

RÉPUBLIQUE DU CONGO

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



GUIDE DE REDACTION DE LA PROCEDURE D'INSPECTION DE L'AIRE DE MOUVEMENT

Réf : G-DSA- 8143-AGA

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédaction	KONDZIKINGUI Brice Nicaise	Chef de Service Normes et Sécurité des Aéroports	01/09/2025	
Vérification	MOTOLY Arcadius Michel	Directeur de la Sécurité Aérienne	02/09/2025	
Validation	MAKAYA-BATCHI Boris Roméo	Directeur Général Adjoint p.i	04/09/2025	
Approbation	DZOTA Serge Florent	Directeur Général de l'ANAC	08/09/2025	

Édition 02 – Septembre 2025

Niveau de diffusion : ☒ Interne ☒ Externe ☐ Confidentiel

LISTE DE DIFFUSION

N° Copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général de l'ANAC	P/E
02	DGA	Direction Général Adjoint	P/E
03	CQ	Cellule Qualité	P/E
04	AERCO	Direction des aéroports du Congo	P/E
05	ASECNA	Représentation de l'ASECNA au Congo	P/E
06	DIE	Direction des Infrastructures et Equipements	P/E
07	-	Autres Exploitants des aéroports privés	P/E
08	SNSA	Service Normes et Sécurité des Aéroports	P/E
09	BNA	Bureau Normes des Aéroports	P/E
10	BSA	Bureau Sécurité des Aéroports	P/E
11	BAD	Bureau Archives et Documentation	P
12	SNA	Service de la Navigation Aérienne	P/E
00	DSA	Directeur de la Sécurité Aérienne	P/E
N00		Inspecteurs de supervision de la Sécurité Aérienne AGA	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	02	02 septembre 2025		
LPE	3	02	02 septembre 2025		
ER	4	02	02 septembre 2025		
LR	5	02	02 septembre 2025		
TM	6	02	02 septembre 2025		
I.	7	02	02 septembre 2025		
II.	7	02	02 septembre 2025		
III.	8	02	02 septembre 2025		
IV.	9	02	02 septembre 2025		
V.	9	02	02 septembre 2025		
VI.	10 – 11	02	02 septembre 2025		
VII	12	02	02 septembre 2025		
VIII	13	02	02 septembre 2025		
IX	13 – 14	02	02 septembre 2025		

M



ENREGISTREMENT DES REVISIONS

N° de Révision	Date d'application	Date d'insertion	Emargement	Remarque
Ed 01 Rév 00	01 Mai 1017	31 Mai 2017		Création Edition 01
Ed 02 Rév 00	Septembre 2025	Septembre 2025		Insertion du nouveau numéro de l'annexe 3007 à l'arrêté dans toutes la structure de la liste de vérification et attribution d'un nouveau numéro du document. C-DSA-8143-AGA



LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Décret	PR	Fixant les conditions de création, d'ouverture, de classification, d'exploitation et de fermeture des aérodromes ouverts ou non à la circulation aérienne publique	n° 2025-68	11 mars 2025
Arrêté 3007	MTACMM	Conception, exploitation technique, certification des aérodromes et hélistations	3 ^{ère} Edition	19 Août 2025
Doc. 9774	OACI	Manuel de certification des aérodromes		2001
Doc. 9981	OACI	PANS aérodromes		2015
Doc 9137-AN/898	OACI	Manuel des services d'aéroport.		1983
P-CQ-2001-ORG	ANAC	Procédure de maîtrise des documents	1 ^{ère} Edition	2018

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Décret	PR	Fixant les conditions de création, d'ouverture, de classification, d'exploitation et de fermeture des aéroports ouverts ou non à la circulation aérienne publique	n° 2025-68	11 mars 2025
Arrêté 3007	MTACMM	Conception, exploitation technique, certification des aéroports et hélistations	3 ^{ème} Edition	19 Août 2025
Doc. 9774	OACI	Manuel de certification des aéroports		2001
Doc. 9981	OACI	PANS aéroports	3 ^{ème} Edition	2020
Doc 9137-AN/898	OACI	Manuel des services d'aéroport. 8 ^{ème} Partie EXPLOITATION	1 ^{ère} Edition	1983
P-CQ-2001-ORG	ANAC	Procédure de maîtrise des documents	1 ^{ère} Edition	2018

I. PREAMBULE

Le présent guide est pris en application de la réglementation nationale en vigueur en matière de la sécurité de l'exploitation des aérodomes.

Il donne des indications sur la structure et le contenu de la procédure d'inspection de l'aire de mouvement par la description d'un modèle.

Il s'applique à tout aérodomme, quel que soit sa classe, et qui fait l'objet de vols régulier.

Les gestionnaires d'aérodommes devraient s'en inspirer pour établir les modalités de réalisations d'inspection de l'aire de mouvement de leur plateforme.

Avant de décoller et/ou d'atterrir, les pilotes doivent avoir des informations sur l'état général des aéroports de départ et/ou d'arrivée. Ces informations (état de l'aire de mouvement et fonctionnement des équipements connexes) sont collectées à travers des inspections réalisées par les services aéroportuaires compétents.

La collecte des données nécessaires doit être rapide (car le plus souvent l'aéroport est en exploitation et donc l'opération doit se réaliser entre deux mouvements d'aéronefs), complète et précise.

II. ROLES ET RESPONSABILITES

L'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des équipements connexes doivent être surveillés et des comptes rendus transmis à l'organisme en charge de la circulation aérienne afin que les exploitants d'avion soient informés en temps réel des capacités opérationnelles de l'aéroport dans le strict respect de la sécurité aérienne.

2.1 ROLES

L'exploitant d'aérodomme est en charge des différentes infrastructures physiques (pistes, voies de circulation, voies de service, parkings avion, espace verte, les panneaux de signalisation et d'indication, les marques, les prolongements d'arrêt, les RESA, les accotements, ...) constituant l'ensemble de l'aire de mouvement. Il en garantie l'intégrité, est donc en charge de l'inspection et des réparations nécessaires.

Le prestataire de service de navigation aérienne est en charge des équipements de navigation aérienne, du balisage et de la circulation aérienne.

N.B : Dans les aéroports nationaux et privés, les deux tâches sont assumées par l'exploitant d'aérodomme.

Les différents organismes suivant leurs rôles et responsabilités devraient désigner clairement les responsables en charge des différents domaines.

Ce tableau désigne les personnes responsables suivant les organismes et les taches.

N°	DESIGNATION	NOMS & PRENOM	ORGANISME / FONCTION	CONTACTS Tél. / Email
1	Etat général de l'aire de mouvement			
2	Bon fonctionnement des équipements de navigation aérienne			
3	Balisage lumineux			
4	Gestion des informations aéronautiques			

2.2 RESPONSABILITES.

La responsabilité de l'état de l'aire de mouvement et du bon fonctionnement des équipements connexes est de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome, sauf pour les cas où, les services de navigation aérienne sont sous la responsabilité d'un prestataire autre que l'exploitant.

En république du Congo, selon la classification de l'aéroport les responsabilités ne sont pas les mêmes :

Pour les aéroports nationaux et privés : l'exploitant d'aérodrome est seul responsable de l'état de l'aire de mouvement et du bon fonctionnement des équipements connexes;

Pour les aéroports internationaux concédés :

- L'exploitant d'aérodrome a la responsabilité de l'état de l'aire de mouvement ;
- Le prestataire de service de navigation aérienne a la responsabilité du bon fonctionnement des équipements connexes et de la circulation aérienne.

Chacun des deux organismes a donc la charge des inspections qui lui sont dévolues. Toutefois une coordination étroite est obligatoire avec des procédures claires entre les deux organismes.

III. FREQUENCE DES INSPECTIONS

L'aire de mouvement doit être inspectée régulièrement et aussi fréquemment que possible. Les fréquences ci-après devraient être considérées comme des minimums :

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

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE DE REDACTION DE LA PROCEDURE D'INSPECTION DE L'AIRE DE MOUVEMENT	Page: 9 de 14 Révision: 00 Date: 02/09/2025
--	--	--

A l'aube - Inspection minutieuse de la surface de toutes les pistes, sur toute leur largeur. La visite de la piste devrait prendre environ 15 minutes (2 passages).

En matinée - Inspection de toute (s) la (les) piste (s), avec possibilité d'interruption sans préavis, en portant une attention particulière aux surfaces situées entre les feux de bord de piste.

En après-midi - Répéter l'inspection du matin.

Au crépuscule - Inspection de toutes les pistes. Cette inspection doit être effectuée pour maintenir un intervalle régulier entre les inspections lorsque l'inspection des feux doit être effectuée tard en soirée; elle devrait porter sur toutes les surfaces de piste ;

- b) **Voies de circulation** - Inspection quotidienne des voies utilisées de façon régulière ;
- c) **Aires de trafic** - Inspection quotidienne ;
- d) **Surfaces gazonnées**- Les surfaces qui peuvent être utilisées par des aéronefs devraient être inspectées aussi fréquemment que les chaussées adjacentes. Les autres surfaces gazonnées devraient être inspectées à des intervalles suffisamment rapprochés, pour déceler toute détérioration éventuelle de la surface.

IV. MOYENS UTILISES

- Comptes rendus des inspections précédentes ;
- Véhicule muni d'un gyrophare et d'une radio VHF en contact bilatéral avec les services de navigation aérienne ;
- Un plan de l'aire de manœuvre avec inscrit dessus le numéro de la fréquence tour et le numéro de téléphone de la tour;
- Un téléphone de service avec un numéro connu des services de circulation aérienne ;
- Et si possible :
- Un GPS pour la levée des coordonnées des points ayant fait l'objet d'observations ;
- Un appareil photo, pour la saisie des images d'éventuelles dégradations, des FOD ou autres.

V. CONDITIONS

- Les agents en charge des inspections de l'aire de mouvement doivent obligatoirement avoir suivi une formation en communication aéronautique ;
- Ils doivent être muni des équipements de protection individuelle (port de gilet fluorescent obligatoire) réglementaires ;

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE DE REDACTION DE LA PROCEDURE D'INSPECTION DE L'AIRE DE MOUVEMENT	Page: 10 de 14 Révision: 00 Date: 02/09/2025
--	--	---

- Ils doivent obligatoirement garder leur radio ouverte sur la fréquence de la tour durant tout le temps de leur présence dans la bande de piste ;
- Sur ordre du contrôleur, les agents et leurs moyens d'inspection doivent sans tout autre préavis quitter la bande de piste ;
- Le repli de la bande de piste doit se faire sans pénétration dans des zones critiques des équipements de navigation aériennes.

VI. MODE OPERATOIRE

Au vue des surfaces à couvrir, l'usage d'un véhicule serait indispensable, sauf pour des inspections particulières et détaillées devant être réalisées par des équipes circulant à pied.

Toutefois, il est à signalé que la qualité des inspections est inversement proportionnelle à la vitesse de circulation des véhicules pendant l'inspection.

Il serait donc judicieux de rouler le plus lentement possible (en tenant compte de l'écart entre les éventuels mouvements d'avion.

Une vitesse de circulation comprise entre 20 et 40 Km/h serait recommandée.

L'entrée dans la bande de piste est soumise à l'autorisation du contrôleur de la circulation aérienne selon la procédure réglementaire ; De même à la fin de l'inspection il faut informer le contrôleur que la piste est dégagée.

L'inspection de piste doit toujours avoir lieu dans le sens contraire de celui utilisé préférentiellement pour les atterrissages et les décollages.

Une fiche d'inspection doit être ouverte au début de toute inspection. Cette fiche devra comprendre les éléments suivants :

- Date ;
- Heure du début et de fin de l'inspection ;
- Noms & prénoms et qualités des agents en charge de l'inspection.

6.1 PROCEDURE D'INSPECTION

L'inspection d'une piste ne peut être entreprise sans avoir obtenu au préalable l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne. L'entrée sur la piste doit être signalée de façon positive, par exemple : « ici le véhicule d'inspection ; nous nous engageons sur la piste ». Le véhicule d'inspection doit aussi signaler au contrôle de la circulation aérienne le moment où il quitte la bande de piste. La plupart des inspections sont réalisées sur une base intermittente (autrement dit, le véhicule

d'inspection peut être invité à évacuer la piste ou à y retourner sans préavis). Chaque fois que le véhicule d'inspection pénètre sur la piste, il doit appliquer la procédure d'appel mentionnée ci-dessus.

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

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

Les inspecteurs ne doivent jamais quitter une piste en pénétrant dans une aire sensible ou critique de l'ILS.

Il est interdit de traverser une piste sans autorisation.

Pour des raisons de sécurité, l'inspection des pistes doit toujours avoir lieu dans le sens contraire de celui utilisé pour les atterrissages ou décollages. En ce qui concerne la première inspection de la journée, qui exige deux passages dans la même direction, le retour au point de départ doit se faire en passant à l'extérieur de la bande de piste et peut servir à l'inspection de la piste à distance ou à l'inspection des voies de circulation adjacentes.

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

Les heures de début et de fin des inspections doivent être notées et reportées sur le registre journalier des inspections.

6.2 INSPECTION DES CHAUSSEES

Une attention particulière doit être accordée aux points suivants :

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



- Contrôler la propreté des marques de piste ;
- Vérifier si les plaques de recouvrement des fosses (tampons) sont en bon état et s'ajustent bien.

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

6.3 INSPECTION DES SURFACES GAZONNEES

L'inspection devrait porter sur les points suivants :

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

Le fauchage de l'herbe a surtout pour but d'assurer la visibilité des feux et des balises. En outre, les surfaces gazonnées doivent être traitées de façon à limiter l'attrait de l'aéroport pour les oiseaux et les autres animaux. Il faut s'assurer qu'aucun amoncellement d'herbe coupée ne soit laissé dans les zones où elle pourrait être aspirée par les moteurs.

VII. OBSTACLES

Les feux et les marques servant à baliser tous les obstacles autorisés doivent être vérifiés.

Tous les obstacles non autorisés doivent être signalés immédiatement aux personnes ou services compétents. Si possible, l'obstacle doit être retiré aussitôt. Sinon, il faut décider immédiatement s'il y a lieu de limiter d'une quelconque façon les opérations aériennes et baliser l'obstacle au moyen des feux et marques appropriés.



VIII. ACTIONS A ENTREPRENDRE

Si une défectuosité dangereuse est découverte lors d'une inspection de piste ou autre chaussée, elle doit immédiatement être signalée par radio au bureau de l'organisme concerné ainsi qu'au service de la circulation aérienne pour que soient prises les mesures qui s'imposent.

Si ces défectuosités exigent la fermeture de la piste, l'équipe d'inspection devrait poursuivre sa visite jusqu'à l'arrivée de l'équipe de maintenance ou d'entretien.

Au cas des mesures extrêmes (fermeture temporaire de la piste, inspection détaillée de la défectuosité, émission d'un NOTAM) devaient être prise, le service de la circulation aérienne coordonne des actions à mener ensemble avec le service d'exploitation de l'aéroport.

Si la défectuosité ne nuit pas à l'utilisation de la piste ou de la chaussée, l'équipe d'inspection en informe le service de l'organisme concerné selon les procédures de l'organisme, en précisant toutefois, le degré d'urgence, la date et l'heure.

Dans le cas où un débris est identifié sur la chaussée, l'agent en charge de l'inspection procède à sa collecte immédiatement.

Si ces débris proviennent d'un aéronef ou des pneumatiques, l'agent doit en informer immédiatement le service du contrôle aérien pour que l'on puisse rechercher l'origine et signaler le fait aux intéressés.

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

IX. COMPTE RENDU D'INSPECTION

L'agent en charge de l'inspection consigne minutieusement dans sa fiche d'inspection les constats réalisés lors de l'inspection. Les informations minimums suivantes doivent figurer dans la fiche d'inspection :

- Date
- Heure de début d'inspection
- Heure de fin d'inspection
- Nom, prénom & qualité de l'agent ayant effectué l'inspection
- Dommages et/ou détériorations constatées
- Localisation des dommages et/ou détériorations constatées
- Mesures correctives prises
- Service à qui l'information a été transmise



A la fin de chaque inspection l'agent en charge de l'inspection signe sa fiche d'inspection et la dépose au service responsable désigné par l'exploitant ou le prestataire de service de navigation aérienne.

Au cas les dommages et/ou détériorations constatées doivent faire l'objet d'une fiche d'événement de sécurité, celle est remplie par l'agent en charge de l'inspection et transmise au responsable SGS de l'organisme concerné.