

RÉPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**GUIDE RELATIF A L'ENLEVEMENT DES
AVIONS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISES**

Réf : G-D SA- 8185-AGA

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédaction	KONZIKINGUI LOEMBABETI	Groupe AGA		
Vérification	KONZIKINGUI Brice Nicaise	Chef de Service Normes et Sécurité des Aérodrômes	20 JUIN 2017	
Validation	MOTOLY Arcadius Michel	Directeur de la Sécurité Aérienne	22 JUIN 2017	
Approbation	DZOTA Serge Florent	Directeur General de l'ANAC	26 JUIN 2017	

Édition 01 – juin 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	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
LPE	3	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
ER	4	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
LR	5	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
TM	6	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
I.	8	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
II.	8	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
III.	8-10	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
IV.	10-11	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
V.	11	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
VI.	11	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
VII	12	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
VIII	13-14	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
IX	14 – 23	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 2017
X	23-25	01	19 Juin 2017		19 Juin 2017
XI	25	01	19 Juin 2017	00	19 Juin 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
Arrêté 11193	MTACMM	Conception, exploitation technique et la certification et hélistations		05 mai 2015
Doc. 9981	OACI	PANS aérodromes	1 ^{ère} édition	2015
Doc 9137-AN/898	OACI	Manuel des services d'aéroport. 8ème Partie EXPLOITATION	1 ^{ère} édition	1983



TABLE DE MATIERES

LISTE DE DIFFUSION	2
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	3
ENREGISTREMENT DES REVISIONS	4
LISTE DES RÉFÉRENCES.....	5
TABLE DE MATIERES	6
Objectif du plan	7
Notification de l'accident à la Direction de l'Aéronautique Civile	7
Description de l'aéroport.....	7
Plan quadrillé de l'aéroport.....	7
Organisation et répartition des responsabilités.....	8
Entités appelées à intervenir dans le plan	8
Liste des types aéronefs desservant l'aéroport	11
Procédures de communication	11
Vidange du carburant des aéronefs.....	12
Méthodes d'enlèvement types	13
Préservation de l'aéronef	14
Equipements et matériel	23
Arrangements	25



Objectif du plan

Le présent plan a pour objectif de définir la répartition des responsabilités en matière d'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé. Il décrit les mesures que doivent prendre les responsables des opérations d'enlèvement et les accords ou/et les arrangements que doivent conclure les exploitants d'aéronefs, les entreprises locales et les autres aéroports en vue de l'enlèvement rapide d'un aéronef accidentellement immobilisé.

Il décrit également sans y limiter les méthodes et le matériel utilisés pour l'enlèvement des aéronefs.

En sus des méthodes décrites dans ce plan, il appartient aux responsables d'enlèvement des aéronefs de consulter systématiquement les consignes des constructeurs aéronautiques à ce sujet, et en particulier celles relatives à l'enlèvement des aéronefs lourds.

Notification de l'accident à la Direction de l'Aéronautique Civile

La notification de l'accident doit être adressée par les voies les plus rapides (Téléphone de préférence et confirmation par télégramme) à la Direction Générale de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, à Brazzaville.

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

Adresse : BP : 128 , quartier Clairon – Brazzaville

Téléphone : (242) 02 81 02 27

A signaler que l'épave ne devrait pas être dérangée jusqu'à l'arrivée de l'investigateur conformément aux dispositions réglementaires.

I. La notification de l'accident doit comprendre les renseignements suivants :

1. Date et heure de l'accident ;
2. Lieu ;
3. Type d'aéronef, nationalité et marque d'immatriculation ;
4. Propriétaire, exploitant ou affréteur, en indiquant s'ils ont été informés ;
5. Aérodrome de départ et de destination ;
6. Nom du pilote, commandant de bord ;
7. Nombre de personnes tuées ou grièvement blessées et dommages au matériel ;
8. Nature et circonstances de l'accident ;
9. Adresse ou téléphone d'où émane la notification.

II. Responsabilité de notification d'accident à la Direction de l'Aéronautique Civile :

1. L'obligation de notifier incombe en premier lieu au pilote ou à un membre de l'équipage, si l'un ou l'autre est en état de l'assumer ;
2. Si ni le pilote ni aucun membre de l'équipage n'est en état de remplir cette obligation, la notification doit être faite :
 - Si l'accident a eu lieu sur un aérodrome ou à proximité, par le Commandant de cet aérodrome ;



- Dans tous les autres cas, par l'autorité locale civile ou militaire qui, la première, a connaissance de l'accident, cette autorité locale doit en outre prévenir le commandant de l'aérodrome le plus proche.

I. Description de l'aéroport :

Information générale sur l'aéroport

II. Plan quadrillé de l'aéroport

Le plan quadrillé à jour de la zone d'aérodrome et sa zone avoisinante doit figurer dans le plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés.

III. Organisation et répartition des responsabilités

III-1 : Autorité aéroportuaire

Les responsabilités spécifiques de l'autorité aéroportuaire en la mise à exécution de ce plan comprennent sans s'y limiter les activités suivantes :

- a) la désignation d'un coordonnateur qualifié pour l'exécution du plan ;
- b) l'émission du NOTAM nécessaire, s'il y a lieu;
- c) la coordination de toutes les opérations de l'aéroport avec les organes des services de la circulation aérienne pour la poursuite des opérations, lorsque cela est possible;
- d) la détermination de tous les obstacles conformément aux critères OACI de dégagement d'obstacles et s'il y a lieu, la prise de décision de fermeture de certaines parties de l'aire de mouvement;
- e) l'adoption de mesure de sûreté sur le lieu de l'accident et la coordination avec le service d'investigations techniques sur les accidents d'aviation des mesures à prendre avant d'entreprendre l'enlèvement de l'aéronef;
- f) la fourniture de véhicules et de personnel pour guider le matériel de la compagnie aérienne vers le lieu de l'accident;
- g) l'établissement d'un poste de commandement des opérations d'enlèvement sur le lieu de l'accident, si cela est jugé nécessaire;
- h) l'inspection de toutes les zones avant la reprise des mouvements aériens normaux ;
- i) la tenue d'une réunion où tous les intéressés passent en revue l'opération d'enlèvement.

Le débat peut notamment porter sur les besoins du service d'investigations techniques, sur les accidents d'aviation, sur le rapport chronologique du coordonnateur d'aéroport et sur les procédures et le matériel utilisés au cours de l'opération. Il peut être souhaitable que tous les exploitants d'aéronefs, notamment ceux qui utilisent le même type de matériel, soient invités à assister à la réunion ;

- j) la modification ou la mise à jour du plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés afin de résoudre les problèmes révélés au cours de la réunion citée ci-dessus en h).



III-2 Coordonnateur pour l'exécution du plan :

Le coordonnateur désigné par l'autorité aéroportuaire est responsable de la mise en application du plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, et le contrôle de l'opération d'enlèvement.

Ce coordonnateur doit parvenir sur les lieux aussi rapidement que possible afin d'entreprendre les mesures de la mise à exécution de ce plan notamment:

- a) la convocation d'une réunion avec le représentant de l'exploitant de l'aéronef, le service d'investigations techniques sur les accidents d'aviation de la DAC, les représentants des compagnies pétrolières locales, des exploitants d'équipement lourd et des autres organismes qui pourraient être nécessaires pour étudier l'opération d'enlèvement la plus appropriée et adopter un plan d'action générale. Ce plan devrait porter sur les points suivants:
 1. routes à suivre entre la zone réservée à l'exploitant de l'aéronef et le lieu de l'accident ;
 2. vidange du carburant pour alléger l'aéronef;
 3. matériel nécessaire et disponible pour l'enlèvement de l'aéronef;
 4. utilisation du matériel de l'aéroport et de l'exploitant de l'aéronef;
 5. expédition du matériel auxiliaire d'appui de l'exploitant de l'aéronef sur les lieux de l'accident;
 6. conditions météorologiques, notamment lorsqu'il est nécessaire de procéder à une opération de levage à l'aide de grues ou de sacs de levage à air comprimé ;
 7. éclairage du lieu ;
 8. plan d'urgence, au cas où des difficultés se présenteraient dans l'exécution du plan initial;
- b) la fourniture d'un véhicule de sauvetage et d'incendie en cas de besoin;
- c) la surveillance du personnel et du matériel d'aéroport affectés à l'opération d'enlèvement ;
- d) la prise de décisions, au nom de l'autorité aéroportuaire, qui pourraient être nécessaires pour accélérer l'enlèvement de l'aéronef accidentellement immobilisé;
- e) le compte rendu sur les pénétrations des surfaces de franchissement d'obstacles lors de la manœuvre des grues ou autre matériel pendant le levage de l'aéronef;
- f) le contrôle des prévisions météorologiques;
- g) la tenue d'un résumé chronologique de l'opération d'enlèvement;
- h) la prise de photographies de l'opération d'enlèvement lorsque cela est possible;
- i) la vérification auprès des services d'entretien d'aéroport appropriés de la présence éventuelle d'installations souterraines, lorsque des excavations sont nécessaires,
- j) la tenu au courant des progrès réalisés dans l'opération d'enlèvement l'autorité aéroportuaire et les exploitants d'aéronefs et;
- k) la participation à la séance de revue de l'opération d'enlèvement.

III-3 Exploitant d'aéronef

L'exploitant d'aéronef est chargé de la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures pour l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés et notamment :

- a) la désignation d'un représentant autorisé à prendre toutes les décisions techniques et financières nécessaires à l'enlèvement de l'aéronef. Le représentant devrait pouvoir utiliser les installations,



les services, le personnel et le matériel de la compagnie nécessaires pour l'opération d'enlèvement;

- b) l'aménée d'escaliers mobiles et l'enlèvement de la poste, des bagages et du fret, étant donné que l'autorisation d'enlever ces articles, doit être demandée au service d'investigations techniques sur les accidents d'aviation;
- c) la désignation éventuelle d'un représentant pour répondre aux questions de la presse et pour émettre des communiqués de presse, s'il y a lieu;
- d) la participation à la séance de revue de l'opération d'enlèvement.

III-4 Représentant de l'exploitant d'aéronef

Le représentant désigné par l'exploitant d'aéronef doit être habilité à prendre toutes les décisions techniques et financières nécessaires à l'enlèvement de l'aéronef, et pouvoir utiliser les installations, les services, le personnel et le matériel de la compagnie nécessaires pour l'opération d'enlèvement.

Les responsabilités spécifiques de ce représentant en la mise à exécution de ce plan comprennent sans s'y limiter les activités suivantes :

- a) l'exécution du plan d'enlèvement élaboré par l'exploitant de l'aéronef pour le cas d'urgence en question;
- b) la programmation des rencontres avec le coordonnateur désigné par l'autorité aéroportuaire, le service d'investigations techniques sur les accidents d'aviation et d'autres intéressés, selon les besoins, pour élaborer un plan détaillé d'enlèvement de l'aéronef;
- c) la décision de consulter éventuellement les constructeurs de la cellule et des moteurs de l'aéronef ou d'autres représentants d'exploitants d'aéronefs ayant l'expérience d'accidents de ce genre;
- d) la participation à la séance de revue de l'opération d'enlèvement.

IV. Entités appelées à intervenir dans le plan :

Autorité aéroportuaire

Fonction,	Nom,	N° téléphone	Adresse
Directeur de l'aéroport			
Officier de permanence 1			
Officier de permanence 2			
Responsable de la navigation			
Coordonnateur désigné pour l'exécution du plan			



2 Sociétés d'assistance en escale (Handler) :

Nom du Handler	Adresse,	N° de Tél

3 Liste des représentants les plus proches des constructeurs des aéronefs et des moteurs

Société	Noms des représentants	N° téléphone	Adresse

4 Liste des mécaniciens et des experts :

Nom,	Fonction,	Adresse,	N° Tél

5 Liste du Personnel et des personnes chargées du Matériel :

Nom,	Fonction,	Adresse,	N° Tél

6 Liste des agents de terrassement et Autres :

Nom,	Fonction,	Adresse,	N° Tél

7 Liste des coordonnateurs des exploitants d'aéronefs :

Nom,	Fonction,	Adresse,	N° Tél

V. Liste des types aéronefs desservant l'aéroport

L'autorité aéroportuaire doit insérer dans le plan la liste des types d'aéronefs desservant l'aéroport.

VI. Procédures de communication

L'autorité aéroportuaire doit veiller à ce que ce plan comprenne les procédures de communication entre les entités qui interviennent dans le plan à savoir :



- Services de la circulation aérienne ;
- Exploitants d'aéronefs ;
- Sociétés d'assistance en escale (Handler) ;
- Fournisseurs du matériel ;
- Représentants les plus proches des constructeurs des aéronefs et des moteurs (s'ils existent) ;
- Mécaniciens et experts ;
- Personnel chargé du matériel ;
- Agents de terrassement et autres.

VII. Vidange du carburant des aéronefs

L'autorité aéroportuaire doit conclure des arrangements avec les compagnies pétrolières locales pour l'exécution de la vidange, du stockage et de la mise au rebut du carburant, y compris le carburant contaminé, d'un aéronef immobilisé afin de faciliter son enlèvement.

Quelques méthodes de vidange d'un aéronef accidentellement immobilisé sont décrites ci-après. Toutefois les précautions de sécurité applicables à l'avitaillement et à la vidange du carburant doivent être respectées.

VII-1 Vidange normale

Une vidange normale peut être effectuée lorsque le circuit de carburant et le circuit électrique de bord n'ont subi que de légers dommages.

VII-2 Vidange à l'aide des pompes du circuit de carburant de bord avec alimentation électrique extérieure

Lorsque les dommages subis par l'aéronef interdisent la mise sous tension du circuit électrique de bord, les pompes de bord peuvent être utilisées individuellement en les raccordant directement à l'alimentation électrique. Dans ce cas, on peut utiliser un câble électrique pour alimenter directement les pompes au moyen d'une source d'alimentation extérieure appropriée.

VII-3 Vidange par aspiration

La vidange par aspiration peut être effectuée à l'aide de la pompe de vidange d'un camion citerne par l'intermédiaire de la prise d'avitaillement sous pression. Cette méthode de vidange peut également se faire en introduisant un tuyau d'aspiration dans les orifices de remplissage d'extrados. Toutefois, ladite méthode n'est recommandée qu'en dernier ressort. La vidange effectuée à l'aide des pompes du circuit de bord et par aspiration simultanément par l'intermédiaire de la prise d'avitaillement sous pression assurera les débits les plus élevés possibles et devrait être utilisée lorsque le facteur temps est critique.

VII-4 Vidange par les robinets de purge des puisards :

Lorsque l'aéronef est sensiblement horizontal et que les réservoirs sont vidangés, la quantité de carburant restant dans les puisards est insignifiante. Cependant, si les pompes du circuit de bord sont hors fonctionnement et s'il n'est pas possible de procéder à la vidange par aspiration, une vidange très lente peut être effectuée par les robinets de purge des puisards. La vidange prend de nombreuses



heures et l'aéronef doit être soulevé suffisamment pour remplir les fûts ou autres récipients par gravité.

VIII. Méthodes d'enlèvement types

Pour toutes causes d'immobilisation accidentelle d'un aéronef il existe diverses méthodes types d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés décrites dans la documentation du constructeur aéronautique.

Le tableau ci-après illustre quelques méthodes d'enlèvement types pour chaque cause d'immobilisation.

Causes d'immobilisations	Méthodes d'enlèvement types
Affaissement de l'atterrisseur avant	Utilisation de vérins et de sacs pneumatiques de levage; levage avec grue et utilisation d'élingues spécialement conçues.
Atterrisseur principal affaissé ou relevé, mais atterrisseur avant intact et sorti	Vérins de levage, sacs pneumatiques de levage ou grues.
Affaissement d'un côté seulement de l'atterrisseur principal	Vérins de levage, sacs pneumatiques de levage ou grues
Affaissement de l'ensemble du train d'atterrissage	Vérins de levage, sacs pneumatiques de levage et grues.
Un ou plusieurs des atterrisseurs principaux en dehors de la chaussée, aéronef non endommagé	En supposant que le train d'atterrissage de l'aéronef soit enlisé dans un sol mou ou dans la boue, un équipement supplémentaire de halage ou l'emploi de sacs pneumatiques de levage suffira habituellement pour ce type d'opération. Il peut être nécessaire de construire une rampe provisoire avec des madriers, des nattes, etc.
Affaissement de l'atterrisseur avant	Vérins de levage, sacs pneumatiques de levage ou grues.
Pneus éclatés et/ou roues endommagées	Vérins de levage et pièces de rechange



VIII-1 Enlèvement des aéronefs légers

L'enlèvement des aéronefs de ce type peut être assuré avec sécurité et efficacité sans exiger un équipement spécial. Les facteurs qui doivent être pris en considération lors de l'enlèvement à considérer sont les suivants:

- dispositions permettant d'assurer la mise en place rapide d'unités mobiles spéciales sur les lieux;
- possibilité de disposer d'élingues, de vérins de levage, de sacs pneumatiques de levage et des plates-formes à roues;
- le contrôle des opérations sera assuré par un personnel expérimenté.

VIII-2 Enlèvement des aéronefs lourds

Lorsqu'un aéronef lourd doit être enlevé à la suite d'un accident grave, l'opération s'effectue en principe en quatre phases :

1ère phase : En premier lieu, si l'aéronef s'est immobilisé en dehors de la surface en dur de l'aéroport, il sera probablement nécessaire d'aménager des voies d'accès provisoires (Fig 1) afin de pouvoir amener sur place le matériel lourd de levage, haler l'aéronef et le ramener sur la surface en dur. Une voie provisoire sera probablement nécessaire aussi bien pour le passage des camions-citernes, si l'on doit vidanger de grandes quantités de carburant, que pour les aller et retour des camions et autres véhicules lourds. Lorsque le sol est mou, l'opération sera plus longue et plus compliquée si l'on néglige d'aménager une bonne voie d'accès jusqu'au lieu de l'accident.

2ème phase : consiste à alléger et à préparer l'aéronef pour l'enlèvement. L'allègement nécessitera la vidange du carburant et le démontage des moteurs en plus de l'enlèvement des marchandises, du matériel de cabine et autres accessoires amovibles. Il peut aussi être utile quelquefois de diminuer la hauteur totale de l'aéronef en enlevant la dérive afin que l'on puisse continuer à utiliser la piste impliquée. Si l'enlèvement de l'aéronef doit demander beaucoup de temps, il peut être nécessaire de protéger contre les intempéries les parties exposées de la cellule et des moteurs.

3ème phase : consiste à lever l'aéronef et à le préparer pour le remorquage. Chaque fois que cela sera possible, il conviendra de remorquer l'aéronef sur son propre train d'atterrissage, ce qui peut obliger à renforcer ou à consolider les parties endommagées.

4ème phase : La phase finale de l'opération consiste à transporter l'aéronef hors du lieu de l'accident en utilisant certaines méthodes de levage. Dans les cas où l'aéronef est sur son train d'atterrissage, le halage à l'aide d'un treuil est en général préférable au remorquage.

Les dispositions typiques d'utilisation du matériel et des sacs pneumatiques de levage sont illustrées dans les figures de 2 à 9.

IX. Préservation de l'aéronef

Le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef est responsable de la préservation, dans toutes les mesures du possible, de l'aéronef et des éléments de celui-ci, du fret, de la poste et de tous les enregistrements.

L'aéronef ne doit pas être déplacé sans l'assentiment du service d'investigations techniques sur les accidents. Cependant, dans des cas exceptionnels où la sécurité d'autres aéronefs est en danger,



l'aéronef immobilisé devrait être enlevé aussi rapidement que possible en prenant le maximum de précautions nécessaires.

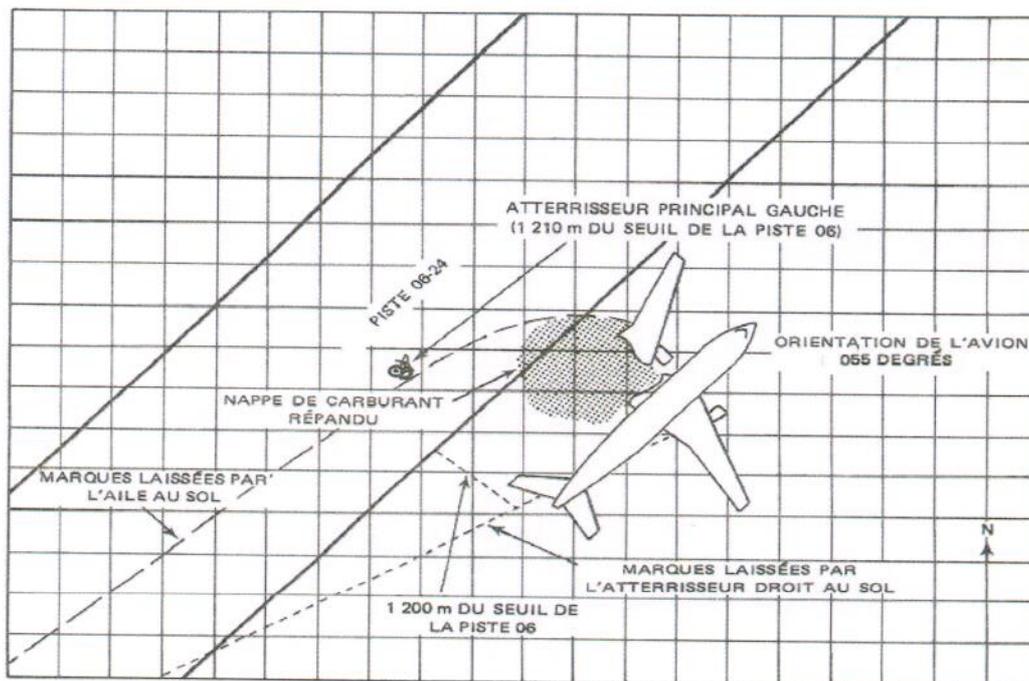
Si l'aéronef ou des parties de celui-ci doivent être déplacées avant l'achèvement des investigations techniques, il importe que cette opération ne soit pas effectuée avant que:

1. des photographies aient été prises et comprennent :

- des vues générales de l'aéronef sous quatre angles ;
- les parties endommagées ou détachées ;
- la position de tous les interrupteurs et commandes du poste de pilotage ;
- l'emplacement et la position de l'aéronef et des parties détachées de celui-ci devraient être indiqués au moyen de piquets fichés dans le sol ou de marques à la surface.

2. l'emplacement et la position de tous les éléments principaux aient été marqués au sol;

3. un croquis du lieu de l'accident ait été fait, avec indication des marques au sol, ce croquis devrait indiquer l'emplacement de tous les éléments principaux et leur position relative par rapport à un point ou à une droite de référence. Le croquis devrait de préférence être tracé sur papier quadrillé tel qu'illustré ci-dessous.



Exemple de croquis d'un lieu d'accident

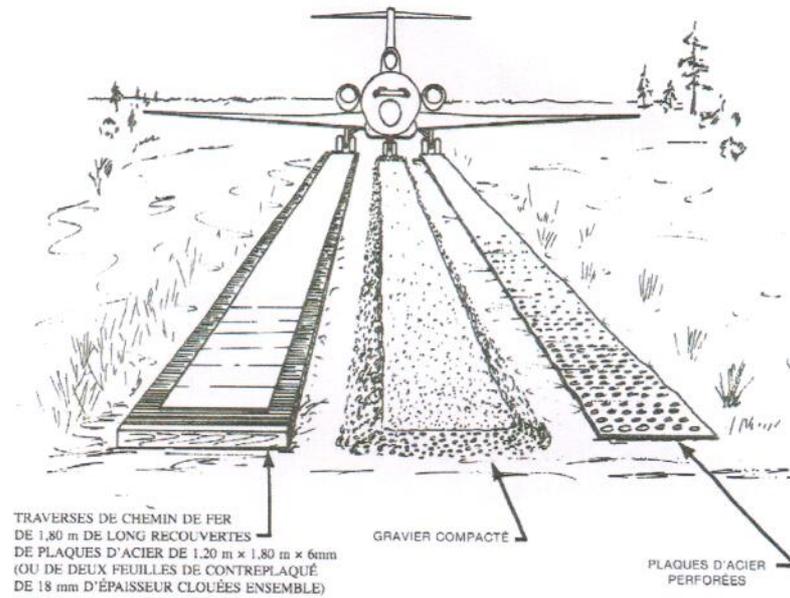


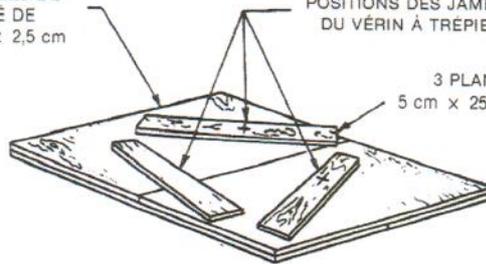
Fig. 1 : Différents types de surfaces préparées



4 FEUILLES CROISÉES DE
CONTREPLAQUÉ DE
120 cm x 240 cm x 2,5 cm

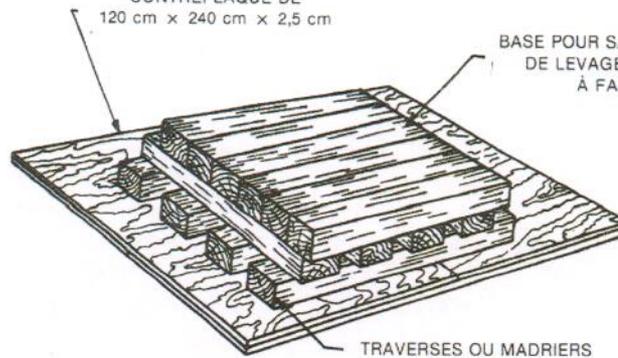
POSITIONS DES JAMBES
DU VÉRIN À TRÉPIED

3 PLANCHES DE
5 cm x 25 cm x 180 cm



4 FEUILLES CROISÉES DE
CONTREPLAQUÉ DE
120 cm x 240 cm x 2,5 cm

BASE POUR SACS PNEUMATIQUES
DE LEVAGE OU POUR VÉRIN
À FAIBLE LEVÉE



*Note.— On peut utiliser du contreplaqué de 2 cm à défaut de
contreplaqué de 2,5 cm et, à défaut de contreplaqué, de la tôle d'acier.*

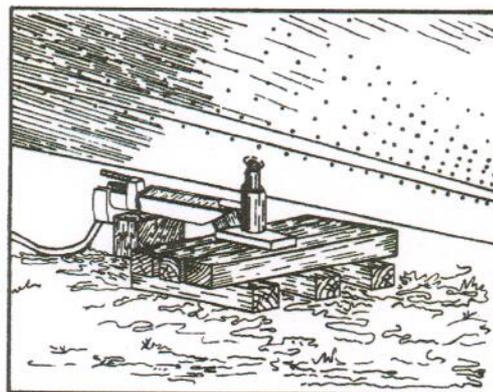


Fig. 2: Bases pour vérins et sacs pneumatiques de levage en terrain mou

Aras

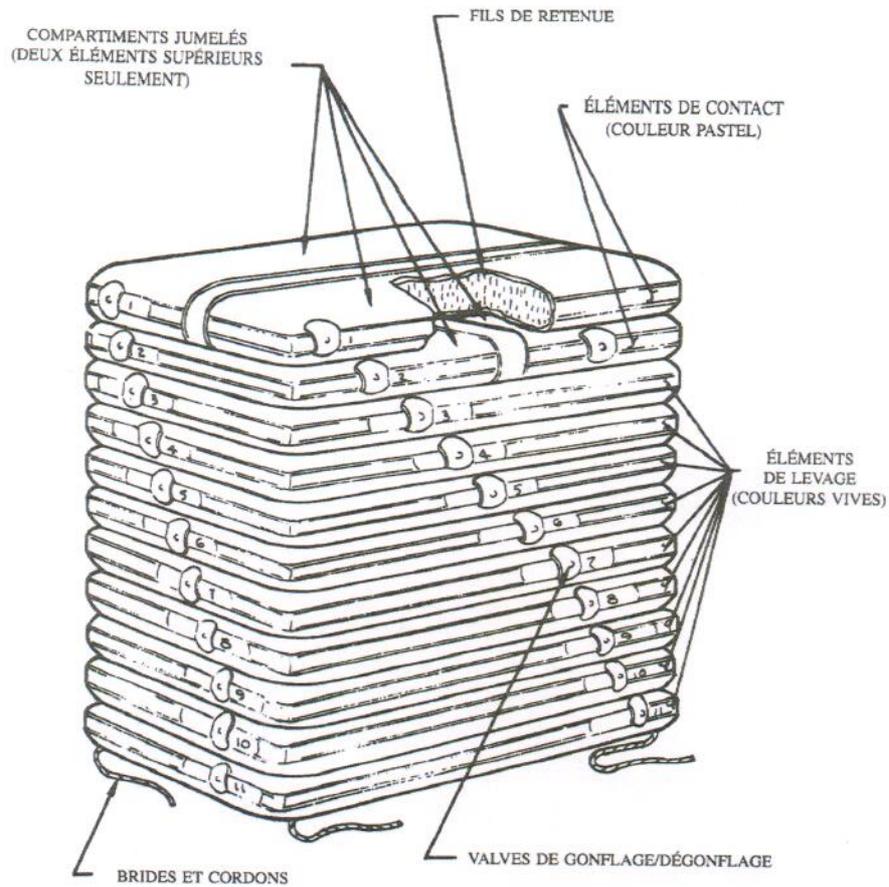
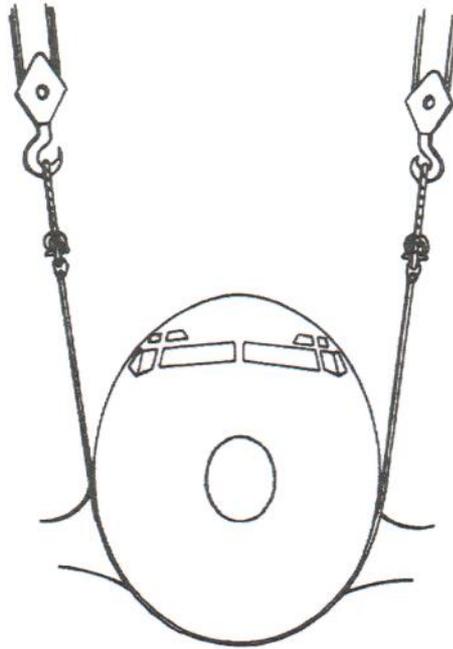
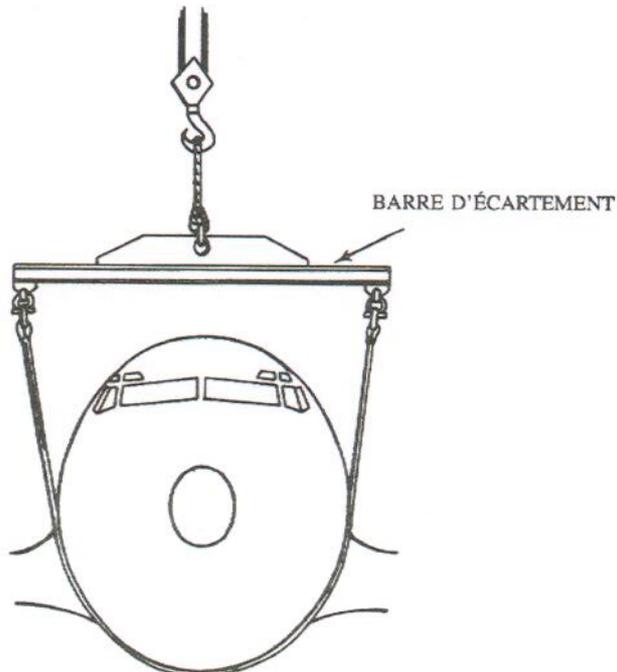


Fig. 3 : Sac pneumatique de levage à grande stabilité de 25 tonnes



MÉTHODE À DEUX GRUES



MÉTHODE À UNE SEULE GRUE

Fig. 4 : Illustration de la méthode de levage de la pointe avant à l'aide de grues mobiles

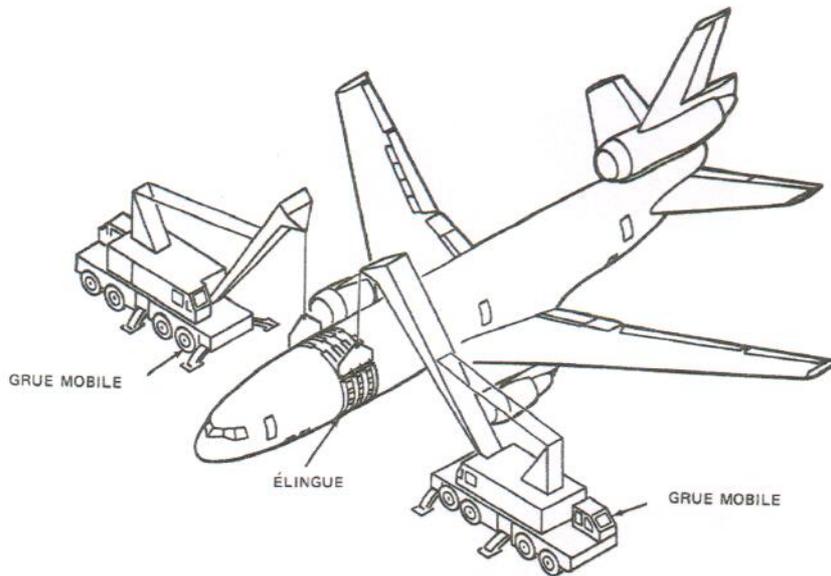


Fig. 5 : Illustration de la méthode de levage de la pointe avant à l'aide de grues mobiles

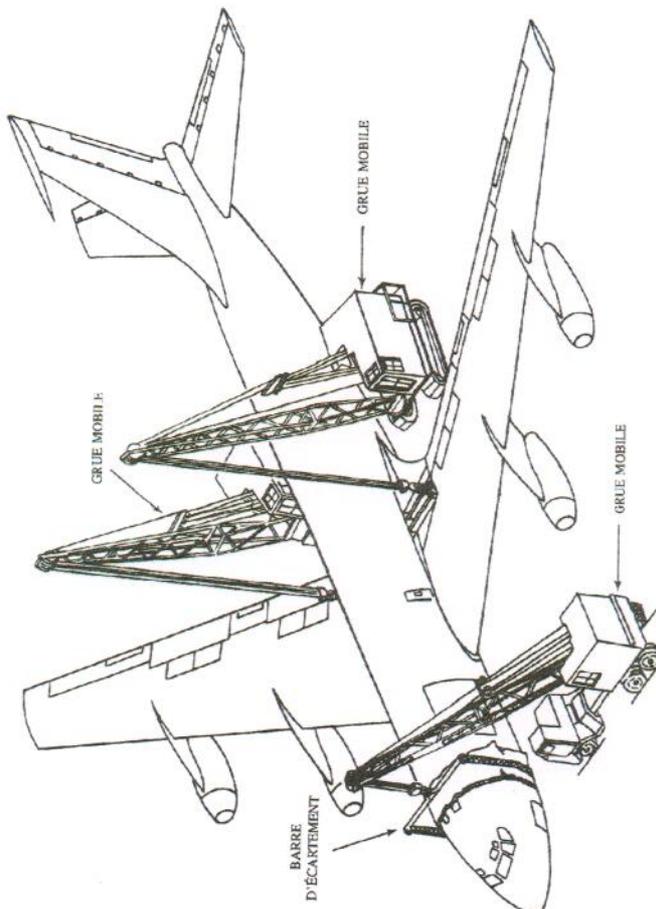


Fig. 6 : Illustration de la méthode de levage d'un avion au moyen de grues mobiles

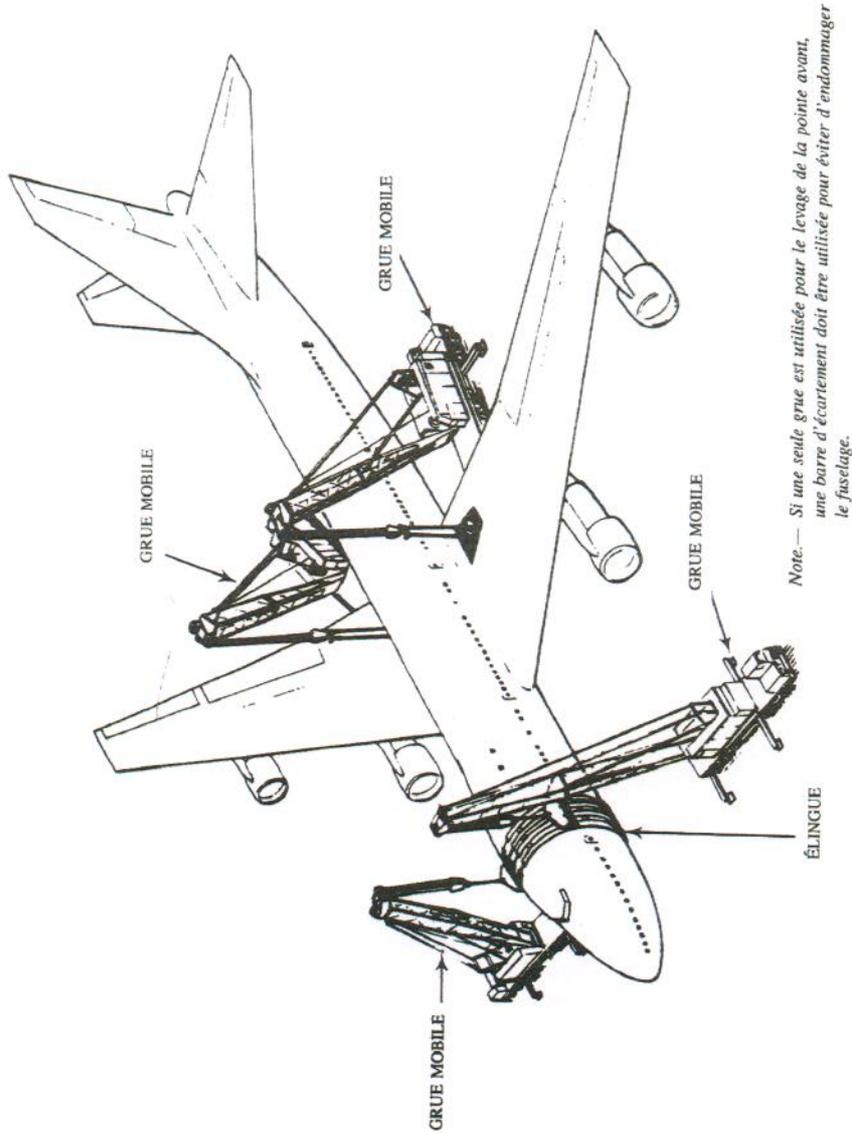


Fig.7 : Illustration de la méthode de levage d'un gros-porteur au moyen de grues mobiles

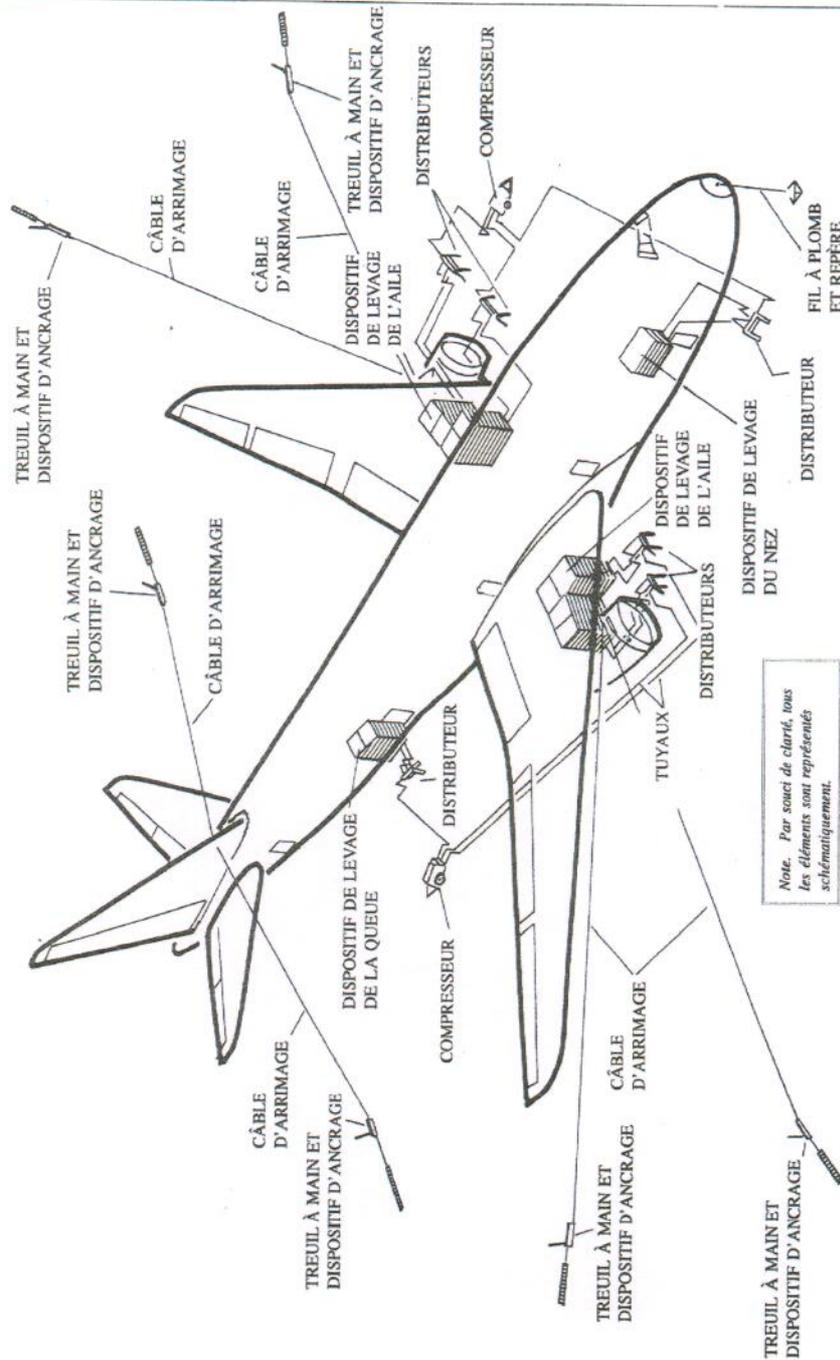


Fig. 8 : Disposition typique du matériel

Handwritten signature or mark.

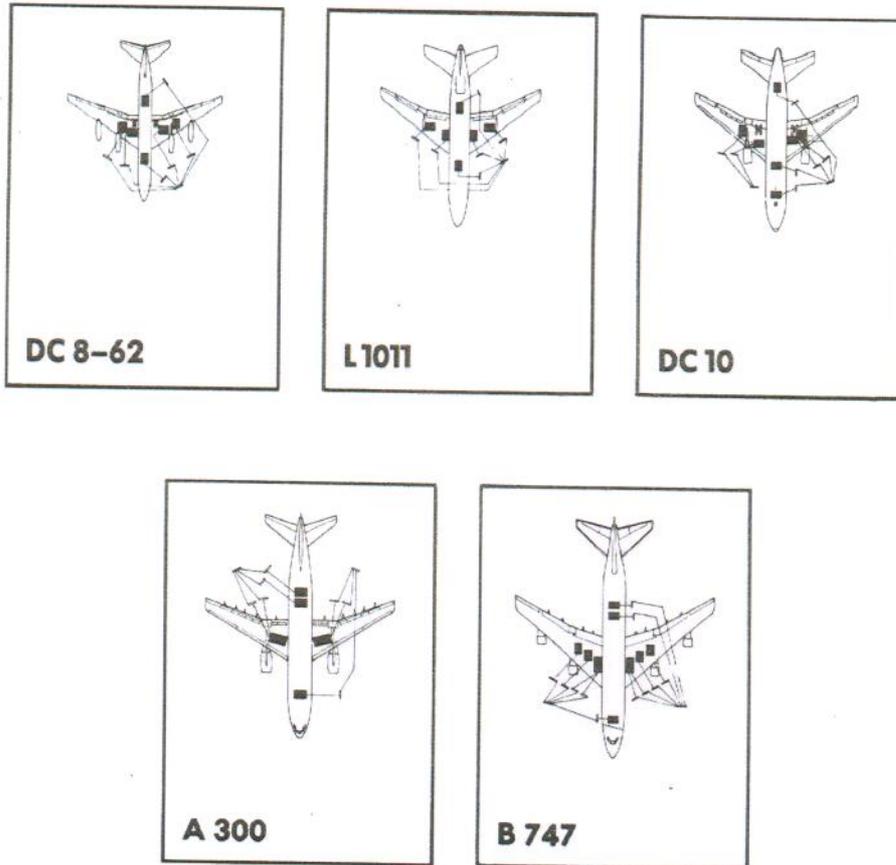


Fig. 9 : Disposition typique des sacs pneumatiques de levage.

X. Equipements et matériel :

Afin de répondre aux besoins matériels et humains lors d'une opération d'enlèvement, l'autorité aéroportuaire doit recenser et dresser conformément aux tableaux ci-dessous, la liste du matériel disponible à l'aéroport, et dont disposent les sociétés d'assistance en escale et les entreprises à proximité de l'aéroport ou autres fournisseurs.

Les listes du matériel général et spécial d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés figurent dans les annexes 1 et 2 du présent document.

a) Matériel pour la dépose d'équipement pour réduire la masse de l'aéronef accidenté

Type du matériel	Quantité	Emplacement	Délai moyen nécessaire pour amener ce matériel jusqu'à l'aéroport



b) Matériel redressement et étayage

Type du matériel	Quantité	Emplacement	Délai moyen nécessaire pour amener ce matériel jusqu'à l'aéroport

c) Matériel arrimage

Type du matériel	Quantité	Emplacement	Délai moyen nécessaire pour amener ce matériel jusqu'à l'aéroport

d) Matériel d'appui au sol

Type du matériel	Quantité	Emplacement	Délai moyen nécessaire pour amener ce matériel jusqu'à l'aéroport

e) Matériel de levage

Type du matériel	Quantité	Emplacement	Délai moyen nécessaire pour amener ce matériel jusqu'à l'aéroport

f) Matériel de déplacement

Type du matériel	Quantité	Emplacement	Délai moyen nécessaire pour amener ce matériel jusqu'à l'aéroport



g) Matériel de communications

Type du matériel	Quantité	Emplacement	Délai moyen nécessaire pour amener ce matériel jusqu'à l'aéroport

h) Matériel pour l'abri du personnel

Type du matériel	Quantité	Emplacement	Délai moyen nécessaire pour amener ce matériel jusqu'à l'aéroport

i) Equipements à la disposition du Handler:

Handler 1	Handler 2	Autres

XI. Arrangements

Certains avions nécessitent pour leur enlèvement un type de matériel spécialisé de levage indispensable, comme les sacs pneumatiques et vérins spéciaux non disponibles dans tous les aéroports. Des arrangements peuvent être conclus entre les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de ces types de matériel, en vue de leur utilisation. Les éléments pertinents de ces arrangements doivent figurer dans le tableau ci-dessous :

Exploitants d'aéronefs	Fournisseur du matériel	Matériels	Contact et localité du fournisseur

RÉPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**PROCEDURE D'INSPECTION DE L'AIRE DE
MOUVEMENT DE L'AERODROME**

Réf : P–DSA– 8200–AGA

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédaction	MOPANGO	Groupe AGA		
Vérification	KONDZIKINGUI Brice Nicaise	Chef de Service Normes et Sécurité des Aérodromes		
Validation	MOTOLY Arcadius Michel	Directeur de la Sécurité Aérienne		
Approbation	DZOTA Serge Florent	Directeur General de l'ANAC		

Édition 01 – juin 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	29 Juin 2017	00	29 Juin 2017
LPE	3	01	29 Juin 2017	00	29 Juin 2017
ER	4	01	29 Juin 2017	00	29 Juin 2017
LR	5	01	29 Juin 2017	00	29 Juin 2017
TM	6	01	29 Juin 2017	00	29 Juin 2017
1	7	01	29 Juin 2017	00	29 Juin 2017
2	7	01	29 Juin 2017	00	29 Juin 2017
3	7	01	29 Juin 2017	00	29 Juin 2017
4	7	01	29 Juin 2017	00	29 Juin 2017
5	7	01	29 Juin 2017	00	29 Juin 2017
6	8-9	01	29 Juin 2017	00	29 Juin 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
Arrêté 11193	MTACMM	Conception, exploitation technique et la certification et hélistations		05 mai 2015
Doc 9137-AN/898	OACI	Manuel des services d'aéroport. 8 ^{ème} partie EXPLOITATION	1 ^{ère} Edition	1983



TABLE DE MATIERES

LISTE DE DIFFUSION	2
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	3
ENREGISTREMENT DES REVISIONS	4
LISTE DES RÉFÉRENCES	5
TABLE DE MATIERES	6
1. OBJET	7
2. DOMAINE D'APPLICATION	7
3. DEFINITIONS.....	7
4. RESSOURCES ET MOYENS.....	7
5. MISE EN ŒUVRE	7
6. PROCESSUS DES INSPECTIONS.....	8



1 OBJET

Cette procédure décrit l'inspection relative aux inspections de l'aire de mouvement d'un aéroport de la République du Congo.

2 DOMAINE D'APPLICATION

La présente procédure s'applique aux aéroports ouverts à la circulation aérienne publique et aux aéroports agréés à usage restreint,

Il définit les dispositions relatives aux inspections de premier niveau dans le cadre de l'entretien de l'aire de mouvement de l'aéroport.

3 DEFINITIONS

- Aire de trafic : aire définie sur un aéroport terrestre, destinée aux avions pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien ;
- Aire de manœuvre : partie d'un aéroport à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des avions à la surface, à l'exclusion des aires de trafic ;
- Aire de mouvement : partie d'un aéroport à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des avions à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et la ou les aires de trafic ;
- Mouvement : chaque décollage ou chaque atterrissage d'avion ;
- Contaminant : substance indésirable sur une piste aéronautique susceptible d'altérer les performances des avions pendant les opérations de roulage, de décollage et d'atterrissage.

4 RESSOURCES ET MOYENS

- Personnel
- Matériel et équipements appropriés

5 MISE EN ŒUVRE

Les inspections de premier niveau de l'aire de mouvement de l'aéroport consistent notamment à :

- collecter des informations sur l'état global de l'aire ;
- informer le représentant local de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne, s'il existe, des constats de l'inspection de l'aire de mouvement ;
- effectuer, en tant que de besoin, des actions immédiates.

L'inspection de premier niveau de l'aire de mouvement de l'aéroport sont effectuées par l'exploitant de l'aéroport.



6 PROCESSUS DES INSPECTIONS

Les inspections des aires de mouvement portent en particulier sur la détérioration visible de la surface de la chaussée, y compris les aides visuelles éventuelles, sur la présence de contaminants, de dangers temporaires comme des débris, objets, animaux ou aéronefs mal placés ainsi que l'existence de travaux non prévus.

6.1. Pour toute piste en service avec ses accotements éventuels, des inspections sont effectuées :

- au moins trois fois par jour pour une piste en service recevant au moins une ligne commerciale régulière, lorsque le trafic attendu pour cette piste est supérieur à 60000 mouvements ;
- une première inspection entre 4 heures et 7 heures du matin (heure locale) ou avant la prise de service de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne s'il existe ;
- une deuxième inspection en milieu de journée ;
- une troisième inspection avant les opérations de nuit, ces inspections sont espacées d'au moins cinq heures ;
- au moins deux fois par jour pour une piste en service recevant au moins une ligne commerciale régulière et dont le trafic attendu est supérieur à 200 mouvements par an :
- une première inspection avant la prise de service de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne s'il existe ou avant le premier vol attendu ou entre 4 heures et 7 heures du matin (heure locale) ;
- une deuxième inspection au plus tôt cinq heures après la première, sauf lorsqu'aucun mouvement n'est attendu dans la journée ;
- au moins une fois par jour pour une piste en service présentant des conditions de trafic différentes, sauf lorsqu'aucun mouvement n'est attendu dans la journée.

6.2 Pour toute aire de manœuvre et en dehors des pistes en service, des inspections sont effectuées :

- au moins deux fois par jour pour un aéroport recevant au moins une ligne commerciale régulière et dont le trafic attendu est supérieur à 200 mouvements par an ;
- une première inspection avant la prise de service de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne s'il existe ou avant le premier vol attendu ou entre 4 heures et 7 heures du matin (heure locale) ;
- une deuxième inspection au plus tôt cinq heures après la première, sauf lorsqu'aucun mouvement n'est attendu dans la journée ;
- au moins une fois par jour pour tout aéroport présentant des conditions de trafic différentes, sauf lorsqu'aucun mouvement n'est attendu dans la journée.

6.3 Pour toute aire de trafic, des inspections sont effectuées :

- au moins deux fois par jour pour des aéroports recevant au moins une ligne commerciale régulière et dont le trafic attendu est supérieur à 200 mouvements par an ;
- une première inspection avant la prise de service de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne s'il existe ou avant le premier vol attendu ou entre 4 heures et 7 heures du matin (heure locale) ;
- une deuxième inspection au plus tôt cinq heures après la première, sauf lorsqu'aucun mouvement n'est attendu dans la journée ;



- au moins une fois par jour pour tout aérodrome présentant des conditions de trafic différentes, sauf lorsqu'aucun mouvement n'est attendu dans la journée.

6.4 En cas de doute sur l'état de l'aire de manœuvre, des inspections partielles supplémentaires sont effectuées.

6.5 L'exploitant de l'aérodrome ou les utilisateurs des différents secteurs d'aérodrome, chacun en ce qui le concerne, élaborent les procédures relatives aux inspections de l'aire de mouvement qui traitent au moins les points suivants :

- les fréquences des inspections ;
- les types d'observations à entreprendre ;
- les processus de décision pour prendre des mesures correctives ;
- les actions correctrices à moyen terme ;
- les mesures conservatoires immédiates ;
- les comptes rendus d'inspection et leur transmission ;
- les mesures de remplacement dans le cas où une procédure prévue ne pourrait être appliquée ;
- les transmissions de l'information ;
- les services chargés de l'inspection et de l'information ;
- l'archivage des comptes rendus des actions faisant suite à une inspection de premier niveau.

6.6 L'exploitant de l'aérodrome établit, avec les différents organismes et services impliqués dans le bon déroulement des inspections de l'aire de mouvement, des protocoles permettant leur coordination.

Ces protocoles prévoient :

- une coordination préalable à toute inspection d'une piste afin de s'assurer que celle-ci est libre de tout trafic ;
- les conditions de pénétration sur l'aire de manœuvre ;
- les procédures de transfert d'information relatives aux inspections de l'aire de mouvement entre l'exploitant de l'aérodrome et le représentant local de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne, s'il existe ;
- les conditions d'arrêt, de modification ou de reprise de l'exploitation d'une piste.

L'exploitant informe sans délai le représentant local de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne de toute évolution nécessitant une mise à jour du protocole.

6.7 Les dispositions du présent processus ne s'appliquent pas :

- aux visites techniques plus spécialisées et détaillées qui visent à évaluer les besoins importants de maintenance pour garantir la pérennité de l'ouvrage ni à celles relatives au contrôle et à l'entretien des aides visuelles ou des installations connexes de l'aire de mouvement ;
- aux actions réalisées pour les besoins du service de prévention du péril animalier.