Niveau de protection	Quantité d'eau en litres ¹	Débit en litres par mn ¹	Poudre en kg	Nombre de véhicules	Nombre de personnels
10	32 300	11 200	450	3	9 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
9	24 300	9 000	450	3	9 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
8	18 200	7 200	450	3	9 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
7	12 100	5 300	225	2	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
6	7 900	4 000	225	2	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
5	5 400	3 000	180	1	3 pompiers d'aérodrome
4	2 400	180	135	1	3 pompiers d'aérodrome
3	1 200	900	135	1	3 pompiers d'aérodrome
2			250	1	3 pompiers d'aérodrome
1			50		1 pompier d'aérodrome

(1) Quantités et débits correspondant à des mousses satisfaisant au niveau B de performance minimale.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 15.2.2 La dotation en personnel et véhicules est déterminée de façon à atteindre l'objectif opérationnel. Les pompiers d'aérodrome recevront une formation de base indispensable et une formation spécialisée assurées par un organisme agréé par l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).
- 15.2.3 Les aérodromes seront dotés de matériels par niveau de protection déterminés le guide relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie sur les aérodromes.
-

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 16. SÛRETE

16.1 Généralités

- 16.1.1 Un programme de sûreté sera établi pour chaque aéroport afin d'empêcher les personnes non autorisées d'accéder aux parties de l'aéroport dont l'accès est interdit au public.
- 16.1.2 L'aire de mouvement de l'aéroport sera protégée au moyen de clôtures ou autres barrières appropriées pour empêcher les personnes non autorisés d'y avoir accès, que ce soit par inadvertance ou de façon préméditée.
- 16.1.3 Des barrières doivent être aménagées dans les clôtures pour permettre aux services d'urgence, aux équipes de maintenance et aux autres personnes autorisées de pénétrer sur l'aire de mouvement. Ces barrières seront verrouillées lorsqu'elles ne sont pas utilisées; celles qui ne sont pas verrouillées seront surveillées en permanence par un gardien.
- 16.1.4 Un système de cartes d'identité et de laissez-passer seront établi, tant pour le personnel que pour les véhicules. L'accès à l'aire de mouvement sera interdit à toute personne qui n'est pas munie d'un laissez-passer valide. Des affiches et écriteaux seront installés pour signaler qu'il est interdit aux personnes non autorisés de pénétrer sur l'aire de mouvement.

16.2 Intervention illicites contre l'Aviation Civile

- 16.2.1 Un programme de sûreté d'aéroport doit être établi pour la protection de l'aviation civile et de ses installations contre les actes d'intervention illicite.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 17. CIRCULATION DES VEHICULES ET DES AERONEFS AU SOL

17.1 Sur de l'aire de manœuvre

17.1.1 *Responsabilité du contrôle de la circulation aérienne.* Le service ATC est chargé de contrôler les mouvements de tous les véhicules sur l'aire de manœuvre. A cette fin, les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre devront être équipés d'un appareil de radiotéléphonie fonctionnant sur une fréquence appropriée, ou être escortés par un véhicule ainsi équipé.

17.1.2 *Responsabilités de l'administration aéroportuaire.* L'exploitant de l'aéroport doit faire en sorte que toutes les mesures possibles soient prises afin d'aider le service ATC à s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne le contrôle des véhicules sur l'aire de manœuvre. Il devra prendre les mesures nécessaires pour s'assurer :

- a) qu'un système de Laissez-Passer est établi pour les véhicules et que seuls les véhicules autorisés ont accès à l'aire de manœuvre;
- b) que tous les véhicules sont équipés d'un appareil de radiotéléphonie maintenu en bon état de fonctionnement;
- c) que les chauffeurs connaissent à fond :
 - les procédures de radiotéléphonie appropriées,
 - la terminologie et la phraséologie du contrôle de la circulation aérienne, y compris le code d'appellation de l'OACI,
 - la signification des signaux visuels utilisés sur l'aéroport et plus particulièrement de ceux destinés à prévenir toute pénétration par inadvertance sur les pistes en service,
 - la géographie de l'aéroport,
 - le « code de la route » applicable aux véhicules et aux aéronefs,
 - la nécessité d'éviter de pénétrer dans les zones interdites associées aux installations de radionavigation;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

d) qu'un plan de l'aéroport figure en évidence dans la cabine de tous les véhicules et qu'il indique les limites de l'aire de manœuvre et les points de traversée des pistes;

e) sauf exemption spécifique, que tous les véhicules sont munis des marques et feux d'obstacles spécifiés au Chapitre 6 du RACI 6001.

17.1.3 L'exploitant de l'aéroport a la responsabilité de fournir, installer et entretenir les signaux, feux et marques nécessaires au contrôle de la circulation sur l'aire de manœuvre.

17.2 Sur les aires de trafic

17.2.1 *Responsabilités du service ATC.* Normalement, le contrôle de la circulation aérienne n'est pas chargé du contrôle de la circulation des véhicules sur les aires de trafic.

17.2.2 *Responsabilité de l'administration aéroportuaire.* L'exploitant de l'aéroport doit assurer le contrôle de la circulation des véhicules sur l'aire de trafic de manière à réduire au minimum les risques de collision entre les aéronefs et les véhicules et entre les véhicules, et de garantir la sécurité du personnel circulant à pied, sans nuire à l'efficacité des opérations (voir également 9.1 et 9.2.) Le contrôle des véhicules autorisés à pénétrer sur l'aire de trafic et la formation des chauffeurs sont deux moyens qui peuvent être utilisés à cette fin.

17.2.3 Tous les véhicules utilisés sur l'aire de trafic doivent être munis d'un laissez-passer qui autorise l'accès au côté piste ou à l'aire de trafic; le responsable d'un véhicule doit faire en sorte que tous ses chauffeurs aient reçu des instructions appropriées. Aucun laissez-passer d'accès au côté piste ou à l'aire de trafic ne sera accordé à moins que l'exploitant du véhicule ne puisse présenter un certificat attestant le bon état de marche dudit véhicule.

17.2.4 Le responsable d'un véhicule doit porter à l'intention du chauffeur les informations suivantes :

a) limites de vitesse, spécifiques ou générales;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- b) itinéraires autorisés;
- c) règles de priorité applicables aux aéronefs et aux véhicules;
- d) zones de stationnement autorisé.

17.2.5 *Moyens physiques.* Des moyens de contrôle adéquats seront mis en place pour s'assurer que les chauffeurs peuvent respecter sans aucune difficulté les mesures de sécurité. Dans certains cas, il pourra être nécessaire d'affecter des agents aux points de traversée des pistes ; dans d'autre cas, l'utilisation de feux de circulation, de panneaux d'avertissement ou de marques de piste peuvent suffire. Il conviendra de vérifier soigneusement que tous les feux, panneaux et marques sont conformes aux normes établies par l'exploitant de l'aéroport ou par l'administration habilitée à délivrer le permis d'exploitation de l'aéroport.

17.3 Circulation des véhicules

17.3.1 L'exploitant d'aérodrome s'assurera que les conducteurs ont reçu une formation adéquate au sujet des procédures de radiotéléphonie, des signaux visuels, des vitesses de circulation et de la séparation entre les véhicules et les aéronefs.

17.3.2 Tout véhicule ou engin circulant sur une aire de trafic aura au moins un gyrophare de couleur jaune en fonctionnement. Les véhicules d'une longueur dépassant quatre mètres auront au moins deux gyrophares en fonctionnement, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière du véhicule. Un convoi de chariots tractés aura, en outre, un gyrophare jaune en fonctionnement à la fin de l'attelage. Les véhicules en intervention d'urgence auront, en fonctionnement, les feux tournants exigés par la réglementation en vigueur.

17.3.3 Sauf pour les véhicules de l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic et ceux du SSLIA, la circulation des véhicules et des engins s'effectuera en tout temps dans les couloirs de circulation.

17.3.4 Sur une aire de trafic la vitesse est limitée comme suit :

- 25 km/h dans les couloirs de circulation pour véhicules ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 15km/h dans les couloirs de circulation pour véhicules longeant l'aérogare.
- 10km/h dans le PSA ;
- 5km/h dans le PSC.

17.3.5 L'exploitant d'aérodrome peut imposer des limitations de vitesse plus restrictives sur l'aire de trafic ou dans des zones particulières.

17.3.6 Aucun véhicule ne circulera sur l'aire de trafic ou à ses abords avec une portière ouverte.

17.3.7 Toute surcharge de passagers à bord d'un véhicule est interdite.

17.3.8 Aucun véhicule ne peut circuler sur l'aire de trafic s'il n'est détenteur d'un certificat de visite technique en cours de validité.

17.3.9 L'aptitude à la circulation des véhicules et engins sera signalée par un disque en matière solide de couleur verte de 15 cm de diamètre placé sur l'avant de véhicule, de préférence sur la calandre, et sur lequel doit être inscrite la validité de l'aptitude à la circulation (MM/AA).

17.3.10 Tous les exploitants sur l'aire de trafic établiront des fiches d'inspection de leurs véhicules. Avant d'utiliser un véhicule, tout conducteur s'assurera de sa bonne condition mécanique et remplira la fiche d'inspection.

17.3.11 Avant de pénétrer dans le PSC, un véhicule qui a l'intention d'accoster un aéronef, à une distance d'environ 5 mètres de l'aéronef, marquera impérativement un arrêt complet afin de vérifier son système de freinage. Si les freins s'avèrent satisfaisants, le conducteur pourra procéder vers l'aéronef en gardant le premier rapport de vitesse. Si le système de freinage présente une quelconque faiblesse le conducteur immobilisera le véhicule en s'assurant que le frein à main est complètement engagé et avisera le chef aéronef concerné afin que le véhicule défaillant soit éloigné de l'aire de trafic.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 17.3.13 Sauf pour les véhicules appelés à accoster un aéronef, tous les véhicules dans un PSA s'arrêteront/stationneront en dehors du PSC.
- 17.3.14 Il est interdit à tout véhicule à remorque d'effectuer une manœuvre de marche arrière. Toute fois l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic peut à titre exceptionnel autoriser une telle manœuvre.
- 17.3.15 Tout train de chariots comportera au maximum quatre unités. Toutefois et à titre exceptionnel, l'exploitant d'aérodrome pourra délivrer une autorisation de dérogation provisoire.
- 17.3.16 Tout cargo ou fret transporté sera attaché ou arrimé afin d'éviter les risques de chute.
- 17.3.17 Les accessoires ou matériels utilisés sur un véhicule seront fixés ou attachés.
- 17.3.18 Dans le PSA, toute marche arrière de nuit ou par conditions de faible visibilité ne peut s'effectuer sans l'aide d'un assistant au sol.
- 17.3.19 Le passage de tout véhicule ou engin sous un aéronef est interdit.
- 17.3.20 Le passage de tout véhicule devant un aéronef en mouvement est interdit.
- 17.3.21 Un véhicule qui se déplace sur une aire de trafic cédera le passage:
- a) à un véhicule d'urgence, à un aéronef qui circule ou se prépare à circuler à la surface ou qui est poussé ou remorqué;
 - b) aux autres véhicules conformément aux dispositions du code de la route.
- 17.3.22 Sauf aux marques de « STOP », il est interdit de s'arrêter ou de stationner dans les couloirs de circulation.
- sur le cheminement des passerelles télescopiques;
 - sous les passerelles télescopiques;
 - sous les ailes ou le fuselage d'un aéronef;
 - dans la voie de dégagement d'un véhicule ravitailleur;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- dans la zone de déploiement des toboggans;
- là où le panneau ou signe de stationnement interdit existe.

17.3.23 Les dépassements sont interdits dans les couloirs de circulation.

17.3.24 Les zones de stationnement des véhicules, des engins, du fret, du matériel de servitude, etc., seront clairement indiquées.

17.3.25 Tout véhicule en stationnement dans les zones destinées à cet effet aura les roues avant non braquées, le frein à main serré et le moteur arrêté.

17.3.26 Un emplacement prévu pour le stationnement spécifique d'un véhicule sera signalé. Dans ce cas aucun autre véhicule ne pourra ni s'y arrêter ni y stationner.

17.3.27 Lorsque des emplacements de stationnement sont marqués au sol tout véhicule en stationnement occupera uniquement l'espace délimité pour un seul emplacement.

17.3.28 Tout accès ou cheminement réservé aux personnes à mobilité réduite ne sera occupé par un véhicule ou utilisé à un usage autre que celui pour lequel il a été aménagé.

17.3.29 Entre le coucher et le lever du soleil ou toute autre période spécifiée par l'exploitant d'aérodrome, tous les véhicules en circulation auront leurs feux de code allumés. Cette procédure est applicable en cas de conditions de faible visibilité.

17.3.30 L'utilisation des feux de position seuls ou des feux de route est interdite.

17.3.31 Les véhicules convoyés auront leurs feux de croisement allumés de jour comme de nuit.

17.3.32 Tous les véhicules ou engins accostés à un aéronef seront immobilisés (freinés, calés, verrouillés, attelés, etc.).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

17.4 Circulation des aéronefs

17.4.1 Il est interdit, pour un aéronef, d'entrer ou de sortir d'un hangar avec les moteurs en marche.

17.4.2 En cas de guidage d'un aéronef, le véhicule de guidage sera de couleur jaune canari et équipé d'un ou plusieurs feux jaunes à éclats. Ce véhicule portera à l'arrière de façon visible pour le pilote un caisson éclairé de nuit portant l'inscription FOLLOW ME en noir sur fond blanc.

- Au départ, le guidage commence quand l'aéronef cesse d'être sous la responsabilité du signaleur et prend fin sur instructions de la tour de contrôle ou à l'entrée du premier chemin de roulement.
- A l'arrivée, le guidage vers un poste de stationnement prend fin quand l'aéronef est sur la voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef et pris en charge par le signaleur.

17.4.3 Le tractage d'un aéronef pour une mise en place respectera les règles suivantes:

- Le déplacement sur l'aire de manœuvre est sujet à l'autorisation préalable de la tour de contrôle ;
- Le déplacement sur l'aire de trafic nécessite l'autorisation de la tour de contrôle ou de l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic ;
- Une liaison radiotéléphonique directe et continue doit être assurée entre l'aéronef concerné et la tour de contrôle ;
- Une liaison vocale directe doit être maintenue entre le poste de pilotage et la cabine de l'engin tracteur ;
- Un mécanicien qualifié doit occuper le siège pilote de l'aéronef et doit pouvoir contrôler son déplacement ;
- La liaison avec la tour de contrôle sera assurée par une personne qualifiée : soit par le mécanicien à bord de l'aéronef soit par un agent à bord de la cabine de l'engin tracteur ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- Durant tout le tractage et particulièrement sur l'aire de manœuvre, le conducteur de l'engin tracteur est responsable de la sécurité de l'aéronef en déplacement. Il doit respecter les instructions de la tour de contrôle et il est d'une manière générale responsable pour que son aéronef évite tous les obstacles, véhicules, aéronefs ou autres ;
- Durant les heures de nuit, l'aéronef doit allumer les feux normalement exigés pour un vol.

17.4.4 Le mouvement simultané de deux aéronefs à deux postes adjacents est interdit.

17.4.5 Les feux anti-collision d'un aéronef seront mis en marche avant la mise en route des moteurs et aussi avant le début d'un retro poussage.

17.4.6 L'exploitant d'aérodrome appliquera des procédures pour empêcher l'entrée d'aéronefs sur une piste ou voie de circulation définitivement fermée en masquant les marques de piste ou de voie de circulation et en éliminant le balisage lumineux .

17.5 Stationnement des aéronefs

17.5.1 Les règles ci-après s'appliquent aussi bien pour un poste de stationnement autonome que pour un poste de stationnement «nose in ».

17.5.2 Sauf autorisation de l'exploitant d'aérodrome, aucun aéronef n'est autorisé à utiliser un poste de stationnement non adapté à ses caractéristiques.

17.5.3 Sur instruction de l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic, tout exploitant déplacera sans délai son aéronef à l'emplacement qui lui a été désigné.

17.5.4 Dans un but de sécurité tout aéronef en stationnement et pesant moins de trois tonnes sera amarré. Tous les autres aéronefs en stationnement seront freinés ou calés. En cas de vent fort il appartient à chaque exploitant sur l'aérodrome de prendre les mesures de sécurité qui conviennent afin que ses aéronefs, son matériel, équipement ou fret soient sécurisés et éviter tous risques de dommages aux personnes et aux biens.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 17.5.5 Un exploitant d'aéronef prendra les mesures nécessaires pour sécuriser son équipement et son matériel, notamment le cargo sur les aires d'attente équipées en particulier aux postes de stationnement à manœuvre autonome.
- 17.5.6 Les moteurs d'un aéronef ne peuvent être mis en marche, pour essai, que dans un poste de stationnement désigné par l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic. Tout essai moteur à un régime autre qu'au ralenti ne peut s'effectuer qu'à un emplacement hors de l'aire de trafic, et après coordination avec la tour de contrôle.
- 17.5.7 L'exploitant d'aéronef est tenu de s'assurer qu'aucune personne, matériel ou installation ne risque de courir un danger du fait du souffle des hélices ou des réacteurs de son aéronef lors des manœuvres d'entrée ou de sortie d'un poste de stationnement ou d'une aire d'entretien.
- 17.5.8 Pour entrer dans un poste de stationnement (particulièrement pour un poste de stationnement à manœuvre autonome) ou en sortir, les pilotes utiliseront une puissance de moteurs aussi minimale que possible afin de réduire les effets de souffle sur les personnes, matériels et bâtiments.
- 17.5.9 Un service de signaleurs sera prévu lorsque l'aérodrome ne possède pas de système d'autoguidage, ou que ce système est hors service, et lorsque les aéronefs seront guidés vers les postes de stationnement pour éviter un danger ou pour utiliser le plus efficacement possible les places de stationnement disponibles.
- 17.5.10 Les signaleurs recevront une formation adéquate et seuls ceux qui ont démontré leur compétence de façon satisfaisante seront autorisés à guider les aéronefs. Des consignes écrites détaillées portant sur les points ci-après seront établies :
- a. nécessité absolue de n'utiliser que les signaux autorisés (les illustrations de ces signaux seront affichées aux endroits appropriés);

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- b. nécessité de veiller à ce que le poste de stationnement soit libre d'obstacles fixes ou mobiles;
- c. cas où un seul signaleur devrait être utilisé et cas où des assistants devraient être chargés de surveiller les extrémités des ailes;
- d. mesures à prendre en cas de dommages subis par un aéronef pendant qu'il est guidé par un signaleur.

17.5.11 Les signaleurs porteront en permanence un vêtement de couleur vive, par exemple un gilet fluorescent rouge vif, orange ou jaune.

17.5.12 La présence d'un signaleur au poste de stationnement indiqué pour un aéronef est obligatoire au moins cinq minutes avant l'heure d'arrivée prévue à ce poste.

17.5.13 Sauf pour un poste de stationnement à manœuvre autonome, un aéronef n'entrera dans ce poste que s'il y est guidé par un signaleur.

17.5.14 Le signaleur s'assurera, avant de guider un aéronef dans un poste de stationnement, qu'aucun matériel ni personne, ni FOD ne se trouvent à l'intérieur du PSA.

17.5.15 Un véhicule ou engin ne pénétrera dans un PSA que s'il est directement lié à une opération d'escale de l'aéronef occupant ou devant occuper ce poste.

17.5.16 Un exploitant d'aéronef ou un exploitant fournisseur de service d'assistance établira un plan d'organisation d'escale. Toutes les entités intervenant sur l'aire de trafic durant une opération d'escale disposeront d'une copie de ce plan, approuveront leurs rôles et responsabilités qui en découlent et instruiront leurs employés en conséquence. Les principaux points suivants seront développés dans ce plan :

- Les principales tâches du chef aéronef ;
- L'ordre dans lequel l'aéronef sera approché ;
- Le positionnement des différents véhicules et engins autour de l'aéronef, à l'intérieur et autour du PSA.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition I Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- Les trajectoires de chaque véhicule ou engin lors de ses déplacements ;
- L'emplacement d'attente du fret à débarquer ou à embarquer;
- Les signaux convenus surtout pour autoriser les personnes et engins à approcher l'aéronef ;
- L'interaction avec le véhicule d'avitaillement en carburant ;
- Les mesures concernant les FODs ;
- Les mesures de sécurité ainsi que les actions en cas d'urgence.
- Toute particularité liée au poste de stationnement, à la nature des véhicules ou engins ou au type d'aéronef ou autre.

17.5.17 Un exploitant d'aéronef ou un exploitant fournisseur de service d'assistance établira la procédure complète de retro poussage.

17.5.18 Tous les conducteurs de tracteurs « retro poussage » recevront une formation adéquate.

17.5.19 Une liaison vocale directe sera maintenue entre l'équipage de conduite et le responsable du retro poussage depuis le moment précédant le début du retro poussage jusqu'après le moment de décrochage de la barre de tractage/ou de décrochage de la « flamme ».

17.5.20 Un service signaleur sera fourni à tout aéronef à l'arrivée à un poste de stationnement. Les catégories de vols pour lesquels le service signaleur est assuré par l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic sont décidées par l'exploitant d'aérodrome.

17.5.21 Avant de procéder à la mise en mouvements de certaines surfaces de la voilure, l'équipage de conduite coordonnera avec le responsable concerné afin de s'assurer qu'il n'y a pas d'engins ou personnes pouvant constituer un risque.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

17.6 Règles de protection des personnes

- 17.6.1 Les exploitants sur l'aire de trafic et ses abords concernés par le travail en hauteur établiront des règles de sécurité visant à prévenir les risques de chute des personnes ou d'objets.
- 17.6.2 Les agents exerçant dans un environnement très bruyant porteront des casques antibruit.
- 17.6.3 Les engins de traitement en hauteur seront manipulés selon les règles de sécurité. Plus particulièrement, dès l'accostage d'un aéronef, les glissières de sécurité seront mises en place avant le début du service à effectuer en tenant compte au préalable du sens et de la direction d'ouverture de la porte de l'aéronef.

17.7 Règles de circulation des piétons

- 17.7.1 L'acheminement à pied des passagers n'est permis qu'après autorisation de l'exploitant d'aérodrome.
- 17.7.2 Le conducteur d'un véhicule de transport de passagers ne procédera à leur embarquement ou leur débarquement qu'aux endroits prévus à cet effet.
- 17.7.3 Aucun passager n'évoluera sur une aire de trafic sans assistance de la part de l'exploitant d'aéronef ou son représentant.
- 17.7.4 L'acheminement à pied des passagers entre l'aéronef et l'aérogare s'effectuera toujours sous la conduite d'agents de l'exploitant d'aéronef. Le nombre d'agents pour cette tâche dépendra du nombre de passagers, de la complexité de la circulation et des conditions locales. A défaut d'un nombre d'agents suffisants les passagers seront acheminés par groupes.
- 17.7.5. L'exploitant d'aéronef informera les passagers devant être acheminés à pied des consignes de sécurité à respecter avant de quitter selon le cas l'aéronef ou l'aérogare.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 17.7.6 Les voies de cheminement des passagers entre l'aérogare et l'aéronef seront marquées au sol ou délimitées par des cônes. Une intersection «cheminement passagers »/ «couloir de circulation» sera marquée au sol comme passage protégé pour piétons.
- 17.7.7 Les passagers à pieds ne seront pas acheminés sous les ailes d'un aéronef ou à travers le PSI. Les passagers ne seront pas dirigés là où des tuyaux, câbles ou autres sont au sol.
- 17.7.8 L'acheminement des passagers à pied derrière un aéronef en mouvement ou dont les moteurs sont en marche ou en train d'être démarrés est interdit.
- 17.7.9 Le passage de toute personne devant un aéronef en mouvement est interdit.
- 17.7.10 Si un cheminement pour piétons existe et est signalé en tant que tel, tout piéton est dans l'obligation de l'utiliser.
- 17.7.11 Les exploitants d'aérodrome installeront conformément aux règlements des panneaux de signalisation à message fixe ou à message variable, tout en tenant compte des exigences du système de guidage et de contrôle de la circulation de surface.
- 17.7.12 Sauf en cas d'utilisation de passerelles télescopiques, une coordination préalable aura lieu entre les chefs avion concernés en cas d'embarquement ou de débarquement de passagers avec ou sans acheminement à pied alors qu'un aéronef manœuvre dans un poste adjacent ou à proximité ou à ses moteurs en fonctionnement ou en cours de démarrage.
- 17.7.13 Une considération sera accordée par l'exploitant d'aérodrome à l'éventualité de la survenance de circonstances exceptionnelles d'urgence où des passagers et autres personnes seraient obligés d'être évacués coté piste. Les mesures prévues dans pareil cas seront connues par tous les intervenants.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

17.7.14 Un piéton ne traversera un couloir de circulation qu'à un passage protégé. S'il n'en existe pas un, il le traversera perpendiculairement et cédera la priorité aux véhicules.

17.7.15 Il est interdit pour un piéton d'enjamber un attelage de chariots même s'il est à l'arrêt.

17.8 Dangers des moteurs d'aéronefs

17.8.1 Tous les utilisateurs de l'aire de trafic seront informés des dangers présentés par le souffle des réacteurs et des hélices.

17.8.2 Si des écrans anti souffle ont été prévus lors de la conception de l'aire de trafic, on les utilisera au mieux pour protéger le matériel.

17.8.3 Les freins des véhicules et du matériel roulant en stationnement seront bien serrés; certains véhicules pourront être placés sur vérins pour minimiser les risques de déplacement sous l'effet du souffle des réacteurs ou des hélices.

17.8.4 Une attention particulière sera accordée aux équipements utilisés sur l'aire de trafic dont les côtés sont plats et de grandes dimensions. Les débris de toutes sortes peuvent être dangereux lorsqu'ils sont poussés par le souffle des moteurs; il faut donc s'assurer que les aires de trafic restent propres.

17.8.5 Les compagnies aériennes, ou leurs agents, sont responsables du guidage des passagers lorsque ceux-ci emprunteront l'aire de trafic, mais le personnel de l'aérodrome sera conscient du danger que peut représenter le souffle des réacteurs dans ces circonstances et il sera prêt à intervenir lorsque cela semble nécessaire.

17.8.6 Les véhicules et les personnes ne passeront pas à moins de 200 mètres derrière un moteur en fonctionnement au ralenti. Cette distance augmente en fonction du genre de moteur, de la puissance affichée et de la hauteur de sa fixation.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 17.8.7 Sauf pour le personnel ayant une raison technique impérieuse, il est interdit d'approcher de l'avant un réacteur en marche à moins de 10 mètres de rayon centrés sur son centre de rotation.
- 17.8.8 Il est interdit d'approcher de l'avant un moteur à hélices en fonctionnement à moins de 5 mètres de rayon centrés sur son centre de rotation.
- 17.8.9 Sauf pour le personnel ayant une raison technique impérieuse, il est interdit d'approcher d'un hélicoptère avant que les pales de son rotor ne soient complètement arrêtées.
- 17.8.10 Sur l'aire de trafic, il est interdit pour un équipage de conduite d'afficher un régime moteur élevé sur des moteurs gardés en fonctionnement alors que d'autres ont été arrêtés.
- 17.8.11 Le nombre de moteurs à mettre en marche avant de commencer le retro-poussage correspondra au minimum requis pour les besoins de l'appareil et de ses passagers.
- 17.8.12 Le déplacement d'un hélicoptère en vol rasant dans la zone d'aire de trafic est interdit.
- 17.8.13 Le régime des moteurs d'un aéronef lors de la mise en route ne dépassera pas celui du minimum requis.
- 17.8.14 Aucune opération d'escale ne peut débuter sur un aéronef avant :
- l'immobilisation complète de l'aéronef
 - l'arrêt des moteurs
 - la mise en place des cales
 - le signal du chef aéronef.

17.9 Utilisation des passerelles télescopiques

- 17.9.1 Un système d'avertisseurs sonores et visuels sera mis en fonctionnement avant la mise en déploiement ou rétraction d'une passerelle télescopique.

- 17.9.2 L'exploitant d'aérodrome mettra à la disposition des opérateurs de passerelles télescopiques une procédure à appliquer en cas d'urgence tant à bord d'un avion en stationnement que dans la passerelle. Les points les plus pertinents d'une telle procédure seront placardés bien en vue dans le poste d'opérateur.
- 17.9.3 La procédure d'accostage de la passerelle télescopique ne peut débuter qu'après l'arrêt complet de l'avion, la mise en place des cales de roues, l'arrêt des moteurs et le signal du commandant de bord ou un représentant de la compagnie aérienne.
- 17.9.4 Dans le cas où un des éléments du système visuel de surveillance d'une passerelle est hors service, une assistance au sol avec communication directe avec l'opérateur existera à chaque manœuvre d'accostage ou de déaccostage.
- 17.9.5 La porte d'un avion restera fermée jusqu'à la fin de la manœuvre d'accostage. De même le déaccostage ne commencera qu'une fois la porte de l'avion est fermée.
- 17.9.6 La barrière de sécurité d'une passerelle sera tout le temps en place. Elle ne peut être enlevée qu'une fois l'accostage accompli. Elle est remise en place avant le début de la manœuvre de déaccostage.
- 17.9.7 Une passerelle ne sera pas déployée ou redéployée si des personnes se trouvent dans le couloir de la passerelle.
- 17.9.8 Les opérateurs de passerelles télescopiques seront qualifiés à ce poste. Des tests de compétence seront organisés à leur intention à intervalles réguliers.
- 17.9.9 Un opérateur de passerelles télescopiques sera présent à son poste au moins dix minutes avant l'arrivée prévue de l'avion. Il s'assurera que les roues de la passerelle sont à la position « park », ne dépassent pas les limites marquées au sol et que tout le dispositif est complètement rétracté.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 17.9.10 Un opérateur de passerelles télescopiques sera présent à son poste au moins dix minutes avant l'heure de départ de l'avion. Et ne peut quitter son poste qu'après le départ de l'avion.
- 17.9.11 Un opérateur de passerelle sera à son poste durant toute l'opération d'embarquement ou de débarquement de passagers.
- 17.9.12 L'exploitant d'aérodrome prévoira des procédures alternatives pour l'utilisation d'un poste de stationnement desservi par une passerelle télescopique devenue inutilisable.
- 17.9.13 En cas d'utilisation d'un système visuel de guidage et d'accostage (VDGS), il appartient à l'exploitant d'aéronef de s'assurer, avant de le faire fonctionner que les conditions de sécurité existent, notamment que les passerelles télescopiques sont complètement rétractées et correctement parquées, roues à l'intérieur de leur périmètre de stationnement.
- 17.9.14 Il appartient au chef avion concerné d'exercer une vigilance visuelle constante afin de garantir la sécurité sur le poste de stationnement. Si, malgré toutes les précautions, une situation touchant à la sécurité survient inopinément avant que l'avion n'arrive à ce poste, le système visuel de guidage et d'accostage (VDGS) sera éteint et le signal « STOP » sera allumé.
- 17.9.15. Le chef avion concerné éteindra le VDGS le plutôt possible après l'arrivée de l'avion à son poste.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 18. INCIDENTS CONCERNANT DES PERSONNES ET DES BIENS A L'EXTERIEUR DES LIMITES DE L'AEROPORT

18.1 Chute d'objets d'un aéronef en vol

- 18.1.1 Des éléments de structure peuvent se détacher d'un aéronef pendant une phase quelconque du vol et ce fait peut être signalé par un observateur au sol.
- 18.1.2 Lorsqu'il est informé d'un tel incident, l'exploitant de l'aérodrome s'efforcera d'obtenir les renseignements suivants :
- a) date, heure et lieu de l'incident;
 - b) nom, adresse et numéro de téléphone de la personne ayant signalé l'incident;
 - c) détails concernant les blessures subies par des personnes ou des animaux, ainsi que les dommages à la propriété;
 - d) description de l'objet;
 - e) détails concernant les mouvements d'aéronefs dans le secteur.
- 18.1.3 L'exploitant de l'aérodrome prendra des photographies des dommages éventuels, si possible et informera l'exploitant de l'aéronef le plus tôt possible.

18.2 Vidange en vol

- 18.2.1 Il peut arriver qu'un pilote décide de vidanger son carburant en cas d'urgence ou, ce qui est plus fréquent, il peut se produire un déversement accidentel, surtout au décollage.
- 18.2.2 Lorsque des plaintes lui sont adressées, l'exploitant de l'aérodrome devra obtenir les renseignements suivants :
- a) date, heure et lieu de l'incident;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- b) nom, adresse et numéro de téléphone de la personne ayant signalé l'incident;
- c) renseignements détaillés quant aux effets nuisibles sur les personnes, les animaux ou la propriété; et
- d) mouvements d'aéronefs et l'heure et à l'endroit de l'incident.

18.3 Tourbillons d'extrémité d'aile

- 18.3.1 Les extrémités d'aile d'un aéronef produisent naturellement des tourbillons en vol. Lorsqu'il y a peu de vent, et surtout dans le cas des gros avions en phase finale d'approche, ces tourbillons peuvent atteindre le sol et endommager les toitures.
- 18.3.2 L'exploitant de l'aérodrome devra noter les renseignements suivants :
- a) date, heure et lieu de l'incident;
 - b) détails sur les blessures subies et description générale des dommages à la propriété;
 - c) conditions météorologique à l'heure de l'incident;
 - d) mouvements d'aéronefs à l'heure de l'incident.
- 18.3.3 Si possible, il faudra obtenir des photographies des dommages avant que ne soient entrepris les travaux de réparation.

K.P.F.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 19. SECURITE DES MANIFESTATIONS AERIENNES

19.1 Organisation initiale

- 19.1.1 Les propositions en vue d'organiser une présentation en vol ou une manifestation aérienne sur un aéroport seront tout d'abord transmises à l'exploitant de l'aérodrome, de préférence un an et en tout cas au moins six mois avant la date prévue. La décision d'accepter ou de refuser cette manifestation revient à l'exploitant de l'aérodrome, mais celui-ci doit consulter le service de contrôle de la circulation aérienne avant de prendre une décision.
- 19.1.2 Il faut en priorité chercher à minimiser les inconvénients pour l'exploitation régulière de l'aéroport mais, de toute évidence, il convient aussi de prendre en considération les nuisances générales pour les populations riveraines de l'aéroport.
- 19.1.3 Une importance primordiale doit être accordée à la sécurité sous tous ses aspects pendant la durée de la manifestation. Il est inadmissible que le niveau général de sécurité soit diminué de quelque façon.

19.2 Responsabilité

- 19.2.1 Les responsabilités des principaux intervenants dans l'organisation d'une manifestation aérienne sont résumées ci-dessous :

Exploitant de l'aérodrome

- a) assurer la sécurité des opérations habituelles;
- b) maintenir le niveau normal des opérations aériennes à l'aéroport;
- c) éviter tout inconvénient pour les passagers et les exploitants de compagnies aériennes;
- d) fournir les services de sécurité;
- e) organiser le stationnement des aéronefs participant à la manifestation ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- f) désigner les emplacements réservés aux spectateurs;
- g) demander au directeur des opérations et au chef des pompiers d'assister aux réunions d'information des pilotes;
- h) approuver la participation des divers aéronefs à la manifestation;
- i) percevoir les redevances d'atterrissage et déterminer, le cas échéant, les remises accordées;
- j) s'assurer qu'une police d'assurance adéquate est souscrite pour tous les sinistres éventuels prévisibles.

Administration de l'Aviation Civile

- a) délivrer toute dérogation éventuelle aux règlements nationaux;
- b) modifier au besoin les permis d'exploitation de l'aérodrome;

Organisateurs de la manifestation

- a) coordonner tous les arrangements relatifs à la manifestation;
- b) assurer la liaison avec la police, les autorités locales, les entreprises de transport public et autres transporteurs;
- c) assurer la sécurité des spectateurs et prévoir notamment l'installation de barrières de sécurité et la présence d'un service d'ordre;
- d) organiser tous les services destinés aux spectateurs (par exemple stationnement des voitures, restauration, toilettes, premiers soins);
- e) prendre des mesures de sûreté pour la protection des aéronefs exposés;
- f) assurer l'avitaillement des aéronefs participant à la manifestation;
- g) souscrire une police d'assurance pour tous les sinistres prévisibles en consultant au besoin l'exploitant de l'aérodrome;
- h) informer le public quant aux séances d'exercice;
- i) assurer la sécurité des zones de stationnement réservées à l'aviation de plaisance.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

19.3 Responsabilité de l'exploitant de l'aérodrome

- 19.3.1 La première responsabilité est de maintenir le niveau normal des opérations à l'aéroport et de réduire au minimum les inconvénients subis par les exploitants de compagnies aériennes et les passagers.
- 19.3.2 Pour éviter que la manifestation aérienne ne nuise aux opérations courantes, les heures proposées pour la manifestation aérienne et les réaménagements d'horaires doivent être examinés avec le service de contrôle de la circulation aérienne et les compagnies aériennes intéressées bien avant la tenue de la manifestation.
- 19.3.3 Les principaux inconvénients pour les passagers sont habituellement attribuables au grand nombre de spectateurs qui assistent à une manifestation aérienne et non au réaménagement des horaires de départ et d'arrivée. Le parc d'exposition statique des aéronefs, les emplacements réservés aux spectateurs ainsi que le parc de stationnement des voitures prévu pour la manifestation seront aménagés à une certaine distance de la zone de l'aérogare et, de préférence, que l'on puisse y accéder par une route différente.
- 19.3.4 Il sera nécessaire de prévoir deux aires de stationnement pour les aéronefs, la première réservée à l'exposition statique et la seconde, aux aéronefs participant au spectacle aérien. Ces aires de stationnement peuvent être situées en des endroits différents de l'aéroport. Dans les deux cas, il faut veiller à ce que les dimensions de la zone désignée soient suffisantes.
- 19.3.5 L'aire de stationnement désigné sera établie de telle sorte que les aéronefs participant à la manifestation ne gênent en aucune façon les mouvements commerciaux habituels.
- 19.3.6 Un espace suffisant sera prévue pour avitailler en toute sécurité les aéronefs participant à la manifestation et pour que chaque aéronef puisse entrer dans l'aire de stationnement et en sortir sans être bloqué par un autre aéronef.



- 19.3.7 Les zones réservées aux spectateurs seront situées nettement à l'écart de la zone de l'aérogare principale de l'aéroport et aussi près que possible de la zone de stationnement des voitures prévue pour la manifestation.
- 19.3.8 Avant le début du spectacle aérien, les spectateurs seront invités à se retirer à une distance suffisante de l'aire de stationnement occupé par les aéronefs participant au spectacle.
- 19.3.9 Les zones de stationnement réservées aux véhicules et les zones réservées aux spectateurs ne devront pas être situées à l'intérieur de la bande de piste ou des aires d'approche.
- 19.3.10 Les spectateurs ne circuleront que d'un seul côté de la piste, pour que les aéronefs puissent manœuvrer librement du côté opposé.

19.4 Services de sécurité

- 19.4.1 Le service d'incendie de l'aérodrome interviendra avec tous les moyens disponibles dans tous les cas d'accidents d'aviation dans les limites de l'aérodrome.

19.5 Tâches à réaliser après une manifestation aérienne

- 19.5.1 Dès la fin de la manifestation aérienne, le balisage lumineux et la surface de la piste seront vérifiés pour déterminer les dommages éventuels; les feux d'approche seront inspectés le plus tôt possible.
- 19.5.2 Les aires de stationnement de la manifestation seront inspectées et soigneusement nettoyées. Il faut veiller plus particulièrement à l'enlèvement de tous les débris.
- 19.5.3 Tous les aménagements réalisés dans la zone réservée aux spectateurs du côté piste de l'aéroport doivent être retirés. La zone en question sera inspectée pour s'assurer qu'elle a été remise dans son état original et que tous les débris ont été enlevés.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 20. RENSEIGNEMENTS A FOURNIR AU SUJET DE L'AERODROME

20.1 Généralités

- 20.1.1 Tous les renseignements concernant l'exploitation qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité et l'efficacité d'un aérodrome doivent être publiés dans les publications d'information aéronautique pertinentes. Ces renseignements comprennent non seulement la description des installations permanentes de l'aérodrome, mais également des renseignements de nature plus ou moins temporaire.
- 20.1.2 Il incombe à l'administration chargée de l'exploitation de l'aérodrome de fournir ces renseignements qui, peuvent comprendre des informations sur les services de contrôle de la circulation aérienne en plus des renseignements de base sur les caractéristiques de l'aérodrome.

20.2 Types de renseignements

- 20.2.1 Ces renseignements peuvent être classés en trois grandes catégories :

20.2.1.1 **Renseignements à caractère permanent.** Il s'agit des caractéristiques de base d'un aérodrome qui ne sont jamais ou presque jamais modifiés ; Entrent dans cette catégorie diverses données ; dont les points de référence d'aérodrome, les données sur la résistance des chaussées, les dimensions des pistes et leur disposition, les altitudes et les obstacles permanents. La plupart de ces données sont décrites au chapitre 2 du RACI 6001.

20.2.1.2 **Renseignements à caractère variable.** Ce sont des renseignements à caractère semi-permanent, mais susceptibles d'être modifiés; des dispositions doivent être prises pour notifier promptement tout changement. Dives renseignements entrent dans cette catégorie, notamment les données sur les distances déclarées des pistes, les obstacles, les heures d'ouverture, les aides visuelles et divers services, par exemple les services de sauvetage, d'incendie et de récupération des

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

épaves. Il est peu probable que ces renseignements soient modifiés plus d'une fois par an.

20.2.1.3 Renseignements de nature temporaire. Ces données peuvent faire l'objet de variations à court terme; elles portent notamment sur les conditions d'exploitation et les avertissements relatifs, par exemple, à la fermeture temporaire de pistes ou de voies de circulation, aux obstacles temporaires, aux comptes rendus sur l'état de la surface des pistes, aux pannes de systèmes et au péril aviaire.

20.3- Procédures

20.3.1 L'Administration aéroportuaire doit s'assurer que tous les renseignements sont publiés dans les publications d'information aéronautique appropriées et que ces renseignements sont tenus à jour par voie d'amendement en temps opportun.

22.3.2 Si le processus d'amendement est trop lent pour permettre la publication des changements, un NOTAM de seconde classe sera utilisé.

22.3.3 Tout changement à court terme des données à caractère variable ou temporaire sera notifié promptement au moyen d'un NOTAM de première classe.

22.3.4 Le service de contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome doit être informé immédiatement de ces changements de façon à pouvoir les communiquer par radio aux équipages de conduite.

22.3.5 Des procédures doivent être adoptées pour communiquer toutes les données nouvelles, ou les modifications des données existantes, au service d'information aéronautique de l'Etat, conformément aux dispositions du RACI 5007 relatif aux Services d'Information Aéronautique.

22.3.6 Toute modification qui met en cause l'exactitude de l'une des cartes décrites dans le RACI 5002 relatif aux Cartes Aéronautiques, doit être signalée à l'autorité responsable de la publication de ces cartes.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
---	---	--

20.4 Responsabilités en matières de notification des changements

- 20.4.1 Chaque aérodrome établira un système permettant de notifier promptement toute modification des renseignements à caractère variable et de notifier immédiatement les modifications apportées aux renseignements de nature temporaire pendant les heures d'ouverture officielle de l'aérodrome.
- 20.4.2 Les aérodromes qui sont fermés la nuit établiront un système de notification des évènements qui peuvent survenir pendant les heures de fermeture et qui risquent d'avoir une importance considérable dès l'ouverture de l'aérodrome.
- 20.4.3 Un cadre supérieur de l'administration aéroportuaire, sera chargé de communiquer les renseignements relatifs à l'aérodrome ainsi que les modifications éventuelles.

PARTIE III. MAINTENANCE

CHAPITRE 1. GENERALITES

1.1 Introduction

- 1.1.1 La présente partie traite des installations et matériels utilisés sur un aéroport, autres que les équipements météorologiques ou les aides électroniques de navigation. Il est rédigé à l'intention des personnes chargées d'assurer la sécurité d'utilisation des installations et matériels d'aéroport, ainsi que la régularité de la circulation au sol.
- 1.1.2 Ce guide traite de l'entretien des divers composants d'un aéroport, indépendamment de ses dimensions et de son rôle. De nombreuses tâches particulières doivent être accomplies, dans le domaine de la maintenance, pour garantir le bon état des bâtiments, des installations et des équipements. Le document ne traite d'aucune de ces tâches normalement associées à la maintenance industrielle, sauf dans les domaines où une défaillance fonctionnelle compromettrait la sécurité ou la régularité des opérations, lorsqu'il s'agit de la conduite des avions ou de l'acheminement des passagers.

1.2 Objet de la maintenance aux aéroports

- 1.2.1 Un aéroport est un élément important de l'infrastructure aéronautique et il doit donc répondre à des normes élevées. Ces normes ne pouvant être respectées que si tous les éléments constituant de l'aéroport sont bien entretenus.
- 1.2.2 La maintenance est l'ensemble des mesures qui permettent de maintenir ou de rétablir l'état fonctionnel d'un de ces éléments, ainsi que des mesures permettant de vérifier et d'évaluer cet état fonctionnel. Ses principaux éléments sont les suivants :
- inspection;
 - entretien courant et révision;
 - réparation.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 1.2.3 L'inspection comprend toutes les mesures de vérification et d'évaluation de l'état de fonctionnement d'un élément, y compris les contrôles isolés et les vérifications périodiques. Ces dernières sont effectuées conformément à un plan qui définit la préparation et les modalités de la vérification, de même que les mécanismes de compte rendu et d'évaluation des résultats. Sur la base de cette évaluation, l'exploitant détermine s'il faut effectuer des opérations supplémentaires d'entretien ou même des réparations.
- 1.2.4 L'expression « entretien courant et révision » englobe toutes les mesures prises pour maintenir ou remettre en état de marche une installation ou un appareil. Ces mesures seront prises selon un plan précisant la périodicité des opérations d'entretien, la nature de ces opérations et les moyens utilisés pour indiquer que l'installation ou l'appareil est conforme.
- 1.2.5 Lorsqu'une anomalie est constatée au cours de l'inspection ou de l'entretien, les réparations nécessaires doivent être exécutées dès que possible. Dans certains cas, comme par exemple la réfection d'un revêtement de piste, elles peuvent nécessiter l'interruption du trafic.
- 1.2.6 La sécurité et l'efficacité de l'exploitation ne sont possibles qu'avec des installations en bon état. La maintenance des installations, c'est-à-dire l'ensemble des mesures décrites ci-dessus, est donc absolument indispensable. En outre, la maintenance réduit l'usure des installations et permet ainsi d'en prolonger considérablement la vie utile. A cet égard, la maintenance est un impératif économique si l'on veut éviter que les investissements de l'infrastructure aéronautique ne deviennent prohibitifs.

1.3 Organisation de la maintenance aux aéroports

- 1.3.1 L'organisme chargé de la maintenance doit commencer par dresser un inventaire de tous les éléments de l'aéroport : bâtiments, chaussées et zones non revêtues, machines et équipements techniques, y compris les véhicules. Des numéros sont affectés aux divers objets de l'inventaire, ce qui permettra de définir plus facilement par la suite leurs calendriers d'entretien.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

1.3.2 Les programmes de maintenance seront élaborés d'après l'expérience acquise ou les recommandations des constructeurs.

1.3.3 Tous les programmes de maintenance doivent être revus une fois par an.

1.3.4 Une fois mis à jour, ces programmes de maintenance permettront :

- de prévoir le personnel voulu;
- d'exécuter les opérations de maintenance prévues;
- de décaler les interventions lorsque des circonstances imprévues empêchent de respecter le calendrier des travaux.

La comparaison des travaux effectués avec les tâches prévues au calendrier permet à la direction de l'aéroport de contrôler de près la progression du programme. Les comptes rendus de conformité véhiculent l'information nécessaire. Ils doivent donc être conservés, comme les rapports sur les anomalies constatées.

1.3.5 Des techniciens doivent toujours être disponibles en nombre suffisant pendant les heures d'ouverture de l'aéroport pour remédier sans délai aux pannes, afin que les installations techniques de l'aéroport continuent à fonctionner sans interruption. Cette équipe devra comprendre, selon les besoins des mécaniciens, des serruriers, des ferblantiers, des spécialistes de la climatisation, des électriciens et des techniciens HF. S'il existe un centre de commande ou de contrôle des installations techniques, du personnel doit y être de garde en permanence.

1.3.6 En dehors des heures d'ouverture, on peut réduire cette équipe au minimum nécessaire pour maintenir en état de marche les services vitaux de l'aéroport (circuits électriques, climatisation, réseau téléphonique, etc.). En cas de panne grave, des techniciens supplémentaires seront appelés en renfort. Dans tous les autres cas, l'équipe réduite fera les réparations provisoires et signalera les interventions nécessaires à l'équipe normale, au moment où celle-ci prendra son service.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 1.3.7 L'équipe normale ne doit pas être nécessairement capable d'effectuer tous les travaux de maintenance de l'aéroport. Par exemple, l'Administration peut confier à des entrepreneurs les travaux qu'il est facile de prévoir à l'avance.
- 1.3.8 Pour ces cas imprévisibles et compte tenu des plans d'urgence, l'Administration de l'aéroport doit disposer d'une certaine réserve de techniciens qualifiés, ce qui réduira d'autant les travaux qui devront être confiés à l'extérieur.
-

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 2 : ENTRETIEN DES CHAUSSEES

2.1. Réparation des surfaces

Généralités

2.1.1 La surface des pistes doit être entretenue de façon à éviter la formation d'irrégularités ou l'arrachement de fragments qui pourraient constituer un danger pour les avions. À cet effet, le paragraphe 9.4.3 du RACI 6001 exige l'établissement d'un programme d'entretien et, le cas échéant, de réparation des chaussées. La réfection des chaussées impose souvent des restrictions au trafic aéroportuaire, même lorsque les surfaces endommagées sont de faibles dimensions. L'entretien préventif est donc extrêmement important dans la gestion des chaussées d'aérodromes.

Chaussées en béton de ciment Portland

2.1.2 Les dégradations de la surface des chaussées en béton de ciment Portland sont dues généralement à des erreurs de calcul ou de construction : pourcentage insuffisant de ciment ou trop grande quantité d'eau dans le mélange, traitement incorrect pendant la phase de durcissement, effets du gel sur des granulats non appropriés, pénétration des produits chimiques dans les micro fissures ou les pores, etc. Ces dégradations peuvent se présenter sous diverses formes :

- surface poreuse ou désagrégée;
- séparation de la couche superficielle;
- polissage excessif de la surface sous l'effet de la circulation;
- désagrégation de la chaussée lorsque les fissures atteignent les couches inférieures.

2.1.3 Si les dégâts se limitent à une couche très mince et résultent d'un traitement superficiel incorrect lors de la construction, un striage ou un fraisage de la surface suffit souvent à rectifier la situation. Si l'amincissement qui en résulte ne pose pas de problèmes et si le béton sous-jacent est en bon état, aucun autre traitement n'est nécessaire. Il convient cependant de s'assurer que cette

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

méthode de réfection ne crée pas d'inégalités ni de dépressions ou l'eau pourrait s'accumuler.

- 2.1.4 Si la surface est trop poreuse, mais ne présente pas d'autres défauts, les pores peuvent être bouchés à l'aide d'un enduit ou d'une couche de scellement. Les solutions de résine époxy sont appropriées à cette fin car elles pénètrent dans le matériau superficiel jusqu'à une profondeur de 5 mm. Il faut toutefois éviter de créer à la surface un film étanche qui empêcherait l'humidité à l'intérieur du béton de s'évaporer, et hâterait ainsi la détérioration de la surface réparée. D'autre part, une telle surface risque d'être trop lisse et glissante en cas de pluie.
- 2.1.5 Lorsque le revêtement est très endommagé et comporte des fissures profondes (voir Fig. III.2-1), la couche à réparer doit être enlevée par fraisage jusqu'à ce que le béton soit mis à nu. La surface fraisée doit ensuite être bien séchée et dépoussiérée, puis enduite d'une solution diluée de résine synthétique destinée à favoriser l'adhésion de la nouvelle couche. Si l'acier de renforcement est exposé, il faut d'abord enlever toute trace de rouille et recouvrir les fils d'une nouvelle couche de résine époxy ou d'une solution équivalente. Une couche d'époxy est coulée à la surface de la zone prétraitée et nivelée à l'épaisseur voulue. Le mélange ne doit pas être trop épais afin de respecter les caractéristiques physiques de la chaussée. Il est extrêmement important que le mortier de résine ait des caractéristiques de retrait uniformes pour éviter qu'il ne s'écaille une fois durci. Le mélange peut être préparé à l'aide d'un sable de quartz spécial ou de céramique. Pour que la surface ne devienne pas trop lisse, du sable de quartz grossier peut être répandu sur le mortier encore humide. On évitera de verser le mélange dans les joints séparant les dalles de béton.
- 2.1.6 Pour des réparations provisoires et urgentes du revêtement de surface, il existe des ciments spéciaux à prise rapide qui acquièrent une grande résistance en moins d'une heure. L'expérience a toutefois démontré qu'un tel matériau est peu durable.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

Chaussées bitumineuses

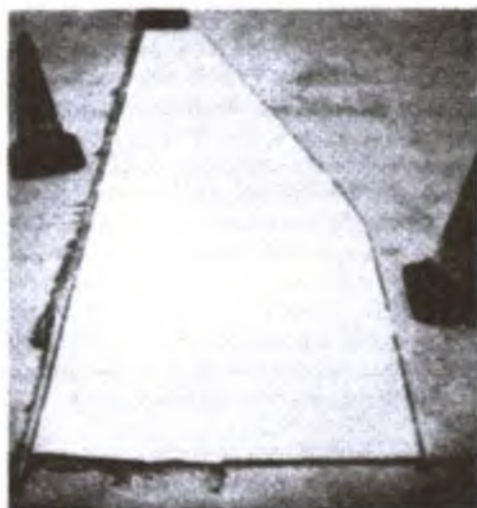
- 2.1.7 La dégradation des revêtements en asphalte résulte généralement des causes suivantes : composition incorrecte du mélange bitumineux; effets du carburant, de la graisse ou des solvants, poinçonnement, usure mécanique ou dégradation chimique. Il peut également se produire une dégradation de la structure sous l'effet des intempéries ou un ramollissement et une déformation de la surface.
- 2.1.8 Si les dégâts sont mineurs et ne touchent que la surface, ils peuvent être réparés par l'application d'un enduit bitumineux sur lequel du sable de quartz ou du basalte concassé est répandu et enfoncé au rouleau.
- 2.1.9 Si les dégâts ne touchent pas seulement la surface, la totalité de la couche endommagée doit être enlevée par fraisage sur une profondeur minimale de 3 cm et remplacée par une nouvelle couche d'asphalte conformément aux critères de construction routière. Les parois de la zone à réparer doivent former une arête franche pour permettre un raccord net. Après fraisage, la nouvelle base sera nettoyée soigneusement et débarrassée de toute poussière ou produit contaminant (par exemple par des balayuses-aspirateurs de la voirie) avant d'être recouverte d'un liant bitumineux. La nouvelle couche sera ensuite coulée suivant les techniques de construction routière. Le compactage par rouleau compresseur sera particulièrement soigné au contact de l'ancienne surface afin de bien fermer les joints. Les joints seront recouverts d'un film de scellement bitumineux.
- 2.1.10 Si les dégâts sont encore plus profonds, les réparations porteront également sur la couche de fondation qu'il faudra peut-être renouveler et compacter pour qu'elle puisse supporter le nouveau revêtement. On la recouvrira ensuite d'une ou de plusieurs couches bitumineuses, conformément aux procédures normales de construction routière.



a. Fissures à la surface d'une dalle de béton



b. Etat de la partie endommagée après le
début de l'opération de fraisage



c. La partie endommagée est recouverte
d'un coulis de résine époxy

Figure III.2-1.- Réparation du revêtement d'une chaussée en béton qui a subi des
dommages mineurs

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

2.2 Réparation des joints et fissures

Joints dans les chaussées en béton

- 2.2.1 Les chaussées en béton comportent des joints qui permettent d'éliminer les contraintes dues à la dilatation ou à la contraction des dalles sous l'effet des variations de température. Ces joints doivent être rendus étanches avec un produit de scellement élastique résistant au carburant (enduit bitumineux ou profilé en élastomères), afin d'empêcher l'eau de surface de s'infiltrer jusqu'à la couche de fondation, et les débris solides ou les pierres de se loger entre les dalles. Si un joint devient perméable, le matériau de fondation peut être entraîné par l'eau ; il se crée alors entre les dalles des vides qui risquent de réduire la capacité portante de la couche de fondation. C'est la susceptibilité du terrain de fondation à l'action de l'eau qui détermine essentiellement les conditions d'entretien des joints.
- 2.2.2 Le produit d'étanchéité qui est coulé dans les joints de béton lors de la construction reste efficace pendant quatre à six ans, selon les contraintes mécaniques ou thermiques subies par la chaussée. À la longue, cette couche étanche perdra de son élasticité et, en rétrécissant, elle se décollera des parois latérales. Sous l'effet des forces mécaniques appliquées, elle commencera à s'effriter. Pour protéger les chaussées en béton contre des dégâts plus graves, il faut refaire les joints dès qu'on observe un début de dégradation et d'effritement.

Entretien des joints de béton

- 2.2.3 Il faut d'abord enlever l'ancien produit de scellement qui protège le joint. Une machine spéciale peut être utilisée à cet effet. Les parois dénudées sont ensuite nettoyées avec soin, pour enlever toute trace de terre, de graisse et de poussière. Les arêtes abimées sont réparées avec un mortier de résine synthétique. On place ensuite dans le joint un produit de remplissage pour ne pas avoir à appliquer une couche de scellement trop épaisse. Il faut bien veiller à ne pas remplir le joint complètement. Le produit de scellement risque en effet de gonfler et de déborder du joint lors de la dilatation des dalles, ce

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

qui entraînera à la longue une contamination de la surface. Le produit choisi sera résistant au carburant, notamment dans les sections de la chaussée où les déversements de carburant peuvent être fréquents.

- 2.2.4 Si l'on utilise des joints en matière plastique par exemple des profilés en néoprène, les mêmes méthodes de nettoyage et de préparation sont applicables. Afin d'améliorer l'étanchéité, les parois en béton sont enduites d'un produit adhésif avant la pose du profilé. Le profilé doit être ensuite soudé aux intersections et aux extrémités des joints pour empêcher l'infiltration de l'eau et sa pénétration dans l'ensemble du joint.

Joints dans les chaussées bitumineuses

- 2.2.5 Des expériences ont prouvé l'utilité des joints dans les chaussées bitumineuses. Pour la construction des chaussées d'aérodrome en asphalte, on utilise des bitumes relativement durs. La réaction de ces chaussées aux variations thermiques est analogue à celle des chaussées en béton. Les chaussées bitumineuses sont très exposées à la formation de fissures dues aux changements de température. Des joints, d'une largeur maximale de 8 mm et d'une profondeur ne dépassant pas les deux tiers de l'épaisseur de la couche d'usure, peuvent être découpés dans la chaussée pour limiter la propagation des fissures. Lorsque la chaussée se contracte avec l'abaissement de la température, les fissures ne se produisent que sous les joints et ceux-ci peuvent être rendus étanches.
- 2.2.6 Les joints des chaussées bitumineuses seront scellés avec un produit bitumineux coulé à chaud qui ne comporte aucun élément synthétique. En effet, les réactions chimiques entre le revêtement de la chaussée et le produit de scellement, ainsi que leurs caractéristiques thermoplastiques quasi-identiques assurent une étanchéité satisfaisante.
- 2.2.7 Les joints endommagés peuvent normalement être réparés avec un produit bitumineux coulé à chaud si la largeur de la fissure ne dépasse pas 3 cm environ. Il en est de même lorsqu'on constate que le niveau du produit de scellement s'est abaissé entre deux dalles.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

Fissuration des chaussées de béton

2.2.8 Les dalles de béton peuvent se fissurer pour les raisons suivantes :

- mauvaise exécution des joints de dilatation entraînant un transfert de contraintes entre les dalles de béton;
- sciage tardif des joints lors de la construction, entraînant une fissuration irrégulière due aux contraintes créées par la contraction au cours du durcissement;
- traitement inadéquat au début de la phase de durcissement (par exemple, manque de protection du béton frais contre le soleil);
- mauvais compactage de la couche de fondation, entraînant un tassement irrégulier de cette couche qui ne supporte plus les dalles de façon uniforme;
- dalles de dimensions insuffisantes pour la charge qu'elles supportent.

2.2.9 Les fissures qui se produisent dans le béton s'étendent sur toute l'épaisseur de la dalle. Elles peuvent apparaître à la surface comme des fissures capillaires ou comme des crevasses ; dans ce dernier cas les différentes parties de la dalle peuvent se déplacer l'une par rapport à l'autre. La réparation des fissures ne peut jamais rétablir la capacité de transfert de charge de la dalle. Son seul but est d'empêcher l'eau de surface de s'infiltrer dans le terrain de fondation.

2.2.10 On répare les fissures des dalles de béton en les traitants comme des joints de dilatation. Pour ce faire, la fissure est agrandie par sciage de façon à obtenir une largeur de 1,5 cm et une profondeur de 1 cm. Cette fissure élargie doit ensuite être remplie avec un produit de scellement thermoplastique résistant au carburant.

2.2.11 Si le terrain de fondation est particulièrement abimé par l'eau et qu'une étanchéité maximale est recherchée, une gouttière d'environ 20 cm de large et 2 cm de profondeur est d'abord creusée sur toute la longueur de la fissure, qui est ensuite élargie aux dimensions indiquées au paragraphe

précédent. La fente ainsi obtenue est nettoyée et un joint flexible temporaire est mis en place. Ensuite, après nettoyage et préparation appropriée, la gouttière est remplie avec un mortier de résine époxy. Lorsque la résine a pris, le joint temporaire est retiré de la fente et le vide qui en résulte est rempli avec un produit de scellement thermoplastique résistant au carburant (Fig. III.2-2).

- 2.2.12 Les fissures capillaires peuvent être réparées en appliquant une couche de résine époxy sur les zones fissurées. Comme la résine ne pénètre pas profondément dans la fissure, les dalles endommagées doivent être inspectées régulièrement et le traitement répété selon les besoins. Les fissures capillaires ne réduisent pas beaucoup la force portante d'une dalle et ne constituent donc pas une dégradation sérieuse pouvant nuire à l'utilisation opérationnelle de la chaussée.

Fissuration des chaussées bitumineuses

- 2.2.13 La fissuration des chaussées bitumineuses résulte de contraintes thermiques qui apparaissent sur les grandes surfaces ne comportant pas de joints de dilatation. Elles peuvent également être causées par une faiblesse des joints de construction entre bandes adjacentes ou encore par une résistance insuffisante du terrain de fondation en certains points particuliers, en raison d'erreurs de construction. Il est indispensable de réparer ces fissures pour éviter que l'eau de surface ne pénètre dans la couche ou le terrain de fondation. Toutefois, il n'est pas possible de recoller solidement les parties fissurées et de rétablir la stabilité originale de la chaussée.
- 2.2.14 Les fissures qui se produisent dans les chaussées bitumineuses peuvent être remplies avec un produit de scellement sans fraisage préalable. Il existe, pour cette application, des émulsions spéciales très fluides qui pénètrent plus profondément dans les fissures que les produits bitumineux coulés à chaud. Le remplissage peut être réalisé manuellement ou mécaniquement avec un matériel spécialisé. Dans un premier temps, une couche de produit est appliquée sur les parois de la fissure; celle-ci est ensuite remplie au cours d'un deuxième passage. Le traitement sera répété tous les ans.



a. Une gouttière est creusée à la surface de la chaussée le long de la fissure



b. Les fentes agrandies sont garnies avec un joint temporaire flexible ou un produit de scellement plastique



c. Les gouttières sont ensuite remplies avec un mortier de résine époxy et les fissures sont soigneusement bouchées avec un produit pour joints

Figure III.2-2.- Réparation d'une fissure profonde dans une chaussée en béton

2.3 Réfection des bords de chaussées

Généralités

- 2.3.1 L'effritement des bords des dalles se produit le plus souvent au voisinage des joints. En effet, ce type de dommage est dû à la transmission des contraintes d'une dalle à l'autre par l'intermédiaire du joint, généralement en raison d'une mauvaise conception de celui-ci ou de la présence de pierres coincées entre les dalles. Dans ce cas, la partie de la dalle située au-dessus du point de

 <p>A.N.A.C. Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
---	---	---

contact se fend sous l'effet des forces de compression. L'application d'une forte charge ponctuelle, à proximité d'un joint ou d'une bordure de dalle peut avoir les mêmes résultats. Les coins de dalle sont particulièrement sensibles à la surcharge lorsque, pour une raison ou une autre, les dalles ne sont pas suffisamment supportées par la couche de fondation.

- 2.3.2 L'effritement des bordures produit des gravats de dimensions diverses qui peuvent être dangereux pour les avions. En outre, les irrégularités de surface de la chaussée nuisent à la circulation des avions et des véhicules. Les bordures endommagées doivent donc être réparées. Il faut au moins minimiser les risques pour les avions en enlevant immédiatement tous les débris de la surface de la chaussée et en remplissant provisoirement les trous les plus profonds.

Réparation des bordures

- 2.3.3 L'entretien du revêtement doit comporter un examen approfondi de la partie endommagée pour déterminer la cause du problème. Les réparations doivent porter sur une surface suffisamment étendue pour englober toutes les parties touchées. Sur tout le périmètre de la zone à réparer, la couche superficielle doit être enlevée jusqu'à une profondeur minimale de 2 cm ; à l'intérieur de cette zone il faut enlever suffisamment de matériau pour éliminer tous les débris qui se détachent facilement. L'opération peut se faire manuellement ou avec un marteau-piqueur. Si un joint est abîmé, le produit de scellement doit être enlevé sur une longueur et une profondeur supérieures de 5 cm aux dimensions de la partie découpée. Les parois du joint doivent être soigneusement nettoyées, de préférence à l'air comprimé, pour enlever la poussière et les débris. On enduit alors la surface découpée d'une couche d'imprégnation, puis on insère un moule dans le joint qui est ensuite rempli d'un mélange de résine synthétique approprié. Il est très important, lors du colmatage, de ne pas créer de pont entre les deux dalles adjacentes sinon il se produira inévitablement une nouvelle cassure dans la partie réparée. Le compactage doit être réalisé couche par couche, et lors de la finition de la surface, les parois doivent être coupées en biseau. Lorsque la résine synthétique a pris, le moule est retiré, les parois du joint sont nettoyées et celui-ci est rempli avec un produit de scellement coulé à chaud.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---


- 2.3.4 Le produit utilisé pour la réparation doit être choisi en fonction des contraintes climatiques auxquelles la chaussée est soumise. Il est essentiel d'ajouter un pourcentage suffisant de granulats (quartz, perles de verre ou de céramique), pour obtenir un mélange maigre présentant un faible taux de retrait. On a constaté qu'un produit qui n'atteint sa résistance nominale que 24 heures après sa préparation était préférable à un produit à prise rapide.
- 2.3.5 Pour les réparations provisoires, certains mélanges spéciaux à base d'asphalte coulé à froid peuvent présenter une résistance suffisante après compactage ou martelage. Ce genre de produit peut être utilisé pour des réparations rapides des chaussées en béton ou en bitume. Les coûts sont relativement élevés et la durée de service est limitée, en particulier pour les chaussées en béton.

Réparation des coins de dalle

- 2.3.6 Les coins de dalle doivent être réparés de la même façon que les bordures. Il faut se rappeler que la dalle doit pouvoir se dilater dans deux directions. En outre, la surface de la dalle réparée doit être au même niveau que celle des dalles adjacentes.

2.4. Réparation des autres dégradations de la surface des chaussées

- 2.4.1 Des critères de haute qualité ont été définis pour les surfaces des pistes. Celles-ci doivent présenter de bonnes caractéristiques de frottement, tout en étant exemptes d'irrégularités qui pourraient gêner l'atterrissage ou le décollage des avions. On consultera à ce propos le supplément A du RACI 6001, section 5 ainsi que le Doc 9157 Manuel de conception des aérodromes, 3ème Partie.
- 2.4.2 Si les caractéristiques de frottement de la piste sont inférieures au niveau spécifié par l'État, des mesures correctives doivent être prises. Ces mesures vont de l'enlèvement des contaminants à l'exécution de réparations importantes. L'expérience montre que les techniques les plus fréquemment utilisées sont les suivantes :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- mauvaise exécution des joints de dilatation entraînant un transfert de contraintes entre les dalles de béton;
- application d'un enduit superficiel;
- rainurage de la surface;
- striage de la surface.

Ces méthodes, qui permettent d'améliorer la texture de la surface, sont décrites en détail dans le Doc 9157 Manuel de conception des aérodromes, 3ème Partie, Chapitre 5.

2.4.3 Avec le temps, une surface peut devenir inégale, sans toutefois présenter des fissures. Lorsque ces irrégularités sont dispersées et peu prononcées, le striage ou le fraisage de la surface peut contribuer à rétablir la qualité initiale. Lorsque les dégradations sont plus graves, des mesures plus radicales ; comme la construction d'un nouveau revêtement superficiel, peuvent s'imposer. On considèrera que ces travaux ne font pas partie de l'entretien, mais plutôt de la conception des aérodromes.

2.5 Balayage

Objectif

2.5.1 La sécurité des opérations aériennes exige que les surfaces des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic ne soient pas contaminées par du sable, des débris, des pierres ou d'autres dépôts non adhérents (voir, à ce sujet, la section 9.4 du RACI 6001). En effet, des objets peuvent être facilement aspirés par les réacteurs d'avion et causer ainsi des dommages importants aux aubes de compresseur ou aux hélices. On peut également craindre que, sous l'effet du souffle des hélices ou des réacteurs, des débris soient projetés à grande vitesse contre des avions, des véhicules, des bâtiments ou des personnes qui se trouvent à proximité. Les pneus des avions ou des véhicules en circulation sur l'aérodrome, peuvent aussi projeter des débris et occasionner des dommages. L'entretien des aires de mouvement exige une inspection continue et un balayage systématique des chaussées.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

Inspection des chaussées

2.5.2 *Les pistes et voies de circulation.* Les pistes et les voies de circulation peuvent être contaminées par :

- des débris de revêtements endommagés;
- des débris de joints d'étanchéité;
- des débris de caoutchouc provenant des pneus d'avions;
- des cailloux projetés lors de la coupe de l'herbe;
- des pièces d'avion (en métal ou en plastique) ;
- du sable et de la terre apportés par des orages violents ou par le souffle des moteurs d'avion;
- les restes d'oiseaux ou autres petits animaux heurtés par les avions.

2.5.3 *Inspections visuelles.* Pendant les heures où l'aérodrome est en service, des inspections visuelles auront lieu régulièrement, au moins toutes les six heures. Il faut procéder à un contrôle immédiat lorsque les pilotes signalent la présence d'objets ou de débris sur les chaussées. Il faut accorder une attention particulière à la propreté des pistes et des voies de circulation lorsque des travaux sont réalisés sur l'aire de mouvement, ou à proximité. Lorsque des engins de construction ou des camions circulent sur des chaussées qu'empruntent également les avions, il faut procéder à des inspections plus fréquentes qu'en temps normal.

Nettoyage des surfaces

2.5.4 *Fréquence du balayage.* Les chaussées réservées à la circulation des avions et des véhicules doivent être balayées régulièrement. L'intervalle entre deux balayages dépend des conditions locales et de l'expérience acquise. Il est nécessaire de balayer au moins une fois par jour dans certaines zones, par exemple, les postes de stationnement d'aéronef ou les zones de manutention du fret sur les grands aéroports.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 2.5.5 *Discipline.* L'exécution d'un programme de balayage régulier ne permet pas à une administration aéroportuaire de garantir une absence totale de contaminants dans les zones d'activité continue. On peut toutefois mettre utilement à profit les cours donnés au personnel d'aire de trafic pour sensibiliser ce personnel aux risques d'accident et aux avantages de la discipline afin d'éliminer le plus possible le laisser-aller sur les aires de mouvement. Les opérations de balayage ne peuvent que limiter les dommages causés par des débris étrangers, dans la mesure où l'ensemble du personnel est sensibilisé au problème, et garder l'aire de mouvement propre.
- 2.5.6 *Propreté de l'aire de trafic.* La probabilité d'une contamination des aires de trafic est plus élevée que pour les autres aires de manœuvre sur l'aérodrome étant donné le plus grand nombre d'utilisateurs, la concentration du trafic et les activités de chargement et de déchargement qui s'y déroulent. On retrouve toutes sortes d'objets sur les aires de trafic : pierres, bouteilles, cannettes, bouchons, capsules de bouteilles, outils perdus, effets personnels, clous, vis, boulons, papier, caoutchouc, morceaux de plastique, de bois, de tissus, de matières synthétiques et de métal de toutes dimensions, allant des boîtes aux caisses, palettes, conteneurs et autres systèmes d'emballage. C'est évidemment dans les zones de manutention du fret et à proximité des zones de travaux de construction que la situation est la plus critique. Il existe enfin un autre type de contamination des chaussées, par les liquides hydrauliques, l'huile, le carburant et les produits de lubrification. Les techniques spéciales de nettoyage qui doivent être utilisées en pareil cas sont décrites dans la section 2.6.
- 2.5.7 *Inspection visuelle des aires de trafic.* Des programmes de formation associés à des rappels réguliers peuvent sensibiliser le personnel qui travaille sur l'aire de trafic à la nécessité de surveiller et de contrôler visuellement l'état de l'aire de trafic pour signaler les cas où un nettoyage est nécessaire. Le service de gestion de l'aire de trafic, ou le service chargé de la circulation sur l'aire de trafic, prendra des mesures immédiates pour débarrasser l'aire de trafic de tout contaminant dangereux et des débris qui lui ont été signalés. En outre, lorsque la densité de la circulation le justifie, il faudra procéder plusieurs fois par jour à des inspections en voiture, ou à pied, pour

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

identifier en temps utile les débris ou les contaminants qui doivent être nettoyés.

2.6. Nettoyage des contaminants

Objectif du nettoyage

2.6.1 Les chaussées peuvent être contaminées par du carburant, des produits de lubrification, des liquides hydrauliques, de la peinture de marquage ou de la gomme de caoutchouc. Ces contaminants peuvent rendre la surface glissante et masquer les marques de surface. Les taches d'huile et les dépôts de caoutchouc sur les pistes nuisent à l'efficacité du freinage des avions, surtout lorsque la chaussée est mouillée. Des surfaces de piste propres sont donc une condition essentielle de la sécurité.

Enlèvement des dépôts de caoutchouc

2.6.2 À l'atterrissage, les roues des avions entrent en contact avec la surface de la piste à une vitesse élevée et il en résulte une accumulation importante de caoutchouc sur la chaussée. Les températures élevées provoquées par le frottement dans la zone de contact des roues font fondre le caoutchouc qui s'incruste dans la surface du revêtement. Il se crée ainsi une pellicule de caoutchouc collante dont l'épaisseur augmente avec le temps. En 12 mois, jusqu'à 3 mm de caoutchouc peuvent ainsi s'accumuler dans la zone de toucher des roues d'une piste utilisée de façon intensive. L'enlèvement de cette pellicule de caoutchouc a pour but de restaurer la macro-rugosité originale de la surface du revêtement, ce qui est important pour assurer un bon drainage sous les roues lorsque la piste est mouillée.

2.6.3 Trois techniques sont décrites ci-dessous pour l'enlèvement du caoutchouc :

- solvants chimiques;
- fraisage;
- jets d'eau à haute pression.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

Il s'agit de trois techniques efficaces, mais différentes du point de vue de la rapidité d'exécution, des coûts et de l'érosion du revêtement superficiel.

- 2.6.4 Il faut procéder à l'enlèvement des dépôts de caoutchouc sur les pistes lorsque les mesures du frottement sur piste mouillée révèlent une perte importante de l'efficacité du freinage sur les sections critiques de la piste.
- 2.6.5 *Solvants chimiques.* Un agent chimique liquide est pulvérisé sur la zone à traiter à partir d'un camion-citerne équipé de buses de pulvérisation ou encore à la main au moyen d'une lance. Ce solvant prend de 8 à 15 minutes pour agir, compte tenu de l'épaisseur de la couche de caoutchouc. Le caoutchouc (comme la peinture), se soulève par plaques et pourra être nettoyé avec des jets d'eau à haute pression. Il faut ensuite utiliser des camions-balayeuses ou un autre équipement pour nettoyer les zones inondées d'eau et aspirer les débris de caoutchouc libérés du revêtement. Étant donné que les produits chimiques dissolvent non seulement le caoutchouc, mais aussi les marques peintes et les produits bitumineux, il est important d'assurer un rinçage suffisant avec de l'eau pour protéger le revêtement lorsque ces produits sont appliqués sur une chaussée en asphalte. Il ne faut pas interrompre les opérations avant d'avoir rincé complètement avec de l'eau les zones traitées.
- 2.6.6 *Fraisage.* Il existe différentes techniques de fraisage des revêtements. Les opérations d'entretien des pistes ne devraient pas endommager le revêtement original ; une technique spéciale de fraisage s'est avérée satisfaisante à cet égard. Des rouleaux de fraisage constitués par des disques métalliques montés sur un axe rotatif sont utilisés pour raboter la surface. La distance entre l'axe et le revêtement est contrôlée de manière que les disques touchent le revêtement, mais sans appliquer beaucoup de pression. C'est ainsi que trois rouleaux de fraisage montés sur un châssis permettent de nettoyer une bande d'environ 1,80 m à chaque passe. On peut nettoyer environ 500 m² de revêtement à l'heure si les couches de caoutchouc ne sont pas trop épaisses. L'opération de fraisage n'enlève pas seulement la couche de caoutchouc, mais elle permet, grâce au réglage de la hauteur de l'axe des rouleaux, d'augmenter la rugosité du revêtement. Cette technique permet donc d'améliorer la texture superficielle du revêtement, mais il faut limiter le

plus possible la profondeur du fraisage. À noter que toutes les techniques de nettoyage mécanique doivent être utilisées avec beaucoup de prudence pour éviter d'endommager les feux encastrés et les joints d'étanchéité. Le véhicule de fraisage doit être suivi de balayeuses qui enlèvent la traînée de poussière et les débris de caoutchouc.

- 2.6.7 *Jets d'eau à haute pression.* L'enlèvement du caoutchouc est réalisé avec des jets d'eau à haute pression qui sont dirigés en oblique contre la surface du revêtement (voir Fig. III.2-3). Lorsqu'il n'existe pas de problème d'approvisionnement en eau, cette technique est la plus efficace. En outre, contrairement à la méthode chimique, cette méthode n'appelle aucune mesure particulière en ce qui concerne la protection de l'environnement.



Figure III.2.3 – Enlèvements du caoutchouc au moyen de jets d'eau à haute pression

Enlèvement des taches d'huiles et de carburant

- 2.6.8 Les taches de carburant, de produits lubrifiants et d'huile sont fréquentes sur les aires de trafic, plus particulièrement sur les postes de stationnement d'aéronefs et dans les zones régulièrement utilisées par des véhicules de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

chargement. On peut enlever ces taches par pulvérisation de produits dégraissants suivie d'un rinçage à l'eau. Au besoin, un nettoyage complémentaire par jets d'eau à haute pression peut être réalisé pour obtenir de meilleurs résultats. À la suite d'un déversement accidentel de carburant ou d'huile, il faut immédiatement recouvrir la tâche avec un matériau absorbant, par exemple les produits mis au point par l'industrie pétrolière. Il s'agit de poudres ou de granulés qui, répandus sur la tâche, absorbent les liquides et peuvent ensuite être enlevés facilement par un simple balayage. Toutefois, il n'est pas possible d'absorber ainsi les huiles imprégnées dans la surface du revêtement. Une imprégnation répétée d'un revêtement en béton ou en asphalte bitumineux peut entraîner une détérioration de ce revêtement ; il faudra alors procéder à sa réparation au lieu d'un simple nettoyage. Étant donné que le réseau de drainage des aires de trafic et des ateliers est normalement relié au réseau d'égouts, il faut tenir compte des règlements nationaux en matière de protection de l'environnement lorsque les chaussées sont nettoyées avec des produits chimiques.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 3. DRAINAGE

3.1. Généralités

3.1.1 Il est nécessaire de drainer la zone de l'aérodrome pour les raisons suivantes :

- afin que la force portante du sol soit suffisante pour permettre l'exploitation de véhicules ou d'avions à tout moment au cours de l'année,
- afin que le sol offre le moins d'attrait possible pour les oiseaux et les autres animaux qui constituent un danger potentiel pour les avions.

3.1.2 Un drainage en surface est nécessaire pour débarrasser l'aire de mouvement de toute eau stagnante et pour empêcher la formation de mares ou de flaques. Il est particulièrement important d'assurer l'écoulement rapide de l'eau sur les pistes afin de réduire le plus possible les risques d'aquaplanage.

Conception

3.1.3 L'aérodrome sera doté, pour des raisons d'ordre pratique, de deux systèmes de drainage; le premier, pour traiter les zones «propres» telles que les pistes, les voies de circulation, les aires de trafic, les voies de service, les routes d'usage public et les aires de stationnement et le second pour traiter les aires plus susceptibles d'être contaminées par les hydrocarbures, la graisse ou des produits chimiques, c'est à dire les hangars, les zones de maintenance d'aéronefs, les ateliers et les dépôts d'hydrocarbures (voir Fig. III.3-1).

3.1.4 Le système de drainage utilisé dans les aires dites «propres» pourra être conçu de manière à faire écouler les eaux de ruissellement (provenant des précipitations) vers le sol adjacent. Si le sol ne peut absorber les eaux de surface, celles-ci doivent être recueillies dans des conduits perforés ou dans des puisards artificiels et évacuées par des drains, des conduits ou des canalisations vers des ruisseaux, cours d'eau ou lacs avoisinants. Afin de ne pas contaminer l'eau naturelle, il convient d'installer des bassins collecteurs équipés de déshuileurs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

3.1.5 Le système de drainage utilisé dans la zone des hangars, des ateliers, des dépôts d'hydrocarbures et d'autres activités polluantes sera relié à un réseau normal d'égouts qui évacue l'eau vers des installations d'épuration. Il convient d'assurer le prétraitement des eaux recueillies en les faisant passer par des décanteurs d'hydrocarbures avant qu'elles n'arrivent dans les conduites d'égout.

3.1.6 L'exploitant de l'aérodrome devra, de façon générale, respecter les règlements relatifs au traitement de l'eau qui sont édictés par les autorités nationales responsables de la conservation de l'eau, de l'approvisionnement en eau et de la protection de l'environnement.

3.2. Nettoyage des conduits perforés

3.2.1 Pour faciliter le nettoyage des conduits perforés, il convient de placer des ouvertures tous les 60 m. Ces ouvertures doivent donner accès au fond des conduits et servir de collecteurs de sable en même temps. Pour nettoyer efficacement les conduits, il convient d'en asperger toutes les parois avec de l'eau injectée sous forte pression à 18 MPa ou plus. Si nécessaire, la boue et le sable restants peuvent être aspirés par un équipement spécial.

3.2.2 Il faudra nettoyer régulièrement la canalisation d'évacuation selon les besoins locaux au moins une fois par an. Il faut procéder à des inspections régulières pour déterminer si des nettoyages additionnels sont nécessaires. Après des tempêtes de sable ou de fortes précipitations qui submergent les aires non revêtues près des conduits perforés, le débit d'écoulement sera immédiatement vérifié.

3.3. Drains et conduits d'évacuation situés entre les surfaces et les bassins collecteurs

3.3.1 Des trous d'homme doivent être ménagés à intervalles réguliers pour permettre le nettoyage des dépôts. Ils doivent être situés à des intervalles ne dépassant pas 75 m et avoir un diamètre d'au moins 1 m².

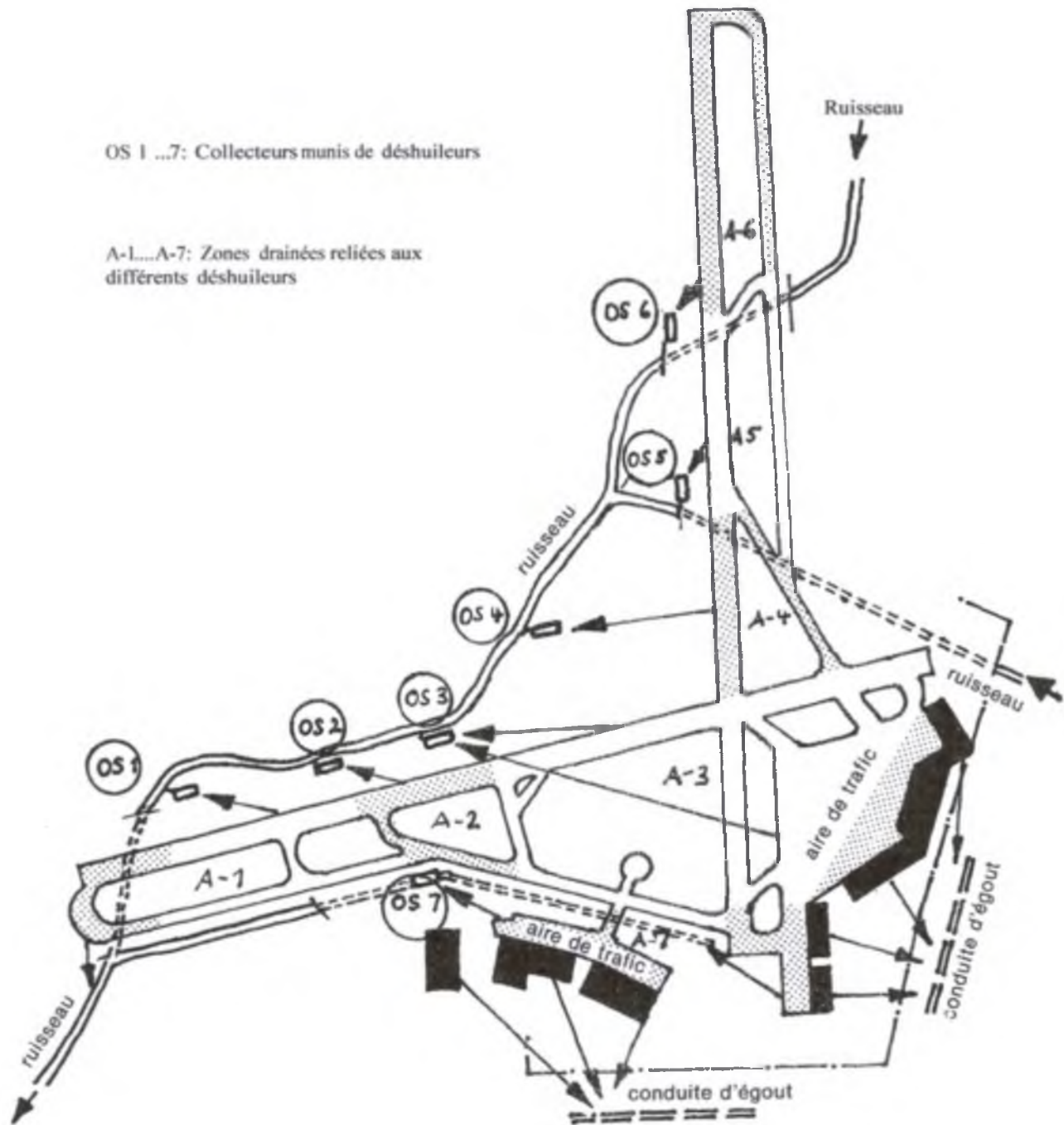


Figure III.3-1.- Exemple d'un système de drainage d'aéroport où l'eau drainée des surfaces revêtues est acheminée au travers de déshuileurs

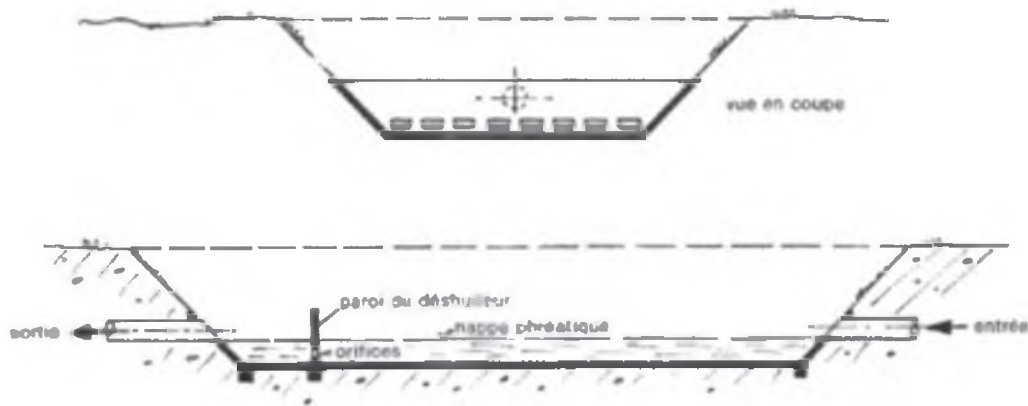


Figure III.3-2.- Collecteur équipé d'un déshuileur

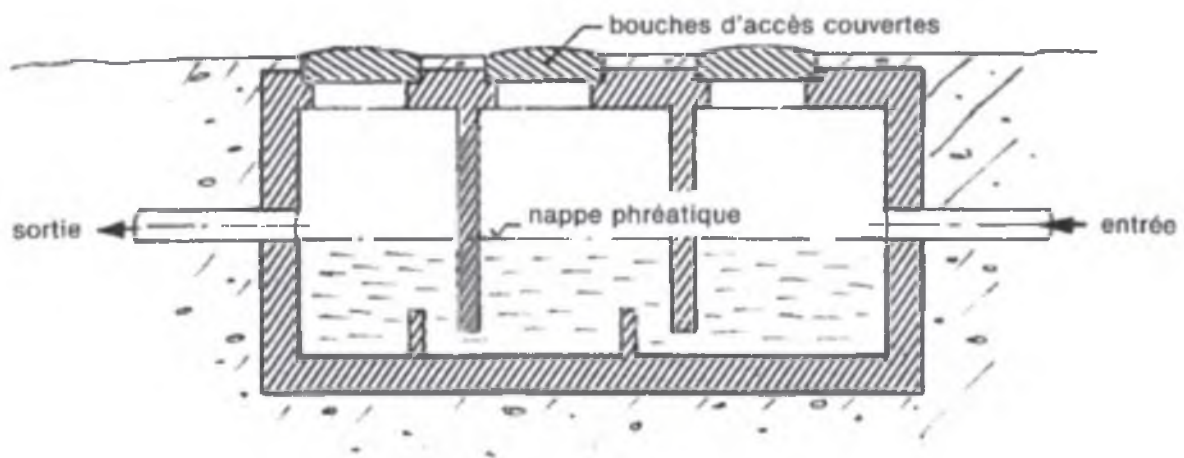


Figure III.3-3.- Séparateur d'hydrocarbures souterrain

3.3.2 La fréquence des nettoyages sera fonction des besoins locaux. Pour assurer une bonne évacuation des eaux de ruissellement recueillies par les drains et les conduits, il convient de les nettoyer au moins une fois l'an. Si le diamètre des drains est inférieur à 30 cm, il est nécessaire d'effectuer le nettoyage deux fois l'an.

3.4. Déshuileurs et séparateurs d'hydrocarbures

3.4.1 Les collecteurs d'eau doivent être équipés de déshuileurs. Le nombre et la grandeur des collecteurs dépendent de la zone drainée et de la quantité de précipitations (voir Fig. III.3-1). Le déshuileur doit être conçu pour que le débit

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

soit en tout temps suffisamment lent pour empêcher que l'huile ne passe en-dessous de la paroi du déshuileur dans le bassin collecteur. Il faut vérifier chaque semaine l'épaisseur de la couche d'huile à la surface du séparateur et pomper l'huile si nécessaire (voir Fig. III.3-2).

- 3.4.2 Il ne doit pas y avoir de végétation au fond, ni sur les parois du bassin de captage des eaux. Les remblais doivent être tondus régulièrement. Il faut nettoyer au moins une fois l'an le fond du bassin.
- 3.4.3 Le système de drainage des hangars, ateliers et autres zones de services techniques doit être doté de séparateurs d'hydrocarbures. Leur capacité de décantation sera déterminée par la quantité maximale prévue d'eau à évacuer. La quantité d'huile et/ou d'hydrocarbures recueillie doit être vérifiée conformément au plan d'entretien de l'installation qui décrit les périodes de pompage des huiles.
- 3.4.4 Il peut être plus pratique de recourir à des spécialistes (sous contrat) pour purger les résidus d'huile et d'hydrocarbures des séparateurs, car ce travail exige l'emploi de camion-citernes spéciaux et l'enlèvement des dépôts doit se faire conformément au règlement sur le traitement de l'huile usée, dans le cadre de la protection de l'environnement.

3.5. Bouches d'incendie

- 3.5.1 Le système d'adduction d'eau de l'aéroport doit satisfaire aux exigences de la lutte contre l'incendie. Les valves et les clapets du réseau de canalisations seront vérifiés une fois l'an. Un contrôle hebdomadaire de la consommation d'eau peut aussi être utile pour déceler sans retard les fuites éventuelles.
- 3.5.2 Toutes les boucles d'incendie, y compris celles qui desservent des bâtiments, doivent être vérifiées régulièrement (voir 7.12.1). Toute prise d'eau située sous la surface sera débarrassée de la terre ou de la boue qui la recouvre afin d'en faciliter l'accès en cas d'urgence.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 4. ENTRETIEN DES AIRES NON REVÊTUES

4.1. Généralités

4.1.1 Il est essentiel d'entretenir les aires non revêtues d'un aérodrome pour les principales raisons suivantes :

- a) assurer la sécurité des aéronefs dans les aires d'exploitation (il s'agit des pistes, voies de circulation, bandes et aires de sécurité d'extrémité de piste);
- b) assurer la sécurité des aéronefs en vol (il s'agit ici des aires aux aérodromes ou à proximité situées dans les limites des circuits de vol et à la surface desquelles des arbres et des buissons peuvent croître); et
- c) réduire le péril aviaire (il s'agit des zones herbeuses dans les limites de l'aérodrome).

4.1.2 L'entretien des aires non revêtues ne doit pas être nécessairement assuré par le personnel de l'aérodrome. Le directeur de l'aérodrome peut passer un contrat avec des sociétés qui s'acquittent de cette tâche selon ses instructions. Un personnel autorisé doit surveiller les sociétés dans l'exécution de cette tâche afin de maintenir la sécurité de la circulation aérienne.

4.2. Entretien des zones herbeuses sur les bandes

4.2.1 Les spécifications concernant le nivellement et la force portante des bandes et des accotements figurent dans le RACI 6001.

4.2.2 Lorsque des travaux ont été effectués sur les bandes, il convient de rétablir les caractéristiques spécifiées pour la surface. Si la force portante a été réduite, il faut l'améliorer en compactant le sol. Les dos d'âne et les dépressions de terrain doivent être éliminés. Pour éviter qu'il n'y ait érosion due au souffle des réacteurs, il faut faire croître un tapis d'herbe épais. En sol normal, il suffit pour cela de semer du gazon. Un sol pauvre doit être amendé en y incorporant de la terre arable ou de l'humus formé de compost de foin.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 4.2.3 Il faudra utiliser un composant biologique de fixation dans une terre ameublie qui vient d'êtreensemencée, jusqu'au moment où la couche de gazon sera suffisante pour protéger le sol contre l'érosion due au souffle. Si le long de la chaussée, l'eau stagnante accroît les effets de l'érosion, il faudra peut-être construire des accotements en dur pour remédier au problème.
- 4.2.4 La hauteur de l'herbe ne peut dépasser 10 cm sur les bandes. Il faudra la tondre régulièrement, selon le climat. Il faudra ramasser l'herbe fauchée, sinon elle risquerait d'être aspirée par les moteurs à réaction et de présenter un danger potentiel pour les avions. S'il y a lieu, des produits peuvent être utilisés pour retarder la croissance de l'herbe.
- 4.2.5 Les oiseaux sont attirés par les zones fraîchement tondues, car ils y trouvent facilement leur nourriture. Pour réduire le péril aviaire, il faudra tondre le gazon de préférence avant la période où le trafic aérien est le plus bas. Autrement, des mesures supplémentaires de protection contre les oiseaux devront être prises après les coupes pour réduire les risques d'impact avec des oiseaux.

4.3. Entretien du gazon sur les pistes et les voies de circulation non revêtues

- 4.3.1 L'herbe doit être aussi courte que possible sur les pistes et les voies de circulation non revêtues, car la traînée au roulement s'accroît sensiblement avec la hauteur de l'herbe. Lorsque l'herbe est haute, les distances de décollage peuvent augmenter de quelque 20%. Quant aux mesures à prendre, voir § 4.2.4 et 4.2.5.

4.4. Entretien des zones herbeuses en dehors des bandes

- 4.4.1 L'entretien des zones herbeuses en dehors des bandes se justifie principalement par la nécessité de contrôler la faune dans les limites de l'aérodrome. Bien qu'en général il ne soit pas difficile de tenir les animaux sauvages à l'écart pour qu'ils ne créent pas de risque de collision, par exemple en installant une clôture ou en les chassant, il est beaucoup plus difficile de contrôler les oiseaux. L'ensemencement et l'entretien de l'herbe sont des mesures nécessaires pour réduire le plus possible le nombre d'oiseaux et par là-même le péril aviaire.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- 4.4.2 L'entretien des surfaces herbeuses doit être déterminé sur une base individuelle selon les exigences du site, c'est-à-dire les espèces locales d'oiseaux et leurs habitudes. La plupart des espèces préfèrent chercher leur nourriture là où l'herbe est courte. En effet, il y est plus facile de trouver de la nourriture et de surveiller les ennemis du fait de la bonne visibilité dans toutes les directions. Pour empêcher un grand nombre d'oiseaux d'y faire leurs nids, la hauteur optimale de l'herbe devra être d'environ 20 cm. Seuls les plus petits oiseaux dont le poids ne dépasse pas 20 g font leurs nids dans de telles conditions. En revanche, ils sont bien moins dangereux pour les aéronefs que les oiseaux plus lourds.
- 4.4.3 Des recherches récentes montrent que les terrains herbeux secs offrent plus de nourriture pour les oiseaux que les sols humides. Aussi, le drainage devrait-il se limiter aux zones telles que les pistes, les voies de circulation et les bandes non revêtues où le sol doit offrir les qualités de portance nécessaires à la sécurité de l'aviation. Dans les autres parties de l'aérodrome, des zones marécageuses peuvent être tolérées dans la mesure où il n'y a pas de mares susceptibles d'attirer les oiseaux aquatiques.
- 4.4.4 Lorsqu'il s'agit de garder l'herbe à une hauteur d'au moins 20 cm, à titre de protection contre les oiseaux, il n'est pas nécessaire de la tondre fréquemment. Une ou deux coupes par année suffiront dans de nombreux cas. L'herbe doit être coupée jusqu'à une hauteur d'environ 10 cm et l'herbe fauchée doit être ramassée pour que les surfaces herbeuses ne soient pas étouffées par une lourde quantité de foin, dont la décomposition engendrerait en outre de nombreux micro-organismes, insectes, vers, etc.; ce qui attirerait à nouveau les oiseaux. Comme une zone fraîchement coupée attire les oiseaux qui recherchent leur nourriture, il faut tenir compte des habitudes locales des oiseaux pour choisir la période la plus favorable pour la coupe.
- 4.4.5 Les arbres et les bosquets ne nécessitent pas d'entretien spécial, si ce n'est qu'il faut contrôler leur hauteur. Lorsque des arbres traversent une surface de limitation d'obstacles, il faut les raccourcir. L'une des techniques utilisées consiste à couper les arbres ou les buissons en laissant les racines dans le sol pour leur permettre de pousser à nouveau. Pour dissuader les oiseaux de faire

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

leur nid, il faut éliminer de la zone de l'aérodrome tous les buissons garnis de baies.

4.5. Matériel d'entretien du gazon

4.5.1 Il existe différents types de faucheuses. Aussi le choix d'une faucheuse sera-t-il déterminé par les conditions spécifiques de l'endroit, c'est-à-dire les dimensions de la zone à entretenir et le type d'herbes et de plantes qui s'y trouvent. Les types de faucheuses ci-après sont utilisés aux aérodromes :

- faucheuses à lames,
- faucheuses à barre de coupe,
- faucheuses rotatives,
- faucheuses à fléaux.

4.5.2 Normalement les faucheuses à lames sont des éléments tractés. Elles sont très efficaces dans les zones d'herbe courte telles que les pistes, les voies de circulation non revêtues. Lorsqu'elles sont utilisées en groupe, (c'est-à-dire en formation décalée, voir Fig. III.4-1) des bandes allant jusqu'à 8 m peuvent être fauchées en une fois. Dans des conditions favorables, 7 hectares peuvent être fauchés en une heure. Des chargeurs doivent ensuite être utilisés pour ramasser l'herbe fauchée.

4.5.3 Les faucheuses à barre de coupe sont utilisées pour l'herbe haute et pour l'herbe courte. La barre de coupe est en général une pièce distincte adaptable à différents types de tracteurs et souvent utilisée en même temps qu'un chargeur de foin automatique remorqué. La largeur fauchée est de moins de 2 m. La surface totale fauchée en une heure n'est donc que d'environ 1/2 hectare. Un type spécial de barre de coupe («hache-paille») fauche des bandes d'une largeur de 4 m et, combiné à un chargeur de foin (voir Fig. III.4-2), parvient à faucher près de 2 hectares par heure.

4.5.4 Les faucheuses rotatives sont utilisées tout spécialement pour l'herbe très haute. Ce sont des éléments remorqués qui fauchent une bande d'une largeur pouvant atteindre 5 m, ce qui représente une surface de 4 hectares par heure.

4.5.5 Les faucheuses à fléaux sont les plus efficaces en prairie où l'on trouve les types de plantes et d'herbes les plus dures, notamment de la broussaille basse. Elles peuvent s'adapter à différents types de véhicules de remorquage et coupent une largeur de 5 m, ce qui représente une surface d'environ 2 hectares par heure.

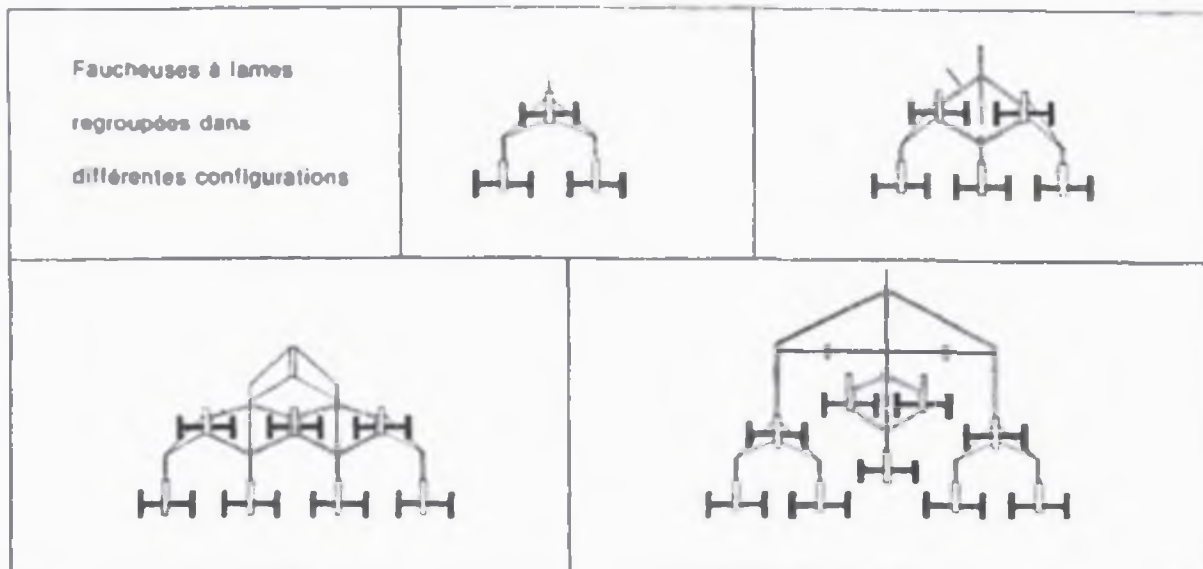


Figure III.4-1.- Utilisation de faucheuses a lames pour l'entretien des aéroports



Chargeur à deux roues à décharge hydraulique

Figure III.4-2.- Chargeur a foin tracté par la faucheuse

4.6. Traitement de l'herbe fauchée

4.6.1 Comme l'herbe fauchée doit être enlevée immédiatement après la coupe pour des raisons de sécurité et pour ne pas attirer les oiseaux, des quantités considérables d'herbe fauchée seront ainsi ramassées sur les grands aérodromes. Deux options doivent être envisagées :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- a) composter l'herbe en un emplacement approprié et la recycler comme engrais pour les besoins de l'aérodrome ou pour la vendre aux fermiers et aux jardiniers. Il faut compter environ trois mois pour que l'herbe fauchée soit utilisable comme engrais;
 - b) jeter l'herbe dans une décharge. Cette décharge doit être située loin de l'aérodrome, car non traitée, l'herbe se décompose et produit un déchet humide et hautement polluant.
-



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 5. ENLEVEMENT DES AERONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISES

5.1. Plan d'enlèvement

5.1.1 Si un aéronef est immobilisé sur une partie de l'aérodrome où il gêne le mouvement des autres aéronefs, il doit être enlevé le plus rapidement possible. L'enlèvement d'un aéronef est une opération complexe qui engage la responsabilité de différentes parties, notamment celle du propriétaire de l'aéronef, du fournisseur de service de la navigation aérienne et des investigations techniques sur les accidents, celle du directeur de l'aéroport, du propriétaire du matériel d'enlèvement, etc.

5.1.2 L'opération doit être effectuée conformément au plan d'enlèvement établi pour l'aérodrome en fonction des conditions locales. On trouvera des renseignements à cet égard dans la section 9.3 du RACI 6001, ainsi que des éléments indicatifs sur l'établissement du plan d'enlèvement, sur les procédures, les techniques, les méthodes et l'équipement à utiliser dans le Doc 9137 Manuel des services d'aéroport, 5ème Partie- Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, et enfin des renseignements sur le fonctionnement du service d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés dans la partie II, chapitre 12 du présent guide.

5.2. Formation du personnel

5.2.1 Quel que soit le responsable des opérations et celui qui s'en chargera, il importe de disposer d'un équipement spécial et d'un personnel suffisamment qualifié pour être à même de l'utiliser en cas de besoin. Le personnel affecté à cette tâche devra suivre un stage de recyclage au moins une fois par an dans le cadre d'un programme de formation détaillé et spécialisé qui doit porter tant sur la théorie et les méthodes à appliquer que sur l'utilisation pratique de l'équipement. Ce programme doit être constamment tenu à jour en fonction des connaissances les plus récentes et de l'expérience acquise en matière de technique d'enlèvement d'aéronef.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

5.3. Entreposage du matériel

- 5.3.1 Le matériel doit être entreposé de façon à pouvoir être accessible à tout instant. Il peut aussi être utile de le grouper en lots transportables, ce qui facilite non seulement l'accès en cas de besoin mais également les opérations d'inspection et d'entretien. Le matériel entreposé dans des caisses ou sur des palettes, doit être protégé des effets des intempéries, comme l'humidité, la condensation, la chaleur, les rayons du soleil (rayons ultraviolets), qui peuvent rapidement endommager le bois, le textile, le plastique ou le caoutchouc. Il faut également le protéger contre la vermine (souris, rats, termites, etc.). Seuls un entreposage soigné et des inspections régulières garantiront un matériel en bon état, ainsi que la rapidité et le succès des opérations d'enlèvement. De plus, un entreposage soigné prolongera la durée du matériel, ce qui est un facteur économique important pour le propriétaire.
- 5.3.2 Si possible, tout le matériel d'enlèvement devra être entreposé au même endroit. Les lots devront être conçus de façon à permettre un transport et un chargement faciles et être entreposés de façon à réduire au minimum les risques d'endommagement lors du déplacement de l'équipement et des véhicules. Il est essentiel de bien marquer chaque lot afin d'en repérer rapidement le contenu.
- 5.3.3 S'il est nécessaire de protéger le matériel contre les intempéries, il importe en outre de ne pas l'entreposer à proximité de matériaux susceptibles de l'endommager. Aussi, un bon emballage garantira une meilleure protection du matériel.
- 5.3.4 Les éléments en bois, notamment les feuilles de contreplaqué et les madriers, doivent être entreposés à plat pour éviter tout gauchissement. Les éléments d'acier doivent être enduits d'huile ou de peinture afin de les protéger contre la rouille.
- 5.3.5 On dressera une liste de toutes les pièces d'équipement emmagasinées en indiquant leur place dans l'entrepôt et la manière de les entretenir.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

5.3.6 Il faut établir un plan indiquant les véhicules à utiliser pour transporter le matériel d'enlèvement et comment obtenir ces véhicules en cas d'opération d'enlèvement.

5.4 Entretien du matériel d'enlèvement

5.4.1 Tout le matériel sera inspecté régulièrement afin de s'assurer que les lots sont toujours complets et en bon état. Certaines pièces d'équipement peuvent nécessiter un entretien périodique.

5.4.2 **Sacs pneumatiques de levage** : Ils devront être inspectés tous les six mois. Des inspections plus fréquentes sont recommandées lorsque les sacs ont souffert de mauvaises conditions d'entreposage, telles que la chaleur excessive, l'exposition directe au soleil ou de larges écarts de température. Le programme d'entretien des sacs de levage devra porter sur les éléments suivants :

- nettoyage des éléments contaminés,
- gonflage des sacs jusqu'à la pression de vérification indiquée par le fabricant,
- réparation de tous les défauts ou dommages,
- préparation en vue de l'entreposage : surfaces sèches, valves protégées par des capuchons, surfaces recouvertes de stéatite,
- emballage des sacs pliés pour en faire des paquets transportables.

Les sacs emballés qui ont été entreposés à une température inférieure au point de congélation, ne doivent être déroulés qu'après avoir pu se réchauffer lentement pendant au moins quatre heures. Il faut éviter les changements brusques de température afin de protéger l'enveloppe du sac.

5.4.3 **Plaques de protection (ou coussins en caoutchouc mousse)** : Ils sont utilisées pour protéger les sacs de levage et doivent être maintenues en bon état, aussi faudrait-il les inspecter tous les six mois et les réparer ou les remplacer si elles sont endommagées.



5.4.4 Tuyaux de distribution d'air : Ils devront être enroulés sur des tourets. Ils doivent être propres à l'intérieur et à l'extérieur afin de protéger le caoutchouc. Les extrémités doivent être fermées par des capuchons et les tourets doivent être couverts; une fois par an, ils doivent être déroulés et étalés sur une surface propre; on peut faire un essai en les reliant au module de commande et en envoyant de l'air sous pression, ce qui permet de détecter toute détérioration et de vérifier le bon état de tous les raccords; tout élément endommagé doit être réparé ou remplacé. Outre cette inspection, il faut vérifier tous les six mois si les tuyaux sont propres et en bon état.

5.4.5 Module de commande : l'entretien devra être effectué au moins une fois par an et le programme devra porter sur les points suivants :

- état général;
- éléments endommagés;
- bon état des soupapes et des obturateurs (essai de fonctionnement avec application d'air comprimé, conformément aux indications du constructeur);
- fonctionnement des manomètres.

5.4.6 Compresseurs : Ils doivent être essayés pendant au moins cinq minutes une fois par mois. Dans le cadre de cet essai, les éléments suivants doivent être vérifiés :

- pression des pneus;
- niveau d'huile (compresseur et moteur);
- niveau de carburant diesel dans le réservoir;
- batterie : charge et niveau de l'acide;
- niveau de l'eau de refroidissement;
- toute autre vérification technique, selon les indications du constructeur.

En outre, un essai de roulement doit être effectué tous les six mois pour vérifier les freins et les phares du véhicule.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
---	---	---


5.4.7 **Vérins hydrauliques** : Ils devront être inspectés tous les six mois en parallèle dans le cadre d'un essai de fonctionnement au cours duquel on peut vérifier s'il y a corrosion, fuite d'huile ou dommage quelconque, conformément aux indications du constructeur; il est alors essentiel d'effectuer une réparation immédiate si l'on constate une défectuosité.

5.4.8 **Treuil, câbles et cordes** : Ils devront être inspectés tous les six mois afin de détecter toute détérioration mécanique. Il faut être particulièrement attentif à la déformation et à la corrosion des câbles d'acier et autre matériel de soutien et de levage. Les essais de contrainte doivent être effectués conformément aux normes nationales de sécurité et/ou aux indications du constructeur.

5.4.9 **Pompes de drainage, projecteurs et génératrices diesel** : Ils devront être inspectés tous les mois afin de détecter toute détérioration d'ordre mécanique, fuite d'huile ou de carburant et afin de vérifier la charge de la batterie et le niveau de l'acide, les niveaux d'huile et de carburant. Tous les travaux ordinaires d'entretien doivent être effectués conformément aux indications du constructeur. Tout dommage ou toute détérioration doivent être immédiatement réparés; le programme de maintenance devra comporter un essai de fonctionnement.

5.4.10 **Matériel supplémentaire** : il est composé de:

- feuilles de contreplaqué;
- plaques d'acier et d'aluminium;
- madriers;
- broches d'acier pour assemblage des madriers;
- plaques d'appui au sol (chemin de roulement ou autre);
- dispositifs d'ancrage;
- tiges de mise à la terre en acier cuivré, câbles et agrafes;
- matériel de clôture et panneaux d'avertissement;
- outils tels que cisailles à boulons, cisailles à tôle, pics, pelles, leviers, masses et scies.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

Tous les six mois il faudra vérifier si les jeux sont complets et en bon état. En cas de corrosion, fêlure, distorsion ou dégâts dus à l'humidité, il faut réparer le matériel ou le changer.

CHAPITRE 6. ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT ET DES VÉHICULES

6.1 Généralités

6.1.1 L'entretien préventif des installations d'aérodromes permet de les maintenir en bon état et d'assurer ainsi la sécurité, la régularité et la rapidité de la circulation aérienne.

6.1.2 L'entretien préventif de l'équipement et des véhicules sera assuré conformément aux recommandations de leur constructeur. Les utilisateurs de ces véhicules devront faire en sorte que leur matériel soit maintenu en permanence en bon état de fonctionnement dans le cadre d'un programme de maintenance d'aérodrome.

6.2. Organisation de l'entretien des véhicules

6.2.1 L'entretien des véhicules devra être organisé en application des trois principes suivants :

- a) entretien réalisé au sein des ateliers de l'administration de l'aérodrome;
- b) entretien réalisé par des sous-traitants dans des ateliers situés sur l'aérodrome; ou
- c) entretien réalisé par des sous-traitants à l'extérieur de l'aérodrome.

6.2.2 L'aménagement d'ateliers sur l'aérodrome se justifie principalement par :

- a) les difficultés que pose le transport à l'extérieur de l'aérodrome de véhicules spécialisés de très gros tonnage, dont l'utilisation n'est pas autorisée sur les routes publiques; et enfin
- b) le temps et le personnel nécessaire au transport aller et retour des véhicules entre l'aérodrome et les ateliers.

6.2.3 L'aménagement d'ateliers relevant de l'administration de l'aérodrome se justifie pour les raisons suivantes :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- a) la supervision du personnel peut être assurée par les cadres de l'administration de l'aérodrome, qui adaptent leurs horaires de travail en fonction des besoins de l'aérodrome;
- b) le personnel peut recevoir une formation spécialisée pour la maintenance de tout l'équipement d'aérodrome et acquérir ainsi une grande expérience dans ce domaine;
- c) l'affectation du personnel peut être organisée de manière à disposer de personnel de réserve en dehors des heures normales de travail;
- d) le personnel peut assurer la maintenance de l'équipement installé; et enfin
- e) le personnel des ateliers peut être affecté avec un préavis très court à d'autres tâches, par exemple, l'enlèvement d'un aéronef accidenté, une assistance en cas d'urgence, etc.

6.2.4 La sous-traitance à des compagnies de maintenance extérieures à l'aérodrome se justifie par :

- a) la possibilité de disposer d'experts, d'installations et d'outillages spécialisés pour la révision et la réparation courantes de l'équipement (par exemple, les moteurs, boîtes de vitesses, génératrices, arbres de transmission de type standard);
- b) le manque de personnel ou de spécialistes relevant de l'aérodrome, pour des raisons économiques (par exemple, si le nombre de véhicules est trop limité pour justifier des installations et du personnel sur place); et enfin
- c) la nécessité de répondre aux besoins en période de pointe ou en cas de surcharge de travail.

6.3. Programme d'entretien des véhicules

6.3.1 L'entretien des véhicules devra être fondé sur un programme définissant les opérations à effectuer et la fréquence de ces opérations. Ce programme devra être établi par l'atelier de maintenance ou le service chargé de l'exploitation des véhicules. En ce qui concerne l'entretien des véhicules courants, il faudrait tenir compte des recommandations du constructeur. En l'absence de toute

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
---	---	---

recommandation, le programme devra être fondé sur l'expérience acquise en la matière.

- 6.3.2 Les programmes d'inspection des véhicules automobiles devront être établis en fonction du nombre de kilomètres parcourus ou des heures d'utilisation. Pour les autres types d'équipement, un programme de révision périodique devra être adopté.
- 6.3.3 Les programmes de révision périodique ont l'avantage de permettre une utilisation équilibrée des ateliers. L'équipement qui n'est utilisé qu'un petit nombre d'heures par année devrait être inspecté régulièrement. Toutefois, les programmes de révision périodique n'offrent pas une protection contre l'usure réelle, car on ne tient pas compte de l'utilisation qui est faite de chaque appareil.
- 6.3.4 Lorsque le programme d'entretien est fondé sur le nombre d'heures d'utilisation, l'utilisateur doit tenir un relevé de ces heures. Il devrait également assurer la rotation du matériel et vérifier les relevés d'heures. Le contrôle des heures d'utilisation peut être facilement assuré en inscrivant la durée limite d'utilisation des véhicules sur une étiquette fixée sur le tableau de bord ou le pare-brise.
- 6.3.5 L'utilisateur, ou le propriétaire, des véhicules déterminera la fréquence des opérations d'entretien en fonction de son expérience, des recommandations du constructeur et de la capacité de réception de l'atelier. Il n'existe pas de normes en la matière. Les chiffres donnés dans le Tableau III.6-1 sont fondés sur l'expérience acquise sur les aérodromes et peuvent servir de guide.
- 6.3.6 Le programme d'entretien doit être adapté à chaque type de véhicule ou d'équipement et dépend de sa fonction, de sa résistance à l'usure et des recommandations du constructeur. Les travaux d'inspection doivent être effectués par des spécialistes.
- 6.3.7 Tous les éléments essentiels d'un véhicules ou d'une pièce d'équipement, par exemple les freins, les commandes, les pneumatiques, les phares, devront être vérifiés quotidiennement avant d'être utilisé. En cas de panne ou de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Édition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

défectuosité, il faudra retirer l'équipement du service et procéder aux réparations nécessaires.

Tableau III.6-1 : Fréquence des opérations de maintenance

TYPE D'EQUIPEMENT	INTERVALLES A RESPECTER	
	Nombre de kilomètres parcourus	Nombre d'heures d'utilisation
Véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie, ambulances	3000 à 5000	100 à 200
Automobiles, voitures de service et autobus de type courant	5000	
Autobus spéciaux pour le transport des passagers		100 à 200, (mais au moins deux fois l'an)
Camions de type courant, tracteurs (tracteurs d'avion)		100 à 200
Matériels automoteurs d'avitaillement-service (élévateurs, groupes électrogènes, camion citernes, etc.)		100 à 200
Autres types d'équipement d'avitaillement-service (chariots, escaliers, etc).		une ou deux fois l'an

6.3.8 Le programme d'entretien devra prendre en compte l'entretien des radiotéléphones installés dans les véhicules afin qu'ils soient en bon état de fonctionnement.

6.4. Ateliers

6.4.1 Dans la mesure du possible, les ateliers aménagés sur un aérodrome devront être regroupés pour constituer un centre d'entretien. La capacité et l'équipement à prévoir dépendent de la charge de travail, qui est elle-même fonction de l'importance du parc d'équipement de l'aérodrome. Il est des plus utiles de pouvoir disposer des ateliers suivants :

- atelier pour moteurs d'automobile, avec banc d'essai;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

- atelier de réparations mécaniques et de peinture;
- atelier de réparations électriques pour automobiles;
- atelier muni d'un pont élévateur;
- banc de contrôle des freins;
- atelier d'hydraulique;
- atelier de carrosserie;
- atelier de lavage.

6.4.2 Le personnel des ateliers devra être constitué par des spécialistes. Ces derniers devront suivre périodiquement des stages d'instruction chez les constructeurs des différents équipements.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome</p> <p>« RACI 6114 »</p>	<p>Edition 1 Date : 16/12/2014 Amendement 0 Date : 16/12/2014</p>
--	---	---

CHAPITRE 7 : BATIMENTS

7.1 Généralités

7.1.1 Beaucoup d'aérodromes voient s'établir dans leur périmètre diverses activités industrielles créées par l'aviation ou qui s'y rattachent. L'aire construite d'un aérodrome peut ainsi être occupée par de nombreux bâtiments, dont une partie seulement abrite des fonctions aéronautiques proprement dites. Citons les bâtiments typiques ci-après :

- aérogares de passagers,
- hangars de manutention du fret et entrepôts de marchandises,
- bâtiments du contrôle de la circulation aérienne,
- hangars pour avions,
- postes de sécurité-incendie,
- ateliers et postes d'entretien d'avions et de moteurs,
- hangars pour véhicules et matériel,
- postes d'avitaillement carburant et citernes,
- dépôts et silos,
- bâtiments des services de commissariat,
- bâtiments administratifs et immeubles de bureaux,
- hôtels et restaurants,
- centres de congrès,
- garages de stationnement.

7.1.2 Tous ces bâtiments exigent des travaux d'entretien dont une faible partie seulement est particulière aux bâtiments d'aérodrome. Dans le cadre des opérations de maintenance aux aérodromes, dont traite le présent guide, il n'est pas question de l'entretien courant des bâtiments et installations techniques. Seuls sont décrits les éléments dont le bon fonctionnement est indispensable à l'acheminement efficace des passagers et des bagages ou à la sécurité des passagers.

7.1.3 Sur un aérodrome, le bâtiment qui sert directement à l'acheminement des passagers et des bagages est l'aérogare-passagers. C'est là que s'effectuent la liaison entre le transport de surface et le transport aérien, ainsi que les correspondances entre les vols. La sécurité doit y être assurée au même titre que dans tout autre édifice public, mais la condition principale à respecter est l'acheminement rapide des passagers et de leurs bagages. Voir le Doc 9184 Manuel de planification d'aérodrome, 1ère Partie - Planification générale.

7.1.4 Pour répondre à cette exigence d'efficacité, les éléments ci-après de l'aérogare ne doivent présenter aucun défaut de fonctionnement pendant les heures d'activité :

- dispositif d'éclairage des bâtiments de l'aérogare passagers, de la plateforme côté ville et des aires de stationnement,
- système de diffusion de renseignements sur les vols,
- système de climatisation,
- portes automatiques,
- convoyeurs à bagages,
- dispositif de livraison des bagages,
- dispositifs fixes pour l'embarquement des passagers (passerelles d'embarquement fixes ou télescopiques),
- ascenseurs,
- trottoirs et escaliers mécaniques,
- installations fixes de protection-incendie;
- sorties de secours.

7.1.5 Une grande partie des opérations de maintenance dont il est question ci-après se prêtent particulièrement bien à l'octroi de contrats. Cette solution s'est révélée utile et économique pour l'entretien et la révision d'installations telles que les portes automatiques, les tapis roulants, les passerelles d'embarquement, les ascenseurs, les escaliers et trottoirs roulants, etc.

7.2 Eclairage et installations électriques

7.2.1 Le dispositif d'éclairage de l'aérogare passagers et de ses abords doit être vérifié quotidiennement. Le contrôle visuel portera sur la totalité des lampes, panneaux éclairés et panneaux d'information. Il sera promptement remédié à toute défaillance susceptible de nuire à l'orientation ou à l'acheminement des passagers. Les autres défaillances constatées seront notées afin que la réparation soit effectuée selon le calendrier du plan de maintenance.

Vérifications quotidiennes : Vérifier visuellement le fonctionnement de toutes les lampes.

Vérifications hebdomadaires : Remplacer les tubes fluorescents et leurs starters selon le calendrier de remplacement établi par l'autorité responsable de l'aérogare dans le plan de maintenance.

Vérifications mensuelles

- Effectuer les réparations dont la nécessité est apparue lors des inspections, selon le plan d'entretien des installations électriques.
- Vérifier la charge des batteries d'accumulateurs.
- Remplacer les ampoules selon le plan établi.

Vérifications trimestrielles

- Vérifier les dispositifs de commande de l'éclairage.
- Régler les rhéostats.

Vérifications semestrielles

- Vérifier les fils et câbles d'alimentation, interrupteurs et distributeurs.
- Nettoyer les prises de courant, les contacts et les bornes.

Vérifications annuelles (ou moins souvent)

- Nettoyer les luminaires.
- Vérifier la résistance d'isolement (par surtension).

7.2.2 Éclairage des routes et des terrains de stationnement.

Le programme d'entretien est semblable, pour l'essentiel, à celui du système d'éclairage des aires de trafic, décrit dans le RACI 6113. Toutefois, il ne sera pas nécessaire de procéder de jour à un contrôle de fonctionnement puisque l'ensemble du système reste en état de fonctionner en cas de défaillance de lampes. Il est plus facile de repérer les lampes qui ne fonctionnent pas lors d'inspections nocturnes régulières. Les autres défaillances éventuelles seront détectées par l'opérateur du poste de commande, notamment lorsque le système d'éclairage est relié à un centre de commande doté d'appareils de contrôle appropriés.

7.3 Information aux passagers

7.3.1 Dans les aérogares de passagers, les informations sont fournies par des tableaux d'affichage sur les vols, des moniteurs vidéo, des haut-parleurs, des horloges électriques, etc. Ces installations sont normalement dotées d'un système d'autocontrôle, c'est-à-dire que les défaillances sont détectées électroniquement et signalées au poste central de commande technique. L'entretien comprendra les vérifications suivantes :

Vérifications journalières

- vérifier le système de commande des tableaux d'affichage sur les vols.
- vérifier la lisibilité des moniteurs vidéo.
- vérifier le système de commande des horloges électriques.
- inspecter les circuits électriques du réseau de haut-parleurs.

Autant que possible, les réglages seront effectués immédiatement.

Vérifications semestrielles : faire l'entretien de tous les éléments suivants :

- des tableaux d'affichage sur les vols et des moniteurs vidéo,
- du circuit des horloges électriques,
- des amplificateurs du réseau de haut-parleurs.

Vérifications annuelles : nettoyer les tableaux d'affichage, c'est-à-dire l'ensemble des commandes et des palettes des systèmes électromécaniques, ainsi que les écrans ou les lampes utilisés pour communiquer visuellement l'information aux passagers.

7.4 Climatisation

7.4.1 L'état de fonctionnement du système de climatisation doit être surveillé constamment à partir du centre de commande afin que toute défaillance puisse être détectée promptly et que l'on puisse y remédier au plus tôt. L'entretien comprendra les vérifications suivantes :

Vérifications journalières : inspecter tous les appareils et conduites d'air, en ce qui concerne la température, la pression et les fuites éventuelles, notamment :

- hygromètres;
- consommation d'énergie des moteurs électriques;
- refroidisseurs;
- débitmètres d'eau de refroidissement;
- contrôle des minuteriers.

Les observations seront notées et les problèmes corrigés.

Vérifications hebdomadaires : Vérifier les éléments ci-après :

- filtres au carbone actif (à changer selon les besoins);
- autres filtres à air (à changer selon les besoins);
- consommation d'énergie des refroidisseurs, sources d'air frais, ventilateurs, moteurs électriques, volets, vannes, régulateurs et pompes;
- isolation (dommages);
- courroies trapézoïdales.

Vérifications mensuelles

- Faire l'entretien de tous les conduits d'air, ventilateurs, moteurs électriques, clapets, vannes, régulateurs et pompes.
- Nettoyer les filtres à chicanes.
- Relever la consommation d'énergie.
- Vérifier les canalisations d'air.

Vérifications semestrielles

- Faire l'entretien des refroidisseurs et commutateurs.
- Nettoyer les échangeurs de chaleur et ventilateurs.
- Étudier le rendement et régler le fonctionnement de tous les éléments en fonction des normes établies.
- Faire l'entretien des rideaux à air chaud, y compris les filtres à air.
- Nettoyer les portes pare-feu et autres dispositifs de fermeture du système.

Vérifications annuelles

- Procéder au nettoyage chimique et mécanique des condensateurs et évaporateurs.
- Faire l'entretien des portes pare-feu.

Hors calendrier : Procéder au remplacement périodique du carbone actif tous les deux ou trois ans, selon l'expérience acquise avec le système de climatisation utilisé.

7.5 Réserve

7.6 Portes automatiques

7.6.1 Le système de fonctionnement des portes automatiques peut être électrique, hydraulique ou pneumatique. Si une anomalie dans le fonctionnement de ces portes est constatée, il faut effectuer la réparation immédiatement ou condamner l'entrée ou la sortie dont il s'agit, afin d'éviter que la porte ne soit

endommagée et, surtout, que des personnes ne soient blessées. Des pancartes seront posées sur les portes condamnées pour avertir qu'elles sont hors service et indiquer par où passer. L'entretien devrait comprendre les opérations suivantes :

Vérifications hebdomadaires

- Vérifier le mécanisme de commande de toutes les portes automatiques.
- Régler la sensibilité, s'il y a lieu.
- Pour les portes pneumatiques : vérifier l'étanchéité des réservoirs à air comprimé et de la tuyauterie.

Vérifications annuelles

- Procéder à une révision complète comprenant le nettoyage du mécanisme des portes; dans le cas de portes pneumatiques, révision des compresseurs.
- Contrôler l'usure des tiges de vérin, chaînes et rails de guidage du mécanisme d'entraînement.
- Remplacer les pièces usées.
- Vérifier le bon état de toute l'installation de sécurité et procéder au réglage, s'il y a lieu.

7.7 Tapis à bagages (installations fixes)

7.7.1 Des tapis roulants sont normalement installés pour les bagages entre les points d'enregistrement et les zones de tri ou de préparation du chargement, ainsi qu'entre les postes de déchargement et les zones de livraison des bagages à l'arrivée. Pour assurer un fonctionnement ininterrompu, l'état des tapis roulants doit être constamment surveillé. On pourra éliminer les petites crevasses sur les bords en coupant la partie endommagée. L'entretien doit comprendre les opérations suivantes :

Vérifications hebdomadaires

- vérifier visuellement les tapis roulants afin de repérer les dommages tels que les coupures et crevasses.
- contrôler le mouvement et le bruit, qui doit être faible;
- s'il y a lieu, remplacer les rouleaux bruyants.
- resserrer les rouleaux à ressorts détendus.
- régler le mouvement et la tension du tapis roulant.

Vérifications mensuelles

- nettoyer les joints et les collecteurs de poussières.
- enlever à l'aspirateur les papiers et autres déchets logés sous le tapis.

Vérifications annuelles

- vérifier et réviser les mécanismes d'entraînement.
- nettoyer les moteurs d'entraînement, vidanger ou ajouter de l'huile dans les boîtes de transmission.
- nettoyer et graisser les chaînes d'entraînement.

7.8 Carrousels de livraison des bagages

7.8.1 L'entretien hebdomadaire devrait comprendre les vérifications suivantes :

- Rechercher les crevasses et dommages divers.
- Contrôler la régularité du mouvement et le niveau de bruit; s'il y a lieu, remplacer les rouleaux bruyants.

7.9 Passerelles d'embarquement passagers

7.9.1 Les passerelles d'embarquement passagers (fixes ou se déplaçant sur l'aire de trafic) sont exposées aux intempéries. Pour enrayer la corrosion, il convient d'effectuer les principaux travaux d'entretien dès la fin de la saison des pluies.

L'entretien du mécanisme et du dispositif élévateur de passerelle devrait comprendre les opérations suivantes :

- Procéder à l'inspection hebdomadaire des pneus, pour repérer les dommages superficiels et les traces d'usure et décider de leur remplacement s'il y a lieu.
- Inspecter les freins de roues.
- Inspecter les moteurs électriques d'entraînement et nettoyer les chaînes d'entraînement.
- Inspecter et contrôler l'usure des vérins.
- Vérifier le graissage des vérins.
- Inspecter le circuit hydraulique.

Les intervalles entre les travaux d'entretien régulier dépendront de l'expérience et/ou des indications des constructeurs.

L'entretien du corps de passerelle devrait comprendre les opérations suivantes :

Vérifications hebdomadaires

- Vérifier les mouvements de la passerelle dans tous les sens : extension, rétraction, abaissement, relèvement et direction.

Vérifications semestrielles

- Vérifier les paliers et leur graissage.
- Remplacer les rouleaux usés ou corrodés.
- Vérifier les chaînes d'entraînement et régler la tension.
- Inspecter l'état des revêtements de plancher.
- Réparer ou remplacer les parties décollées.
- Nettoyer à l'eau chaude le revêtement extérieur de la passerelle.
- Refaire la peinture, s'il y a lieu.

7.10 Ascenseurs

7.10.1 La responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant du bâtiment se limite sur le plan de la maintenance, à l'observation du fonctionnement de l'ascenseur et au nettoyage. Tous les autres travaux d'entretien, notamment les inspections régulières, le remplacement de pièces et les réparations sont assurés par le constructeur. Une révision complète des câbles, mécanismes d'entraînement et autres éléments mobiles sera effectuée au moins une fois par an.

7.11 Trottoirs et escaliers mécaniques

7.11.1 La responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant de l'immeuble se limite, sur le plan de la maintenance, à l'observation du fonctionnement des trottoirs ou escaliers mécaniques et au nettoyage. Tous les autres travaux d'entretien, notamment les inspections régulières, le remplacement de pièces et les réparations, relèvent principalement du constructeur. L'exploitant pourra vérifier le mouvement et l'usure des rails de guidage, rouleaux, marches ou écailles et mains courantes, ainsi que le remplissage des graisseurs. La révision complète des éléments mobiles doit être effectuée (par le constructeur) aux intervalles spécifiés. En ce qui concerne les points sur lesquels doit porter l'entretien et les intervalles entre les inspections, on consultera les règlements nationaux de sécurité applicables aux constructeurs de ces dispositifs.

7.12 Installations fixes de protection-incendie

7.12.1 L'entretien des installations fixes de protection incendie devrait comprendre les vérifications suivantes :

Vérifications hebdomadaires

- Vérifier l'intégrité des extincteurs dans tout le bâtiment.
- Inspecter les sorties de secours (dégagement des accès et enlèvement des obstacles).

Vérifications trimestrielles

- Vérifier le fonctionnement de tous les éléments du système de détection et d'alerte en cas d'incendie.

Vérifications semestrielles

- Vérifier le fonctionnement des portes coupe-feu qui doivent se fermer automatiquement en cas d'incendie ou en présence de fumée.
- Vérifier le fonctionnement de tous les extincteurs.

Vérifications annuelles

- Vérifier le fonctionnement des portes et clapets anti-fumée.
- Vérifier le verrouillage des sorties de secours.
- Vérifier le fonctionnement des pompes et des bouches d'incendie.
- Vérifier l'état des boyaux d'incendie.

Note. Les règlements nationaux relatifs aux installations de protection-incendie et à leur entretien doivent être scrupuleusement respectés.

---FIN---