

**RÉPUBLIQUE DU CONGO**  
**AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**



**GUIDE RELATIF AUX CONTROLE DES  
SITUATIONS METEOROLOGIQUES  
DANGEREUSES**

**Réf : G–DSA– 8155–AGA**

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédaction	KONZIKINGUI APOMBI Eugene LOEMBABETI	Groupe AGA		
Vérification	KONZIKINGUI Brice Nicaise	Chief de Service Normes et Sécurité des Aérodomes	02 JUIN 2017	
Validation	MOTOLY Arcadius Michel	Directeur de la Sécurité Aérienne	05 JUIN 2017	
Approbation	DZOTA Serge Florent	Directeur General de l'ANAC	07 JUIN 2017	

*Édition 01 – Mai 2017*

Niveau de diffusion :  Interne  Externe  Confidentiel



## LISTE DE DIFFUSION

N°Copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général de l'ANAC	P/E
02	DIE	Direction des Infrastructures et Equipements	P/E
03		Direction Générale d'AERCO	P/E
04		Représentation de l'ASECNA Congo	P/E
05		Autres exploitants d'aérodrome	P/E
00	DSA	Directeur de la Sécurité Aérienne	P/E
N00		Bibliothèque	P/E

### Observations :

- P =** Version Papier  
**E =** Version Electronique  
**N00 =** Numéro de la version neutre pour large diffusion  
**00 =** Version originale



## LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° de Révision	Date de Révision
LD	2	01	31 Mai 2017	00	31 Mai 2017
LPE	3	01	31 Mai 2017	00	31 Mai 2017
ER	4	01	31 Mai 2017	00	31 Mai 2017
LR	5	01	31 Mai 2017	00	31 Mai 2017
TM	6	01	31 Mai 2017	00	31 Mai 2017
I.	7	01	31 Mai 2017	00	31 Mai 2017
II.	7	01	31 Mai 2017	00	31 Mai 2017
III.	7	01	31 Mai 2017	00	31 Mai 2017
IV.	8 – 9	01	31 Mai 2017	00	31 Mai 2017



## ENREGISTREMENT DES REVISIONS

N° de Révision	Date d'application	Date d'insertion	Émargement	Remarques



## LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Annexe 14 Vol. 1	OACI	Conception et Exploitation Technique des Aéroports	Edition 07	Juillet 2016
Arrêté 11193	ANAC	Conception, exploitation technique et la certification et hélistations	Edition 02	05 mai 2015
DOC 9137- AN/898	OACI	Manuel des services d'aéroport	Edition 01	1983



## TABLE DES MATIERES

LISTE DE DIFFUSION.....	2
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	3
ENREGISTREMENT DES REVISIONS.....	4
LISTE DES RÉFÉRENCES.....	5
TABLE DE MATIERES.....	6
I. INTRODUCTION.....	7
II. VENTS VIOLENTS.....	7
III. PLUIE.....	7
IV. BROUILLARD OU FAIBLE VISIBILITE.....	8
4.1 PROCEDURES APPLICABLES PAR FAIBLE VISIBILITE.....	8



## I. INTRODUCTION

L'exploitant d'un aéroport doit prendre des mesures spéciales lorsque les conditions météorologiques sont défavorables (brouillard, vents violents, ou très forte pluie).

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.

Lorsque les conditions météorologiques sont défavorables, le service des opérations aéroportuaires doit 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.

Les conditions météorologiques défavorables peuvent être classées en quatre catégories :

- a) température inférieure à 0 °C;
- b) vents violents;
- c) pluie - qui entraîne une réduction du coefficient de frottement sur les pistes;
- d) brouillard ou faible visibilité.

## II. VENTS VIOLENTS

Une méthode devrait être établie pour diffuser les avis de vents violents aux compagnies aériennes, au service des opérations aéroportuaires et aux agents des services d'escale.

Le service des opérations aéroportuaires devrait prendre des mesures pour s'assurer que les balises et le matériel sont bien arrimés.

Il devrait organiser des patrouilles du coté 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.

Les propriétaires d'aéronefs légers doivent assurer eux-mêmes la protection de leurs appareils mais le personnel de l'exploitation doit 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.

La protection des équipements au sol doit être assuré par leur propriétaire, mais le service des opérations aéroportuaires doit surveiller de près la situation et communiquer des avis en temps opportun a toutes les compagnies aériennes et aux services d'escale.

## III. PLUIE

Il est nécessaire, pour les besoins de l'exploitation, de disposer de renseignements sur les pistes qui peuvent être glissantes lorsqu'elles sont mouillées. Il faut donc mesurer périodiquement les



caractéristiques de frottement de la surface des pistes mouillées pour s'assurer qu'elles se maintiennent au-dessus du niveau minimum convenu. Des renseignements détaillés sur les méthodes de mesure et du compte rendu des caractéristiques de frottement d'une piste mouillée figurent au Chapitre 2 et à la NMO A du RAC 07, ainsi qu'au Chapitre 3 de la 2eme Partie du Manuel des services d'aéroport.

Un contrôle portant sur la présence éventuelle de flaques d'eau stagnante devrait être effectué à la demande du contrôle de la circulation aérienne ou du service des opérations aéroportuaires. L'état de la surface de la moitié centrale de la largeur de la piste doit faire l'objet d'un compte rendu oral (voir RAC 07, Chapitre 2). L'inspection terminée, les résultats doivent être transmis au contrôle de la circulation aérienne et notes pour référence.

#### **IV. BROUILLARD OU FAIBLE VISIBILITE**

Lorsque la visibilité est réduite, en général à cause du brouillard, il faut appliquer des procédures spéciales 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.

Le niveau de visibilité à partir duquel des procédures spéciales deviennent nécessaires peut varier d'un aéroport à l'autre. (L'exploitation en catégorie III exige des procédures spéciales, mais il peut en être de même de l'exploitation en catégorie II). Quel que soit le niveau de visibilité retenu par une administration aéroportuaire pour décider s'il faut appliquer des procédures spéciales, la décision d'appliquer ces procédures devrait être prise un peu avant que la visibilité ne tombe à ce niveau. Une fois en vigueur, ces procédures doivent continuer à s'appliquer jusqu'à ce que l'on note une nette tendance à l'amélioration. Là encore, il convient d'attendre que la visibilité soit légèrement supérieure au niveau convenu avant d'en interrompre l'application.

Outre ces procédures, il ne faut pas oublier que certaines installations et certains services sont exigés pour l'exploitation en catégories II et III. Par exemple, les feux d'approche, les feux de voies de circulation et le système d'alimentation électrique auxiliaire doit être conformes aux normes des catégories II et III stipulés dans le RAC 07.

L'ILS doivent satisfaire les spécifications des catégories II et III énoncées au Chapitre 3 de la 1ère Partie du Volume I de RAC 10 et la piste doit être protégée par une zone dégagée d'obstacles conforme aux spécifications du RAC 07.

#### **4.1 PROCEDURES APPLICABLES PAR FAIBLE VISIBILITE**

Lorsque les conditions de visibilité sont inférieures a un minimum convenu et que des opérations aériennes sont prévues, le contrôle de la circulation aérienne doit en informer le service des



opérations aéroportuaires qui doit entreprendre les contrôles nécessaires pour assurer la sécurité de la surface de l'aéroport en catégorie II ou III. Les exploitants devraient être informés immédiatement avant l'entrée en vigueur des procédures applicables en cas de faible visibilité.

A la suite de l'appel initial du contrôle de la circulation aérienne, le service des opérations aéroportuaires devrait prendre les mesures ci-après, selon les besoins :

- informer le service de sûreté de l'aéroport que l'accès des véhicules et du personnel au côté piste est limité;
- délimiter les zones interdites en allumant les feux appropriés, ou en installant des feux portatifs;
- veiller à ce que tous les ouvriers qui travaillent sur l'aire de manœuvre évacuent le secteur et s'assurent que le chantier est balisé et que les mesures de sécurité voulues ont été prises;
- vérifier que les feux qui délimitent la zone sensible de l'ILS sont effectivement allumés ;
- informer les services ci-après que des opérations en catégorie ... sont en cours sur la piste en exploitation :
  - Service de sauvetage et d'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.

Lorsque le service de sûreté coté piste a interdit tous les points d'accès contrôlés, le service des opérations devra peut-être prévoir des véhicules de guidage pour accompagner tous les véhicules essentiels qui doivent traverser les voies de circulation pour se rendre à des postes de stationnement éloignés, aux dépôts de carburant, etc.

Les préposés à la sûreté du périmètre devraient signaler au service des opérations tout véhicule ou tout individu non autorisé qu'ils ont vu entrer sur l'aire de mouvement ; une équipe doit être expédiée pour faire enquête et le

Contrôle de la circulation aérienne de même que la direction des opérations devraient être tenus au courant de la situation.

Lorsque le contrôle de la circulation aérienne signale que les conditions d'exploitation en catégories II ou III ne sont plus applicables, le service des opérations devrait s'assurer que les mesures décrites aux paragraphes ci-dessus sont annulées et que les personnes contactées antérieurement en sont informées.