



MINISTRE DES TRANSPORTS

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

23 DEC. 2022

DECISION N° 009767 / ANAC/DTA/DSNAA portant
adoption du guide sur la coordination entre le service de
gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services
d'assistance « GUID-AGA-6112 »

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 ;
- 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** le Décret n° 2022-160 du 09 mars 2022 portant modification des articles 7, 9, et 10 du 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 décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** l'Arrêté n° 41/MT/CAB du 06 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la certification des aérodromes, dénommé RACI 6003 ;

ORGANE DE RÉGLEMENTATION DE CONTRÔLE DE SÛRETÉ ET DE SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN EN CÔTE D'IVOIRE

07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél.: (225) 27 21 27 73 93 / 27 21 27 75 33 / 27 21 58 69 00/01 - Fax : (225) 27 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.ci/anac_ci@yahoo.fr

- Vu** l'Arrêté n° 44/MT/CAB du 06 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes, dénommé RACI 6001 ;
- Sur** proposition du Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aérodromes, et après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile,

DECIDE :

Article 1 : Objet

La présente décision adopte l'édition n°2 du guide relatif à la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance, référence « GUID-AGA-6112 ».

Article 2 : Champ d'application

Le GUID-AGA-6112 s'applique aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (CAP) en Côte d'Ivoire.

Article 3 : Portée

Le GUID-AGA-6112 a pour objet de fournir à l'exploitant d'aérodrome, des orientations sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance.

Article 4 : Mise en œuvre

Le Directeur de la Sécurité de Navigation Aérienne et des Aérodromes est responsable de l'application de la présente décision.

Article 5 : Entrée en vigueur

La présente décision abroge toutes les dispositions antérieures, notamment la décision n°00006958/ANAC/DSNAA/DTA du 13 décembre 2018 portant guide relatif à la gestion de l'aire de trafic, « RACI 6127 ». Elle entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.



Sindy SILUE

PJ : Edition n°2 du guide relatif à la gestion de l'aire de trafic, « GUID-AGA-6112 »

Ampliation

- Toutes Directions
- Exploitant d'aérodrome
- Fournisseur de service de la navigation aérienne
- SDIDN (Q-Pulse et site Web ANAC)



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

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

NOTE D'ACCOMPAGNEMENT

EDITION N°2, AMENDEMENT N°1

DU

**GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE
TRAFIC, LA TOUR DE CONTRÔLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE
« GUID-AGA-6112 »**

L'amendement n°1 du GUID-AGA-6112 est une nouvelle édition (2^{ième} édition). Elle annule et remplace l'édition antérieure et est applicable à compter de sa date de signature.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

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

Réf. : GUID-AGA-6112


**GUIDE SUR LA COORDINATION
ENTRE LE SERVICE DE GESTION
D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE
CONTROLE ET LES SERVICES
D'ASSISTANCE**

« GUID-AGA-6112 »





Approuvé par le Directeur Général et publié sous son Autorité

Deuxième édition - Août 2022



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	--	---

PAGE DE VALIDATION

	NOMS ET PRENOMS	FONCTION	DATE /VISA
REDACTION	OHUI Monet Achi Théodore	Chef de Service Normes des Aérodomes	<p>30/08/2022</p> 
	ANOUAN Tcho Sylvère	Sous-Directeur des Aérodomes (SDA)	<p>30/08/2022</p> 
VALIDATION	Konan KOFFI	Président du comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile	<p>10/11/2022</p>  <p>Président du Comité de Travail Relatif à la Réglementation de la Sécurité et la Sûreté de l'Aviation Civile</p>
APPROBATION	Sinaly SILUE	Directeur Général	<p>23.12.22</p> 



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

Guide sur la coordination entre le service de gestion
d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services
d'assistance

« GUID-AGA-6112 »

Edition 2
Date : 30/08/2022
Amendement 1
Date : 30/08/2022

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D'AMENDEMENT
i	2	30/08/2022	1	30/08/2022
ii	2	30/08/2022	1	30/08/2022
iii	2	30/08/2022	1	30/08/2022
iv	2	30/08/2022	1	30/08/2022
v	2	30/08/2022	1	30/08/2022
vi	2	30/08/2022	1	30/08/2022
vii	2	30/08/2022	1	30/08/2022
viii	2	30/08/2022	1	30/08/2022
ix	2	30/08/2022	1	30/08/2022
1-1	2	30/08/2022	1	30/08/2022
2-1	2	30/08/2022	1	30/08/2022
2-2	2	30/08/2022	1	30/08/2022
2-3	2	30/08/2022	1	30/08/2022
2-4	2	30/08/2022	1	30/08/2022
2-5	2	30/08/2022	1	30/08/2022
2-6	2	30/08/2022	1	30/08/2022
2-7	2	30/08/2022	1	30/08/2022
2-8	2	30/08/2022	1	30/08/2022
2-9	2	30/08/2022	1	30/08/2022
2-10	2	30/08/2022	1	30/08/2022
2-11	2	30/08/2022	1	30/08/2022
2-12	2	30/08/2022	1	30/08/2022
3-1	2	30/08/2022	1	30/08/2022
3-2	2	30/08/2022	1	30/08/2022
3-3	2	30/08/2022	1	30/08/2022
3-4	2	30/08/2022	1	30/08/2022
3-5	2	30/08/2022	1	30/08/2022
3-6	2	30/08/2022	1	30/08/2022
3-7	2	30/08/2022	1	30/08/2022
3-8	2	30/08/2022	1	30/08/2022
App 1-1	2	30/08/2022	1	30/08/2022
App 2-1	2	30/08/2022	1	30/08/2022



 <p data-bbox="243 277 562 323">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="613 153 1132 231">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="776 254 969 277">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1187 169 1370 268">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---


TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Amendement</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i>
		<ul style="list-style-type: none"> - <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i>
<p data-bbox="124 716 304 782">0 (1 ère Edition)</p>	<p data-bbox="433 716 984 748">Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p data-bbox="618 794 799 821">« RACI 6127 »</p>	
<p data-bbox="124 991 312 1058">1 (2ème Edition)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Changement de codification du RACI 6127 en GUID-AGA-6112 - Prise en compte des dispositions de la procédure de maitrise des documents référencée « PROC-ORG-1500 ». - Réorganisation de la structure du guide : <ul style="list-style-type: none"> o Ajout du chapitre 1 : Généralités o le chapitre 9 du RACI 6114 intégré au chapitre au GUID-AGA-6112 	

 <p data-bbox="250 263 565 308">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="618 138 1133 213">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="781 240 971 263">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1192 149 1373 251">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
RACI 6001	Côte d'Ivoire	Conception et Exploitation Technique des Aérodomes	8 ^{ème} édition Amendement 10	Août. 2020
RACI 6127	ANAC	Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic	1 ^{ère} Edition	Nov. 2018
RACI 6114	ANAC	Guide relatif à l'exploitation et à la maintenance des services d'aérodrome	1 ^{ère} Edition	Déc. 2014
Doc 9981	OACI	PANS – Aérodomes	3 ^{ème} édition	2020

 <p data-bbox="248 267 558 315">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="613 145 1122 222">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="773 244 959 269">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1175 156 1354 258">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---

ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

ANAC	Autorité Nationale de l'Aviation Civile
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATS	Services de la circulation aérienne
RACI	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire




 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	--	---

TABLE DES MATIÈRES

PAGE DE VALIDATION.....	i
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	ii
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	iii
TABLEAU DES AMENDEMENTS.....	II
TABLEAU DES RECTIFICATIFS	III
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	IV
ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES.....	V
TABLE DES MATIÈRES	VI
CHAPITRE I : GENERALITES.....	1-1
1.1 CONTEXTE	1-1
1.2 OBJET DU GUIDE.....	1-1
1.3 CHAMP D'APPLICATION.....	1-1
CHAPITRE 2 : SERVICE DE GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC.....	2-1
2.1 GENERALITES	2-1
2.2 QUAND DOIT-ON INSTITUER UN SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC ?.....	2-1
2.3 QUI ASSURE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC ?.....	2-4
2.4 GESTION COORDONNEE	2-5
2.5 RESPONSABILITES ET FONCTIONS.....	2-6
2.5.1 ORGANISATION DU SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC.....	2-6
2.5.2 SYSTEME DE GUIDAGE POUR LE STATIONNEMENT OU L'ACCOSTAGE	2-8
2.5.3 SERVICE DE SIGNALEURS	2-8
2.5.4 SERVICE DE GUIDAGE PAR VEHICULES	2-9
2.6 PROCEDURES APPLICABLES PAR MAUVAISE VISIBILITE	2-9
2.7. FORMATION.....	2-11
CHAPITRE 3 : SECURITE DE L'AIRE DE TRAFIC.....	3-1
3.1 GENERALITES	3-1
3.2 OBJECTIFS.....	3-1
3.3 PRATIQUES OPERATIONNELLES	3-2
3.3.1 ATTRIBUTION DES POSTES DE STATIONNEMENT D'AERONEF	3-2
3.3.2 SERVICE DE PLACEMENT.....	3-3
3.3.3 ESCORTE (VEHICULE « SUIVEZ-MOI »).....	3-3
3.3.4 PRECAUTIONS CONTRE LE SOUFFLE DES REACTEURS	3-4
3.3.5 BALAYAGE DE L'AIRE DE TRAFIC.....	3-4
3.3.6 NETTOYAGE DE L'AIRE DE TRAFIC.....	3-5
3.3.7 DEROUTEMENT	3-5

 <p data-bbox="252 258 568 306">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="624 138 1138 213">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="786 238 976 263">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1196 151 1376 251">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
--	---	--

3.3.8 REFOULEMENTS D'AERONEFS	3-5
3.3.9 FONCTIONNEMENT DES PASSERELLES D'EMBARQUEMENT.....	3-6
3.3.10 MOUVEMENTS DES VEHICULES	3-7
3.3.11 DISCIPLINE SUR L'AIRE DE TRAFIC.....	3-7
3.3.12 DIFFUSION DES INFORMATIONS.....	3-8
3.3.13 AVITAILLEMENT EN CARBURANT DES AVIONS.....	3-8
APPENDICE 1 : REGLES DE CIRCULATION CÔTÉ PISTE	APP1-1
APPENDICE 2 : DIFFUSION D'INFORMATIONS AUX UTILISTEURS DE L'AIRE DE TRAFIC	APP2-1

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
--	--	---

CHAPITRE I : GENERALITES

1.1 Contexte


Le service du contrôle de la circulation aérienne d'un aéroport est chargé de la circulation sur l'ensemble de l'aire de manœuvre, mais aucune instruction spécifique relative à ce service ne s'applique à l'aire de trafic. Il faut donc un service de gestion d'aire de trafic pour assurer la régulation des opérations, des mouvements des aéronefs et de véhicules sur l'aire de trafic (RACI 6001 § 9.6). Diverses méthodes de gestion de l'aire de trafic ont été étudiées et peuvent, selon les conditions, répondre aux besoins des divers aéroports.

1.2 Objet du guide

Le présent guide a pour objet de fournir à l'exploitant d'aéroport des éléments indicatifs sur la régulation des opérations, des mouvements des aéronefs et de véhicules sur l'aire de trafic.

1.3 Champ d'application

Ce guide s'applique aux aéroports ouverts à la circulation aérienne publique (CAP) en Côte d'Ivoire.

 <p data-bbox="256 267 570 312">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="625 142 1138 217">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="786 244 976 267">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1195 154 1377 256">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---

CHAPITRE 2 : SERVICE DE GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC

2.1 Généralités

2.1.1 Pour tous les aérodromes, la gestion de l'aire de trafic constitue une tâche essentielle. Toutefois, la nécessité d'établir un service de gestion d'aire de trafic exclusivement affecté à cette tâche dépend de trois facteurs opérationnels principaux :

- a) la densité de la circulation ;
- b) la complexité du plan de l'aire de trafic;
- c) les conditions de visibilité dans lesquelles l'administration de l'aérodrome à l'intention de poursuivre l'exploitation.


2.1.2 D'une façon générale, il n'est pas possible d'exercer un contrôle total de l'ensemble de la circulation sur l'aire de mouvement. Toutefois, lorsque la visibilité est mauvaise, il peut s'avérer nécessaire d'exercer un tel contrôle aux dépens de la capacité.

2.1.3 Dans les limites des contraintes raisonnables, qui varient selon les conditions, la sécurité et la rapidité de la circulation exigent que les aéronefs et les véhicules se conforment à des règles normalisées qui régissent les mouvements à la surface. Le service de gestion d'aire de trafic doit instituer des règles applicables à la circulation des aéronefs et des véhicules de surface sur ces aires. Ces règles doivent être compatibles avec celles qui s'appliquent à l'aire de manœuvre

2.1.4 En l'absence de service de gestion d'aire de trafic, l'exploitant d'aérodrome établira et mettra en œuvre un mécanisme pour assurer la sécurité de l'exploitation technique des aéronefs sur les aires de trafic.

2.2 Quand doit-on instituer un service de gestion d'aire de trafic ?

2.2.1 Le RACI 6001 Chapitre 9 exige qu'un service de gestion d'aire de trafic soit fourni lorsque le volume du trafic et les conditions d'exploitation le justifient.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
--	--	---

Il n'est pas possible de définir à quels niveaux de volume du trafic et dans quelles conditions d'exploitation il y a lieu d'instituer un service de gestion d'aire de trafic.

D'une façon générale, plus le plan de l'aire de trafic est complexe et plus le service de gestion doit être étendu, notamment lorsque l'aire de trafic comprend des voies de circulation.

2.2.2 C'est à l'administration d'aérodrome qu'il incombe de décider si elle doit ou non instituer un service de gestion d'aire de trafic. Si le présent guide donne des lignes directrices sur les conditions dans lesquelles un tel service doit être fourni.


2.2.3 La plupart des aérodromes ont déjà institué une gestion d'aire de trafic sous une forme ou sous une autre.

Il peut s'agir simplement d'une zone réservée au stationnement des aéronefs, avec des lignes peintes pour guider les pilotes vers les postes de stationnement ou ils manœuvrent eux-mêmes. A l'autre extrémité de l'échelle, l'aire de trafic peut constituer une partie étendue de l'aire de mouvement avec de nombreux postes de stationnement (nez avant), plusieurs aérogares et un réseau complexe de voies de circulation qui font partie du plan général. Une aire de trafic complexe de ce genre doit être dotée d'un service de gestion complet disposant de moyens de communications radio.


2.2.4 Les administrations d'aérodrome doivent donc déterminer le niveau du service de gestion dont ils ont besoin en fonction de l'activité de leurs aires de trafic en vue de maintenir la sécurité et l'efficacité de la circulation des aéronefs et des véhicules se trouvant à proximité immédiate.

Il est particulièrement important de procéder de cette manière lorsqu'on prévoit que l'exploitation doit se poursuivre par mauvaise visibilité.

2.2.5 Pour déterminer le niveau du service de gestion dont on peut avoir besoin sur une aire de trafic, il y a lieu de tenir compte des points suivants :

 <p data-bbox="251 260 568 306">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="617 136 1136 215">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="779 238 974 260">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1185 147 1372 260">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---

- a) L'aire de trafic est-elle suffisamment étendue ou complexe, ou a-t-elle une densité de circulation suffisante pour justifier l'exigence d'un personnel distinct pour assurer la gestion ?
- b) De quels moyens radiotéléphoniques le personnel a-t-il besoin pour exercer un contrôle sur ses propres véhicules, les véhicules des compagnies aériennes et, s'il y a lieu, les aéronefs qui utilisent les voies de circulation de l'aire de trafic ?
- c) Si le personnel de gestion de l'aire de trafic est chargé d'exercer un contrôle sur les aéronefs et les véhicules qui circulent sur cette aire afin d'assurer une séparation satisfaisante, ce personnel doit recevoir la formation voulue, il doit être titulaire d'une licence et son autorité doit être officiellement et clairement établie.
- d) Le service de gestion de l'aire de trafic est-il appelé à émettre ses propres instructions, à donner des autorisations de démarrage, de refoulement et de circulation au sol et à attribuer les postes de stationnement ou ces diverses instructions seront données par l'organe ATS en tant qu'élément du service de gestion ?
- e) Comment s'effectuera la régulation des divers véhicules de service des compagnies aériennes sur l'aire de trafic et sur les routes côté piste qui desservent les postes de stationnement d'aéronef ? A-t-on besoin de routes contrôlées ou non, qui traversent les voies de circulation l'aire trafic ?
- f) Qui sera chargé de l'inspection, l'entretien et la propriété des aires de trafic.
- g) Quelle importance numérique doit avoir le service de signaleurs, y compris le service de guidage par véhicules, pour répondre aux besoins du stationnement des aéronefs .
- h) Prévoit-on de maintenir l'exploitation par mauvaise visibilité sur l'aérodrome ? Dans l'affirmative quelles procédures doit-on mettre au point pour maintenir la sécurité sur l'aire de trafic ?
- i) Des procédures ont-elles été établies pour faire face aux imprévus – accidents, cas d'urgence, déroutement des aéronefs, contrôle de la circulation lorsque les postes de stationnement sont presque tous

 <p data-bbox="256 258 573 308">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="630 138 1143 213">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="789 238 980 263">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1198 149 1382 251">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---

occupés, travaux d'entretien, nettoyage des postes et mesures de sûreté ?

2.3 Qui assure le service de gestion d'aire de trafic ?

2.3.1 La gestion de l'aire de trafic peut être confiée à l'organe des services de la circulation aérienne, à un service établi à cette fin par l'administration de l'aérodrome, à l'exploitant si l'aérodrome est réservé à l'exploitation d'une compagnie, ou à un service de contrôle coordonné entre l'ATS et l'administration d'aérodrome ou l'exploitant.


2.3.2 Certains aérodromes préfèrent, pour l'utilisation des aires de trafic, établir une procédure de contrôle de la circulation en vertu de laquelle un seul organe prend en charge le contrôle des aéronefs et des véhicules de surface en un point de transfert déterminé entre l'aire de trafic et l'aire de manœuvre.

C'est généralement la limite de l'aire de manœuvre qui représente le point de transfert. Quel que soit le cas, ce point doit être clairement indiqué au sol et sur les cartes appropriées, par exemple la carte d'aérodrome, à l'intention des pilotes et des conducteurs de véhicules.

2.3.3 L'organe de gestion d'aire de trafic se charge alors de la surveillance et la coordination de l'ensemble de la circulation des aéronefs sur l'aire de trafic, de la diffusion verbale des renseignements consultatifs sur une fréquence radio convenue et de la gestion de l'ensemble de la circulation des véhicules sur l'aire de trafic, ainsi que des autres activités qui se déroulent sur cette aire, afin d'avertir les pilotes des risques qui peuvent s'y présenter.

Par entente avec l'organe ATS de l'aérodrome, une autorisation de démarrage et de circulation au sol sera donnée aux aéronefs au départ pour se rendre jusqu'au point de transfert ou l'aéronef sera pris en charge par l'organe ATS.

2.3.4 Une des façons de coordonner la gestion de l'aire de trafic consiste à confier à l'organe des services de la circulation aérienne le contrôle radio des aéronefs qui ont besoin d'une autorisation de démarrage ou de refoulement sur l'aire de trafic, et de confier à l'administration de l'aérodrome ou à l'exploitant le contrôle des véhicules de surface.

 <p data-bbox="261 270 578 316">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="629 146 1141 225">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="789 247 981 270">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1199 163 1377 261">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---


Sur ces aérodromes, il est entendu que les instructions données aux aéronefs par le service ATS ne portent pas sur la séparation entre les aéronefs et les véhicules qui ne font pas l'objet d'un contrôle radio.

Le service de gestion d'aire de trafic se tient en liaison étroite avec le contrôle d'aérodrome et il est chargé de l'affectation des postes de stationnement et de la diffusion aux exploitants des renseignements sur les mouvements, en gardant l'écoute sur la fréquence ATC et en tenant à jour de manière continue les renseignements de base sur les heures d'arrivée, les atterrissages et les décollages.

- 2.3.5 Le service de gestion doit veiller à ce que la propreté de l'aire de trafic soit assurée par le service d'entretien de l'aéroport et que les intervalles de sécurité établis soient maintenus entre les aéronefs aux postes de stationnement. Un service de signaleurs et un service de guidage au sol peuvent également être fournis.

2.4 Gestion coordonnée

- 2.4.1 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.
- 2.4.2 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	--	---

2.4.3 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.

2.5 Responsabilités et fonctions

2.5.1 Organisation du service de gestion d'aire de trafic

Quelle que soit la méthode adoptée pour l'organisation du service de gestion d'aire de trafic, il importe au plus haut point de maintenir une liaison étroite entre l'administration d'aérodrome, l'exploitant et le service ATS. L'efficacité et la sécurité de fonctionnement du système dépendent très largement de cette coopération. Les points énumérés ci-dessous sont importants pour le service ATS et pour l'administration d'aérodrome.

a) Attribution des postes de stationnement d'aéronefs


La responsabilité finale en matière d'attribution des postes de stationnement d'aéronefs revient normalement à l'exploitant de l'aérodrome, mais un système d'attribution préférentielle des différents postes à des usagers déterminés peut éventuellement être établi pour faciliter les opérations et accroître l'efficacité. Les instructions doivent alors préciser clairement quels postes peuvent être utilisés par les différents aéronefs ou groupes d'aéronefs.

Si l'on juge cette méthode souhaitable, il faut établir un ordre d'utilisation préférentielle des postes. Le personnel de gestion de l'aire de trafic doit recevoir des instructions claires quant à la durée d'occupation des postes qui doit être permise et aux mesures à prendre pour assurer le respect des règles établies

La responsabilité d'attribuer les postes de stationnement peut être déléguée à une compagnie aérienne si une aérogare ou une aire de trafic est exclusivement réservée à cette compagnie.

b) Heures d'arrivée et de départ des aéronefs

Le service ATS, les services de gestion de l'aire de trafic et de l'aérogare, ainsi que les exploitants ont besoin de connaître à l'avance les heures d'arrivée et de départ prévues à l'horaire, estimées et réelles.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	--	---

Il y a lieu d'instituer un système qui permette de communiquer ces renseignements à toutes les parties intéressées aussi rapidement et efficacement que possible.

c) Autorisations de démarrage

C'est normalement l'organe ATC qui donne ces autorisations.

Lorsqu'un service de gestion d'aire de trafic utilise ses propres communications radio dans son domaine, il faut établir des procédures en vue d'assurer une bonne coordination entre ces deux éléments pour que ces autorisations soient émises efficacement.

d) Diffusion des renseignements aux exploitants

Il y a lieu d'instituer un système propre à assurer une diffusion efficace des renseignements qui intéressent la gestion de l'aire de trafic, le service ATS et les exploitants.

Les renseignements dont il s'agit peuvent porter sur les travaux en cours, la non-disponibilité de certaines installations, les procédures par mauvaise visibilité.


e) Mesures de sûreté

Abstraction faite des dispositions qui sont normalement prises dans ce domaine, il y a des exigences de sûreté qui intéressent les diverses parties qui utilisent l'aire de trafic. On rangera notamment dans cette catégorie les plans d'urgence concernant, par exemple, l'identification des bagages au poste de stationnement, les alertes à la bombe et les menaces de détournement.

f) Disponibilité des services de sécurité

C'est normalement le service ATS qui alerte les services de sauvetage et d'incendie en cas d'incident sur l'aire de mouvement. Cependant, sur les aérodromes où le service de gestion d'aire de trafic est chargé de contrôler les aéronefs qui circulent sur cette aire, il faut établir un système de communication pour alerter les services de sauvetage et d'incendie lorsqu'un incident se produit dans la zone de responsabilité correspondant à l'aire de trafic.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	--	---

g) Discipline sur l'aire de trafic

C'est au service de gestion d'aire de trafic qu'il incombe de veiller à ce que toutes les parties respectent les règlements qui s'appliquent à cette aire.

2.5.2 Système de guidage pour le stationnement ou l'accostage

Le système de guidage utilisé sur l'aire de trafic est fonction de la précision avec laquelle les manœuvres de stationnement doivent être exécutées et des types d'aéronefs en cause. Lorsqu'une très grande précision n'est pas nécessaire, on peut se contenter d'un système très simple constitué par des marques peintes pour délimiter les postes de stationnement et définir les axes de guidage.

Le service de gestion d'aire de trafic doit alors surveiller toutes les marques peintes pour veiller à ce qu'elles soient toujours propres et bien visibles.


Lorsqu'une très grande précision est nécessaire pour le stationnement ou l'accostage, il faut installer l'un des systèmes de guidage spécifiés dans le Règlement RACI 6001. Le service de gestion d'aire de trafic doit alors surveiller ces systèmes et les feux de guidage qui leur sont associés et s'assurer qu'ils sont inspectés au moins une fois par semaine afin de demeurer en excellent état.

2.5.3 Service de signaleurs

1.4.3.1 Il y a lieu de prévoir un service de signaleurs d'aérodrome lorsqu'il n'y a pas de système de guidage pour le stationnement ou l'accostage ou que ce système ne fonctionne pas, ou encore lorsqu'il faut guider les aéronefs vers les postes de stationnement pour éviter de compromettre la sécurité et utiliser le plus efficacement possible les places de stationnement disponibles.

2.4.3.2 Il faut prendre les mesures nécessaires pour donner une formation adéquate aux signaleurs et n'autoriser à guider les aéronefs que ceux qui ont effectivement fait la preuve de leur compétence dans ce domaine.

Sur les aérodromes où ce service est assuré, les signaleurs doivent disposer de consignes écrites détaillées portant notamment sur les points suivants :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	--	---

- a. nécessité absolue de n'utiliser que les signaux autorisés;
- b. nécessité de veiller, avant d'utiliser les signaux autorisés, à ce que la zone à l'intérieur de laquelle un aéronef doit être guidé est dégagée de tous les obstacles avec lesquels l'aéronef risquerait d'entrer en collision en se conformant aux signaux reçus ;
- c. cas où l'on peut utiliser un seul signaleur et au cas où des assistants sont nécessaires pour surveiller les extrémités d'ailes;
- d. mesures à prendre en cas d'urgence ou d'incident impliquant un aéronef et/ou un véhicule de surface pendant que l'aéronef est guidé par un signaleur, par exemple, collision, incendie, fuite de carburant ;
- e. nécessité de porter en permanence un vêtement de couleur vive, par exemple un gilet fluorescent rouge vif, orange ou jaune;
- f. mesures à prendre lorsqu'il faut utiliser un tracteur pour changer un aéronef de place et que l'intervention d'un signaleur est nécessaire pour l'arrêt des moteurs.


2.5.4 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.

2.6 Procédures applicables par mauvaise visibilité

2.6.1 Les procédures nécessaires à l'exploitation par mauvaise visibilité varient d'un aérodrome à l'autre. Pour un aérodrome donné, ces procédures doivent tenir compte des conditions locales mais il y a lieu, dans tous les cas, de tenir compte des facteurs fondamentaux ci-dessous.


- a) Tous les conducteurs et autres membres du personnel autorisés à circuler sur l'aire de mouvement ont reçu une formation suffisante en ce qui concerne ces procédures et sont conscients d'avoir des responsabilités accrues lorsque les conditions de visibilité sont mauvaises.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	--	---

- b) Il s'ensuit que le point auquel les procédures applicables par mauvaise visibilité entrent en vigueur doit être clairement défini.
- c) Le service ATS établit un relevé des personnes et des véhicules qui se trouvent sur l'aire de manœuvre.
- d) Tous les véhicules et toutes les personnes dont la présence n'est pas indispensable, par exemple les entrepreneurs de travaux et les équipes d'entretien, sont tenus de quitter l'aire de manœuvre.
- e) Les véhicules indispensables qui sont autorisés à entrer sur l'aire de manœuvre sont limités au strict minimum et doivent être en contact radiotéléphonique avec l'ATC.
- f) Lorsqu'il y a possibilité d'accéder à l'aire de manœuvre par inadvertance et qu'il n'y a matériellement pas moyen d'installer une clôture, par exemple entre les aires d'entretien des aéronefs et les aires de manœuvre, les points d'accès doivent être gardés. Si une ouverture est trop large pour permettre la surveillance visuelle, il y a lieu d'y placer un dispositif de détection et, par ailleurs, les zones adjacentes à l'aire de manœuvre ou la circulation des véhicules est intense et non contrôlée doivent être patrouillées régulièrement.
- g) Toutes les portes ou entrées de l'aire de mouvement qui ne sont pas gardées sont verrouillées en permanence et inspectées fréquemment.
- h) Les mesures voulues sont prises pour alerter les compagnies aériennes et les autres organismes qui ont accès à l'aire de mouvement lorsque les procédures applicables par mauvaise visibilité sont en vigueur. Ce point est particulièrement important lorsque les compagnies exercent le contrôle sur leurs propres aires de trafic et leurs propres installations d'entretien adjacentes à l'aire de manœuvre
- i) Tout le personnel dont la présence sur l'aire de mouvement n'est pas indispensable doit quitter cette aire.
- j) Des procédures d'urgence appropriées doivent être élaborées.

2.6.2 Il y a lieu également d'envisager la fermeture des voies d'accès qui ne sont pas indispensables pour l'entrée ou la sortie d'une piste. On peut utiliser à cet effet



 <p data-bbox="256 267 570 310">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="623 138 1133 217">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="784 240 972 265">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1192 149 1370 254">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---


des feux de point d'attente de circulation, des feux de contrôle de la circulation ou des barres d'arrêt de couleur rouge ou installer une véritable clôture à l'aide des balises de zone inutilisable spécifiées dans le RACI 6001 Chapitre 7.

- 2.6.3 De plus, par mauvaise visibilité, on limitera si possible le nombre des parcours de circulation à destination et en provenance des pistes. Il faudra aussi identifier, baliser et publier ces parcours à l'usage des exploitants d'aéronefs.
- 2.6.4 Lorsque les procédures applicables par mauvaise visibilité sont en vigueur, l'exploitant d'aérodrome doit examiner constamment leur efficacité et, s'il y a lieu, les amender ou les actualiser.
- 2.6.5 Les paragraphes ci-dessus visent à servir de guide pour l'institution de procédures applicables par mauvaise visibilité. Dans la pratique, les procédures applicables sur un aérodrome donné devront tenir compte des conditions locales.

2.7. Formation

- 2.7.1 Étant donné les fonctions du service de gestion d'aire de trafic, il importe que les membres de son personnel reçoivent la formation appropriée et les autorisations nécessaires pour assumer leurs responsabilités respectives. Cette observation s'applique notamment aux personnes chargées des activités du centre ou de la tour du service de gestion d'aire de trafic, aux signaleurs et aux conducteurs de véhicules de guidage.
- 2.7.2 Les personnes qui sont affectées au centre ou à la tour du service de gestion d'aire de trafic sont chargées de la gestion et, sur certains aérodromes, du contrôle des mouvements d'aéronefs à l'intérieur de leur zone de responsabilité. Dans une large mesure, leurs fonctions sont analogues à celles du contrôle de la circulation aérienne sur l'aire de manœuvre et le personnel doit donc recevoir une formation analogue.
- 2.7.3 Pour répondre aux besoins de la formation du personnel du service de gestion d'aire de trafic, les programmes adoptés pour le personnel des services ATS



 <p data-bbox="261 264 581 314">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="631 142 1144 218">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="789 241 986 268">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1202 156 1384 257">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---


pourront être utilisés. De plus, il pourra être exigé que les membres du personnel du service de gestion d'aire de trafic soient titulaires d'une licence ATC ou autre, ou qu'ils aient acquis une certaine expérience du contrôle d'aérodrome dans le cadre de leur formation.

2.7.4 Les signaleurs d'aérodrome doivent recevoir une formation leur permettant d'être qualifiés pour diriger les mouvements d'aéronefs.

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;
- 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	--	---


CHAPITRE 3 : SECURITE DE L'AIRE DE TRAFIC

3.1 Généralités

- 3.1.1 Sur une aire de trafic, les activités sont nombreuses et se déroulent dans un environnement encombré et où le temps compte. Les accidents, les incidents et d'autres événements peuvent affecter la sécurité et la santé du personnel et causer des dommages aux aéronefs.
- 3.1.2 Assurer la sécurité sur l'aire de trafic incombe essentiellement à l'exploitant d'aérodrome. Cela dit, toutes les tierces parties utilisant l'aire de trafic ont la responsabilité d'assurer la sécurité de leurs propres activités.
- 3.1.3 Les dangers de l'aire de trafic seront déterminés et, s'il y a lieu, faire l'objet de mesures d'atténuation élaborées dans le cadre du système de gestion de la sécurité (SGS) de l'exploitant d'aérodrome. Tout le personnel travaillant sur l'aire de trafic sera informé de ces dangers ; l'information peut être transmise au moyen d'un cours de familiarisation/introduction à la sécurité générale pour le personnel ayant accès sans escorte à l'aire de trafic. Une partie de cette formation portera sur les procédures d'exploitation de l'aérodrome concernant la gestion et la sécurité de l'aire de trafic.
- 3.1.4 Pour assurer la sécurité et l'efficacité des activités sur l'aire de trafic, une étroite liaison est nécessaire entre l'exploitant d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs, les services de la circulation aérienne (ATS) et les autres tierces parties. La sécurité et l'efficacité opérationnelles de l'aire de trafic dépendent très fortement d'une telle coopération.

3.2 Objectifs

- 3.2.1 L'exploitant d'aérodrome, en collaboration avec les utilisateurs de l'aire de trafic, déterminera les dangers liés aux activités qui se déroulent sur l'aire de trafic, et il établira et mettra en œuvre des mesures d'atténuation, selon qu'il convient.

 <p data-bbox="261 270 579 316">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="629 144 1141 225">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="789 247 981 270">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1196 156 1377 259">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---

3.2.2 L'exploitant d'aérodrome établira des procédures de sécurité d'aire de trafic, ou veillera à ce que de telles procédures soient en place. Ces procédures porteront au moins sur ce qui suit :

- a) attribution des postes de stationnement d'aéronef ;
- b) service de placement ;
- c) escorte (véhicule « suivez-moi ») ;
- d) précautions contre le souffle des réacteurs ;
- e) nettoyage de l'aire de trafic ;
- f) refoulements d'aéronefs ;
- g) fonctionnement des passerelles d'embarquement ;
- h) mouvements des véhicules ;
- i) discipline sur l'aire de trafic ;
- j) diffusion des informations ;
- k) avitaillement en carburant.


3.2.3 L'exploitant d'aérodrome établira des procédures pour la collecte, l'analyse et la protection des données destinées à l'aider à comprendre et à améliorer la performance de sécurité de l'aire de trafic.

3.2.4 L'exploitant d'aérodrome communiquera aux utilisateurs concernés les informations susceptibles de renforcer la sécurité de l'aire de trafic, y compris les procédures locales particulières.

3.3 Pratiques Opérationnelles

3.3.1 Attribution des postes de stationnement d'aéronef

3.3.1.1 Un élément clé de l'attribution des postes de stationnement d'aéronef consiste à s'assurer qu'il y a un dégagement suffisant entre l'aéronef et l'équipement et/ou des constructions.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	--	---

3.3.1.2 Des règles devraient indiquer clairement quels postes de stationnement peuvent être utilisés par tel ou tel type ou groupe d'aéronefs. L'aspect sécurité de ces règles est le suivant : faire en sorte que les aéronefs ne soient placés qu'à des postes qui sont assez grands pour eux et qui garantissent les dégagements nécessaires.

3.3.2 Service de placement

3.3.2.1 Un service de placement d'aéronef devrait être fourni sur demande et disponible à défaut de système de guidage ou en cas de panne de ce système. Un guidage de placement peut aussi être nécessaire pour éviter un danger temporaire.

Note. — Les signaux de guidage normalisés destinés aux aéronefs à voilure fixe et aux hélicoptères sont décrits dans le RACI 5000 — Règles de l'air (Appendice 1, section 5).

3.3.2.2 Le placeur (signaleur) :


- a) veillera à ce que le poste de stationnement à utiliser soit dégagé de tout obstacle fixe ou mobile ; et
- b) interviendra en cas d'incident durant le guidage.

3.3.2.3 Le placeur devrait porter une veste ou un gilet de haute visibilité distinctif qui permet de le reconnaître facilement parmi les membres du personnel de piste.

3.3.3 Escorte (véhicule « suivez-moi »)

3.3.3.1 Les exploitants d'aérodrome devraient fournir sur demande un service d'escorte (véhicule « suivez-moi ») pour guider les aéronefs, en particulier durant l'exploitation de nuit ou par faible visibilité.

3.3.3.2 Les véhicules d'escorte seront faciles à reconnaître grâce à des marques et/ou à une couleur distinctives et être dotés de l'équipement approprié.

 <p data-bbox="256 267 570 315">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="623 145 1133 222">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="782 244 972 269">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1187 158 1365 258">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	--	---

3.3.4 Précautions contre le souffle des réacteurs

3.3.4.1 L'exploitant d'aérodrome veillera à ce que tous les utilisateurs de l'aire de trafic soient au courant des dangers liés au souffle des réacteurs et des hélices.

3.3.4.2 Les freins de tous les véhicules et de tout équipement sur roues laissés à l'arrêt seront serrés selon qu'il convient. S'il y a lieu, l'équipement devrait être monté sur des vérins ou calé afin de tenir au minimum le risque qu'il se déplace sous l'effet du souffle de réacteurs ou d'hélices. Lorsque c'est possible, l'équipement devrait être garé dans des zones où le risque d'exposition au souffle est moins grand. Il convient d'apporter une attention particulière à l'équipement présentant des surfaces latérales plates de grandes dimensions.

3.3.4.3 Les objets intrus (FOD) peuvent être déplacés par le souffle des réacteurs et constituer ainsi des dangers supplémentaires ; il est donc nécessaire de veiller à la propreté des aires de trafic.


Note. — Voir le RACI-AGA-6114 sur le contrôle des FOD.

3.3.4.4 La sécurité de passagers traversant une aire de trafic à pied relève de la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs concerné ou de son agent d'assistance en escale. Tout le personnel travaillant sur l'aire de trafic sera conscient du risque auquel sont exposés les passagers sur l'aire de trafic en raison du souffle des réacteurs et devrait être prêt à prendre les mesures appropriées si nécessaire.

3.3.4.5 Durant la conception ou la réalisation de changements à la configuration d'une aire de trafic, il conviendrait de tenir compte du souffle des réacteurs et, s'il y a lieu, envisager l'installation d'écrans anti-souffle.

3.3.5 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 voies de circulation sera établi de telle sorte que toutes les chaussées utilisées

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	--	---

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.

3.3.6 Nettoyage de l'aire de trafic

3.3.6.1 L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que les postes de stationnement d'aéronef et les aires adjacentes soient nettoyés régulièrement afin d'éliminer les taches d'huile et de graisse ainsi que les marques de caoutchouc.

3.3.6.2 Des déversements de carburant, d'huile, de fluide hydraulique, d'eau, d'eaux usées et d'autres contaminants peuvent se produire. Les exploitants d'aérodrome veilleront à ce que des procédures soient établies pour contenir, récupérer et éliminer correctement les substances déversées.


Note.— Les directives nationales en matière de protection de l'environnement peuvent s'appliquer aux déversements.

3.3.7 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.

3.3.8 Refoulements d'aéronefs

3.3.8.1 Les exploitants d'aérodrome établiront des procédures pour assurer la sécurité des refoulements d'aéronefs ou veilleront à ce que de telles procédures soient en place. Les procédures porteront notamment sur les points suivants :

 <p data-bbox="261 267 570 315">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="626 142 1133 217">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="786 244 972 269">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1190 154 1369 258">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---


- a) éviter les conflits avec d'autres manœuvres de refoulement en cours ou avec des aéronefs prêts pour la circulation au sol ;
- b) avant le refoulement, s'assurer qu'il n'y a pas d'obstacle derrière l'aéronef ; et
- c) après le refoulement, s'assurer que l'aéronef est positionné de manière à éviter que le souffle créé par la poussée de mise en mouvement soit dirigé sur des bâtiments, des aéronefs stationnés ou en circulation au sol, ou des véhicules ou personnes présents sur l'aire de trafic.

3.3.8.2 Dans certains cas, l'exploitant d'un aéronef peut demander que celui-ci quitte le poste de stationnement en effectuant un « refoulement aux moteurs ». Étant donné les dangers potentiels de cette méthode, une évaluation de sécurité sera réalisée avant d'approuver la procédure. L'évaluation de sécurité portera au moins sur les points suivants :

- a) souffle des réacteurs ou des hélices ;
- b) état de la surface ;
- c) niveaux sonores ;
- d) notification aux autres utilisateurs de l'aire de trafic qu'un refoulement aux moteurs est sur le point de commencer (surtout si une route passe derrière le poste de stationnement) ;
- e) espace de manœuvre ;
- f) conflit avec d'autres aéronefs (en cours de refoulement, effectuant un refoulement aux moteurs ou en circulation au sol) ;
- g) effet sur les piétons, les bâtiments, les véhicules, l'équipement mobile et les autres aéronefs.

3.3.9 Fonctionnement des passerelles d'embarquement

3.3.9.1 Pour des raisons de sécurité, la zone dans laquelle se déplace la passerelle d'embarquement devrait être dégagée de tout véhicule et équipement. Avant de déplacer la passerelle, l'opérateur effectuera une vérification visuelle (en

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p>« GUID-AGA-6112 »</p>	<p>Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	--	---

utilisant une caméra, des miroirs ou en regardant par la fenêtre) pour s'assurer qu'il n'y a pas d'obstacle.

3.3.9.2 Lorsqu'elle ne sert pas, la passerelle d'embarquement sera rentrée, les roues placées à la position désignée.

3.3.10 Mouvements des véhicules

3.3.10.1 L'exploitant d'aérodrome veillera à ce que les mouvements des véhicules sur l'aire de trafic se déroulent dans de bonnes conditions de sécurité en :

- a) établissant et mettant en œuvre des règles de circulation, en surveillant leur application et en les faisant respecter ; et en
- b) établissant des routes, selon qu'il convient, et en installant et entretenant des panneaux de signalisation et des marques appropriés.


3.3.10.2 Un aperçu des éléments qui devraient être pris en compte dans les règles de circulation côté piste figure dans l'appendice au présent guide.

3.3.11 Discipline sur l'aire de trafic

3.3.11.1 L'exploitant d'aérodrome, avec ses propres moyens ou en concluant des arrangements avec d'autres parties, surveillera les activités et prendra des mesures si des écarts sont constatés par rapport aux règles établies.

3.3.11.2 Si la partie qui assure la surveillance de la discipline sur l'aire de trafic n'est pas l'exploitant d'aérodrome, ce dernier devrait être informé de tout écart constaté.

3.3.11.3 L'exploitant d'aérodrome établira des mesures d'exécution, ou veillera à ce que de telles mesures soient établies et mises en œuvre, pour gérer toute infraction aux règles de sécurité de l'aire de trafic.

 <p data-bbox="261 267 574 315">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="626 145 1135 222">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="786 244 976 269">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1192 158 1370 258">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---

3.3.12 Diffusion des informations

L'exploitant d'aérodrome établira un processus pour diffuser en temps utile les informations pertinentes relatives aux limitations des activités sur l'aire de trafic.

Note. — Des renseignements supplémentaires sur la diffusion d'informations aux utilisateurs de l'aire de trafic sont fournis dans l'appendice 2 au présent guide.


3.3.13 Avitaillement en carburant des avions

Les compagnies aériennes et fournisseurs de carburant sont chargés de faire respecter les procédures de sécurité pour l'avitaillement des avions. Toutefois, tous ceux qui travaillent sur les aires de trafic devraient connaître les principales précautions de sécurité pendant les opérations d'avitaillement.

Au besoin, les fournisseurs de carburant d'aviation devraient recevoir des instructions sur les façons acceptables de placer les véhicules par rapport à l'avion tout en respectant les critères de dégagement pour la circulation des avions au sol.

___ FIN ___




 <p data-bbox="261 267 573 315">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="630 145 1138 222">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="789 244 979 269">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1195 158 1373 258">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---

APPENDICE 1 : REGLES DE CIRCULATION CÔTÉ PISTE

Les règles de circulation côté piste devraient porter au moins sur les points suivants :

- a) limites de vitesse ;
- b) priorité de passage ;
- c) itinéraires de circulation ;
- d) exigences relatives à l'état des véhicules ;
- e) utilisation des feux des véhicules ;
- f) procédures par faible visibilité ;
- g) panneaux de signalisation, marques, dispositifs lumineux de l'aire de trafic ;
- h) procédures d'entrée et de sortie applicables aux zones de l'aire de trafic où s'effectuent en même temps des mouvements d'aéronefs et des mouvements de véhicules.

 <p data-bbox="270 270 584 316">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="640 149 1155 225">Guide sur la coordination entre le service de gestion d'aire de trafic, la tour de contrôle et les services d'assistance</p> <p data-bbox="803 247 992 270">« GUID-AGA-6112 »</p>	<p data-bbox="1211 163 1396 261">Edition 2 Date : 30/08/2022 Amendement 1 Date : 30/08/2022</p>
---	---	---

APPENDICE 2 : DIFFUSION D'INFORMATIONS AUX UTILISTEURS DE L'AIRE DE TRAFIC

Les informations communiquées aux utilisateurs de l'aire de trafic peuvent comprendre les suivantes :

- a) type de restriction d'utilisation ;
- b) durée de la restriction d'utilisation, si elle est connue ;
- c) mesures d'atténuation à appliquer ;
- d) incidence de la restriction d'utilisation sur l'exploitation ;
- e) disponibilité des postes de stationnement d'aéronef ;
- f) restrictions concernant les postes de stationnement d'aéronef ;
- g) disponibilité d'installations fixes sur les postes de stationnement d'aéronef.