

RÉPUBLIQUE DU CONGO

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



GUIDE DE GESTION ET SECURITE SUR LES AIRES DE TRAFIC

Réf : G–DSA– 8165–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 Roméo Boris	Directeur Général Adjoint p.i	04/09/2025	
Approbation	DZOTA Serge Florent	Directeur Général de l'ANAC	08/09/2025	

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	DGA	Direction Général Adjoint	P/E
03	CQ	Cellule Qualité	P/E
04	SNSA	Service Normes et Sécurité des Aéroports	P/E
05	BNA	Bureau Normes des Aéroports	P/E
06	BSA	Bureau Sécurité des Aéroports	P/E
07	BAD	Bureau Archives et Documentation	P
08	SNA	Service de la navigation aérienne	P/E
09	AERCO	Direction Générale	P/E
10	ASECNA	Représentation	P/E
11	DIE	Direction des Infrastructures et Equipements	P/E
12	-	Les autres exploitants	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	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
LPE	3	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
ER	4	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
LR	5	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
TM	6	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
I	7	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
II	7	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
III	7-9	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
IV	9	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
4.1	9	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
4.2	10	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
4.3	10	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
4.4	11-12	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
4.5	12-14	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
4.6	14	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
V	14	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
5.1	14-15	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
5.2	15	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
5.3	16	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
5.4	16	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
5.5	16	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
5.6	16-17	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
5.7	17-18	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
5.8	18	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
5.9	18-19	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
5.10	19-21	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025
5.11	22-23	01	29 Juin 2017	01	01 septembre 2025



ENREGISTREMENT DES REVISIONS

N° de Révision	Date d'application	Date d'insertion	Émargement	Remarques
Ed.01 Rev. 00	2017	29 juin 2017		Création
Ed.01 Rev. 01	2025	01 septembre 2025		Promulgation de la nouvelle réglementation



LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Décret n°2025-68	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	-	11-03-2025
Arrêté 3007	MTACMM	Conception, exploitation technique et la certification des aéroports et hélistations	3 ^{ème} Edition	19 août 2025
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	29 juin 2018

(Signature)



TABLE DE MATIERES

LISTE DE DIFFUSION.....	2
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	3
ENREGISTREMENT DES REVISIONS	4
LISTE DES RÉFÉRENCES	5
TABLE DE MATIERES	6
I. OBJECTIF.....	7
II. CHAMP D'APPLICATION.....	7
III. GENERALITE.....	7
IV. GESTION ET SECURITE DE L'AIRE DE TRAFIC.	9
4.1 Introduction.....	9
4.2 Gestion coordonnée.....	10
4.3 Gestion par l'administration aéroportuaire ou l'exploitant.....	10
4.4 Fonctions du service de gestion d'aire de trafic.....	11
4.5 Sécurité de l'aire de trafic.....	12
4.6 Déroutements	14
V. MESURES ET PROCEDURES DE SECURITE SUR L'AIRE DE TRAFIC.....	14
5.1 Coordination avec les services de la navigation aérienne	14
5.2 Assignation des postes de stationnement d'aéronefs.....	15
5.3 Règles et procédures de placement de l'aéronef	16
5.4 Procédures pour le démarrage des moteurs.....	16
5.5 Service de chef de file (Van) (véhicule « Suivez-moi ») – Flyco.....	16
5.6 Débris d'objet étranger (FOD)	16
5.7 Procédures pour piétons sur l'aire de trafic.....	17
5.8 Procédures de sécurité pour le personnel travaillant sur l'aire de trafic.....	18
5.9 Operations par faible visibilité.....	18
5.10 Procédures pour avitaillement en carburant d'aéronefs.....	19
5.11 Procédures pour les équipements de support au sol.....	22

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE DE GESTION ET SECURITE SUR LES AIRES DE TRAFFIC	Page : 7 de 23 Révision : 01 Date : 01/09/2025
--	---	---

I. OBJECTIF

Le présent guide a été établi pour aider les exploitants d'aérodrome à :

- (i) assurer la sécurité de l'aire de trafic ;
- (ii) mettre en place son service de gestion de l'aire de trafic ; et
- (iii) donner des orientations concernant les principes et procédures de gestion de l'aire de trafic.

L'exploitant d'aérodrome doit utiliser cette procédure, pour :

- Assurer le déplacement sécuritaire des aéronefs dans le but de prévenir les collisions entre aéronef / aéronef, aéronef / véhicule, aéronef / obstacle, véhicule / véhicule et véhicule/obstacle ;
- Assurer l'entrée sécuritaire des aéronefs dans l'aire de trafic et en coordonner les sorties avec la tour de contrôle d'aérodrome ; et
- Assurer une sécurité de circulation des véhicules et une réglementation appropriée des autres activités.

II. CHAMP D'APPLICATION

Le présent guide s'adresse aux exploitants (gestionnaire d'aérodrome) et aux prestataires des services d'aérodromes. En application des dispositions de l'arrêté 3007/MTACMM-CAB relatif à la conception et exploitation technique des aérodromes et certification et hélistation du 19 août 2025.

III. GENERALITE

L'aire de trafic est la zone de plus forte intensité et de variété de mouvements. C'est le seul endroit où les employés de l'aérodrome, les passagers, les véhicules, les aéronefs et parfois, les visiteurs occasionnels traversent et croisent. Afin de s'assurer que le plus haut niveau de la gestion de la sécurité soit maintenu et que l'incidence réelle ou l'accident sont réduits au minimum, l'exploitant d'aérodrome doit mettre en place des mesures telles que :

- (a) S'assurer que chaque fournisseur de services sur l'aire de trafic a des procédures de sécurité pour le service d'exploitation effectué sur cette aire ;



(b) S'assurer que tous les employés travaillant sur l'aire de trafic sont endoctrinés dans les principes et les pratiques de sécurité et testés sur ces connaissances avant de travailler sur ladite aire.

(c) Avoir en place un programme de révision et de vérification périodique de :

- l'exactitude d'enregistrement des données de sécurité sur l'aire de trafic ;
- la validité des procédures de sécurité ;
- la sensibilisation à la sécurité et des pratiques pour chaque employé œuvrant sur l'aire de trafic.

(a) Pour la gestion de la sécurité, l'objectif de l'exploitant d'aérodrome est de mettre à disposition le marquage de surface et la signalisation pour communiquer des informations de sécurité que les passagers, les conducteurs de véhicules et équipements et le personnel de l'aérodrome respectent sur l'aire de trafic.

(b) S'assurer que l'accès aux aires de trafic par le personnel et les véhicules est limité aux seules personnes qui ont été spécifiquement et individuellement autorisées à travailler sur l'aire de trafic.

(c) Veiller à ce que chaque personne qui travaille sur l'aire de trafic rapporte l'incident ou accident de la pratique dangereuse qui a été observée.

(d) Garantir à tout membre du personnel qui avait été approuvé de travailler dans certaines portions de l'aire de manœuvre, de ne pas errer en dehors de la zone de démarcation approuvée des travaux et ces autorisations proviennent du contrôleur de la circulation aérienne si le personnel doit aller au-delà des limites approuvées.

(e) Assurer toute organisation œuvrant dans la zone côté piste qui exige le personnel ou les entrepreneurs de leurs locaux extérieurs de se conformer aux modalités et conditions associées à la question du passage de l'aérodrome et les règles générales applicables aux piétons et aux travailleurs dans le côté de la piste et qu'ils respectent strictement les règles et procédures régissant le côté piste



(f) S'assurer que toute organisation contractée à travailler sur la zone côté piste de soumettre un Plan de gestion de sécurité qui sera en vigueur pendant toute la durée du contrat. Comme un minimum, le plan de sécurité devrait comprendre les éléments suivants :

- Formation sur la sécurité par rapport ;
 - a) aux risques pour lui-même et à d'autres émanant de son travail.
 - b) aux dangers aux équipements, à d'autres employés et tiers, structures et installations
- La publication et le renforcement du port d'équipement de protection homologué.
- L'établissement des dispositions ou des procédures pour la gestion des accidents et des blessures de son personnel.
- La fourniture du nom et autres détails de la personne désignée comme l'agent de sécurité de l'entreprise.
- Le plan pour la dispense de cours de perfectionnement de sécurité de son personnel, au moins une fois tous les 6 mois.

IV. GESTION ET SECURITE DE L'AIRE DE TRAFIC.

4.1 Introduction

- (a) 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 il n'est pas spécifiquement responsable de l'organisation de la circulation sur l'aire de trafic. Il est donc nécessaire de créer un service de gestion d'aire de trafic pour assurer la régulation des opérations et des mouvements d'aéronefs et de véhicules sur l'aire de trafic.
- (b) Il existe plusieurs façons d'organiser un tel service pour répondre aux besoins particuliers d'un aéroport.
- (c) La gestion de l'aire de trafic peut être confiée au service ATS de l'aéroport, à un service établi à cette fin par l'administration aéroportuaire, l'exploitant (lorsque l'aérogare est réservée à une compagnie aérienne), ou encore un service ATS en coopération avec l'administration aéroportuaire ou l'exploitant.



4.2 Gestion coordonnée

- (a) La gestion de l'aire de trafic peut être assurée de façon coordonnée ; par exemple, le service ATS est chargé du contrôle radio des avions, 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 avions n'assurent pas la séparation entre les avions et les véhicules qui ne sont pas en liaison radio.
- (b) Le service de gestion d'aire de trafic établi par l'administration aéroportuaire, ou l'exploitant, demeure en liaison permanente avec le service de contrôle de la circulation aérienne, attribue les postes de stationnement d'aéronef, communique 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 avions. Il peut également être chargé de fournir les signaleurs ainsi que les véhicules de guidage au sol.
- (c) 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.

4.3 Gestion par l'administration aéroportuaire ou l'exploitant

- (a) Il a été constaté sur certains aérodromes que la meilleure méthode de gestion des aires de trafic consistait à confier à un seul service la responsabilité de tous les mouvements d'aéronefs et de véhicules à partir d'un point de transfert déterminé situé entre l'aire de trafic et l'aire de manœuvre. Ce service est chargé de surveiller et de coordonner les mouvements de tous les aéronefs sur l'aire de trafic, de leur donner des indications par radio sur une fréquence convenue, et de surveiller les mouvements de véhicules et les diverses activités qui se déroulent sur l'aire de trafic de façon à pouvoir avertir les pilotes en cas de danger. En accord avec le service ATS de l'aéroport, il autorise le démarrage des moteurs et la circulation au sol des avions en partance jusqu'au point de transfert où ils sont pris en charge par le service ATS.
- (b) Quelle que soit la méthode choisie pour la gestion de l'aire de trafic, il est essentiel de maintenir une liaison étroite entre l'administration aéroportuaire, les exploitants et le service ATS. L'attribution des postes de stationnement, les heures d'arrivée ou de départ des avions, les autorisations de démarrage des moteurs, la diffusion de renseignements aux exploitants, les avis sur les travaux en cours et les installations ou services inutilisables, les arrangements en matière de sûreté ainsi que les services de sécurité disponibles revêtent une importance capitale tant pour le service ATS que pour l'administration aéroportuaire. La sécurité et l'efficacité des opérations dépendent donc dans une grande mesure d'une bonne coopération entre les services concernés.



4.4 Fonctions du service de gestion d'aire de trafic

4.4.1 Attribution des postes de stationnement d'aéronef

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

4.4.2 Système de guidage pour le stationnement ou l'accostage

Le système de guidage utilisé sur l'aire de trafic dépendra du type d'avion en exploitation et de la précision avec laquelle la manœuvre doit être exécutée. Lorsqu'une très grande précision n'est pas nécessaire, il est possible d'offrir un système très simple constitué par des marques d'identification des postes de stationnement, des marques axiales et par une flèche indiquant la position dans laquelle l'avion doit être immobilisé. Un tel système peut servir au stationnement nez dedans si l'avion ne doit pas venir au contact d'une passerelle d'embarquement et si le ravitaillement en carburant n'est pas effectué à poste fixe. Les marques peintes doivent être gardées en parfait état de propreté pour en assurer la visibilité. Lorsque les mouvements de nuit sont fréquents, il faut ajouter aux marques axiales des feux omnidirectionnels à filtre jaune. L'allumage et l'extinction des feux axiaux des postes de stationnement pourront être commandé sur place, ou à partir de la salle de contrôle centrale de l'aire de trafic. Chaque semaine, les feux axiaux devraient être inspectés pour remplacer les lampes grillées. Lorsqu'un poste de stationnement en « *nose in* » est équipé d'une passerelle d'embarquement, les avions doivent occuper une position précise. On utilisera alors un système de guidage visuel pour l'accostage.

Des renseignements complémentaires sur ces systèmes figurent dans le *Manuel de conception des aérodromes*, 4ème Partie, Chapitre 8. En cas de panne du système, il faudra faire appel à des signaleurs pour guider les avions vers les postes équipés de passerelles d'embarquement, ou immobiliser les avions à une certaine distance de la passerelle pour assurer le respect des marges de sécurité.



4.4.3 Service de signaleurs

Un service de signaleurs devrait être prévu lorsque l'aéroport ne possède pas de système d'autoguidage, ou que ce système est hors service, et lorsque les avions doivent être guidés vers les postes de stationnement pour éviter un danger ou pour utiliser le plus efficacement possible les places de stationnement disponibles. Les signaleurs devraient recevoir une formation adéquate et seuls ceux qui ont démontré leur compétence de façon satisfaisante devraient être autorisés à guider les avions. Des consignes écrites détaillées portant sur les points ci-après devraient être établies :

- nécessité absolue de n'utiliser que les signaux autorisés (les illustrations de ces signaux devraient être affichées aux endroits appropriés) ;
- nécessité de veiller à ce que le poste de stationnement soit libre d'obstacles fixes ou mobiles ;
- cas où un seul signaleur peut être utilisé et cas où des assistants devraient être chargés de surveiller les extrémités des ailes ;
- mesures à prendre en cas de dommages subis par un avion pendant qu'il est guidé par un signaleur.

Les signaleurs doivent porter en permanence un vêtement de couleur vive, par exemple un gilet fluorescent rouge vif, orange ou jaune. Une manœuvre mal exécutée peut obliger 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 devra signaler au pilote de l'avion d'arrêter les moteurs et déplacer l'appareil avec un tracteur.

4.4.4 Service de guidage par véhicules

Sur les aéroports où des véhicules pour le guidage sont utilisés, il faut s'assurer 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.

4.5 Sécurité de l'aire de trafic

4.5.1 Précautions contre le souffle

Tous les utilisateurs de l'aire de trafic devraient être informés des dangers présentes par le souffle des réacteurs et des hélices. Si des écrans anti souffle ont été prévus lors de la conception de l'aire de trafic, il convient de les utiliser au mieux pour protéger le matériel. On veillera à ce que les freins des véhicules et du matériel roulant en stationnement soient bien serrés ; certains véhicules peuvent être placés sur vérins pour minimiser les risques de déplacement sous l'effet du souffle des réacteurs ou des hélices. Une attention particulière doit être prêtée aux équipements utilisés sur l'aire de trafic dont

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE DE GESTION ET SECURITE SUR LES AIRES DE TRAFIC	Page : 13 de 23 Révision : 01 Date : 01/09/2025
--	--	--

les côtés sont plats et de grandes dimensions. Les débris de toutes sortes peuvent être dangereux lorsqu'ils sont poussés par le souffle des moteurs ; il faut donc s'assurer que les aires de trafic restent propres. Les compagnies aériennes, ou leurs agents, sont responsables du guidage des passagers lorsque ceux-ci doivent emprunter l'aire de trafic, mais le personnel de l'aéroport devrait être conscient du danger que peut représenter le souffle des réacteurs dans ces circonstances et il devrait être prêt à intervenir lorsque cela semble nécessaire.

4.5.2 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 à prendre et devraient signaler toute infraction apparente au responsable des opérations d'avitaillement. Les principaux points à respecter sont les suivants :

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

Des instructions détaillées doivent indiquer les mesures à prendre en pareil cas.

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

4.5.3 Balayage de l'aire de trafic

Il est essentiel de maintenir la propreté des chaussées pour éviter que les moteurs des avions en circulation ne soient endommagés par l'ingestion de débris. Un programme régulier de balayage



mécanisme des aires de trafic et des voies de circulation devrait être établi de telle sorte que toutes les chaussées utilisées pour la circulation ou le stationnement des avions soient balayées à intervalles réguliers. En outre, il devrait être possible de balayer à la demande les zones où des matières pouvant présenter un danger pour les avions 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.

4.5.4 Nettoyage de l'aire de trafic

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

4.6 Déroutements

Des procédures d'urgence devraient être élaborées à chaque aéroport pour faire face à un encombrement éventuel de l'aire de trafic par suite de l'arrivée d'un nombre important d'avions déroutés. Ces procédures devraient porter 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 devraient être élaborées pour avertir les exploitants lorsque la saturation des installations et des services de l'aire de trafic ou de l'aérogare est imminente.

V. MESURES ET PROCEDURES DE SECURITE SUR L'AIRES DE TRAFIC

5.1 Coordination avec les services de la navigation aérienne

- a) Les points de transfert entre TWR et service de gestion d'aire de trafic sont aux points de quitter les voies de circulation.
- b) Pour les aéronefs à l'arrivée, le contrôleur de la TWR devrait laisser l'appareil sous le contrôle du service de gestion de l'aire de trafic après qu'il ait traversé les points indiqués à l'alinéa (a) ci-dessus. Cependant le contrôleur de la tour peut libérer l'avion plus tôt une fois que le pilote signale qu'il a le placeur en vue ;
- c) Pour les avions au départ le placeur doit libérer l'avion pour la TWR avant que celui-ci traverse les points de transfert à l'alinéa (a) ci-dessus. Cependant le placeur peut libérer



l'avion plus tôt une fois que celui-ci est certainement en route vers la voie de circulation et est exempté de tout obstacle ;

- d) La TWR ou l'unité d'information informe le service de gestion d'aire de trafic de l'état de chaque appareil d'arrivée et, s'il n'y a pas d'autres indiqués, l'aire de trafic de sa destination. La TWR devrait aviser le contrôle de l'aire de trafic de l'heure d'atterrissage de chaque avion dès qu'il touche le sol.
- e) Le service de gestion d'aire de trafic doit aviser la TWR le poste de stationnement de l'aéronef ou la place qu'elle a assigné à un aéronef à l'arrivée aussi tôt que possible et avant qu'elle atteigne le point de transfert de contrôle ;

5.2 Assignment des postes de stationnement d'aéronefs

- a) La répartition des postes de stationnement d'aéronefs ou des baies relève de la responsabilité de l'exploitant de l'aérodrome ;
- b) Dans l'évaluation de la demande de poste de stationnement d'aéronefs pour une journée particulière ou pour une période particulière de ce jour-là, l'exploitant de l'aérodrome devrait prendre en considération :
 - Le mouvement régulier des aéronefs ;
 - Le nombre de postes de stationnement, déjà occupée par les aéronefs, en particulier ceux dont les départs ont été retardés, et.
- c) Dans la répartition des postes de stationnement ou des baies, l'exploitant d'aérodrome devrait considérer les éléments suivants :
 - Le type d'avion c'est à dire le poids, envergure, longueur de fuselage, exigences de ravitaillement en carburant, etc....
 - La planification de mouvement d'aérodrome pour la journée.
 - Le principe du premier arrivé, premier servi ;
 - La durée de stationnement prévue ;



5.3 Règles et procédures de placement de l'aéronef

Le placement est un service fourni à un aéronef à l'arrivée afin qu'il puisse se déplacer en toute sécurité de l'entrée de l'aire de trafic à son poste/baie de stationnement alloué et de cette position à la sortie de l'aire de trafic lorsqu'il reparte. Le guidage au sol des aéronefs devrait être effectué conformément aux dispositions spécifiées par l'annexe à l'arrêté 3007/ MTACMM-CAB du 19 août 2025 Partie 1.

Le placement et le stationnement des aéronefs devraient s'effectuer à ce que les aéronefs sont guidés et garés libres à d'autres aéronefs, véhicules et objets fixes ou stationnaires d'au moins les marges suivantes :

- Avions légers - 3 mètres
- Avion de taille moyenne - 4,5 mètres
- Gros aéronefs - 7,5 m.

5.4 Procédures pour le démarrage des moteurs

Normalement, le pilote demande une autorisation de la tour de contrôle pour le démarrage des moteurs. Avant d'autoriser un aéronef à démarrer les moteurs, l'exploitant de l'aérodrome par le biais de l'agent désigné ou un ingénieur de l'exploitant d'un aéronef veillent à ce que l'aéronef est dans un état dans lequel il peut faire en toute sécurité en ce qui concerne les personnes et les équipements autour et derrière l'appareil.

5.5 Service de chef de file (Van) (véhicule « Suivez-moi ») – Flyco

L'exploitant d'aérodrome devrait établir des procédures pour chef de file (van) Service (Flyco) pour fournir de guide sur les zones de circulation de l'aérodrome pour :

- L'opération des véhicules non familiers avec les dispositions de l'aire de trafic ;
- Un pilote expérimenté lors d'un déplacement à faible visibilité ; et
- Toutes les autres situations qu'il juge nécessaire d'avoir un Van.

5.6 Débris d'objet étranger (FOD)

Le débris d'objet étranger, appelé FOD, est un perdu sur une piste de l'aérodrome, qui pourrait être un danger pour les opérations de la navigation aérienne s'il est aspiré par un moteur. Il est essentiel que la piste soit propre et avoir un environnement sans FOD.

L'exploitant d'aérodrome devrait développer des procédures pour éviter tout endommagement causé par des FOD à tout aéronef ou personne. Les procédures ainsi développées, devraient être des mesures aussi minimales pour s'assurer que :



- toutes les ordures sont collectées et mises dans les poubelles sûr avant leur élimination dans un emplacement hors-piste ;
- tout récipient de déchets situé sur l'aire côté piste à un couvercle sécurisé afin d'éviter n'importe quel fuite de matériau ;
- les terrains à bâtir et les opérations de manutention susceptibles de produire des FODs aient des procédures spécifiques pour contenir leur site ;
- le véhicule et l'équipement utilisant l'aire de mouvement subisse un entretien régulier pour garantir qu'aucun objet perdu pourrait causer des FODs ;
- tous les opérateurs côté piste pratiquent de bon ménage en nettoyant régulièrement leurs zones désignées le long de chaque journée.
- les agents de manutention au sol engagés pour la réparation ou l'entretien des aéronefs inspectent les stands de l'avion pour s'assurer qu'aucun corps étranger ou matériaux ne sont laissés sur les postes de stationnement avant chaque arrivée et après chaque départ
- les conducteurs inspectent leurs véhicules pour s'assurer que les charges soient bien attachées pour les empêcher de tomber hors du véhicule.

5.7 Procédures pour piétons sur l'aire de trafic.

L'exploitant d'aérodrome doit élaborer des procédures pour protéger les utilisateurs de l'aire de trafic contre les risques de jet des souffles des réacteurs. Les procédures ainsi développées devraient être aussi minimum que possible pour :

- S'assurer que les véhicules et équipements à roues soient laissés correctement freinés pour minimiser le risque de déplacement lorsqu'ils sont soumis au souffle des réacteurs ;
- S'assure qu'avant le démarrage de moteur, tous les obstacles qui risquent d'être frappés par le souffle des réacteurs soient enlevés.
- S'assurer que les employés de l'aire de trafic et les passagers sont limités à ne pas passer derrière ou près d'un avion avec moteurs en marche ;
- S'assurer des compagnies aériennes que lors de la prise de leurs passagers de l'aéronef à l'aérogare et vice versa ils sont guidés en toute sécurité en prenant les précautions suivantes :



- a) Les passagers entrent ou sortent de l'avion seulement quand ses moteurs sont hors tension et, le cas échéant, les hélices ont cessé de tourner ;
 - b) Lorsqu'il y a un autre avion avec moteurs en marche, les passagers doivent être conduits à une distance suffisante de l'avion pour ne pas être exposés au jet de souffle des réacteurs ou d'air des moteurs.
 - c) Les passagers ne sont pas amenés à traverser le parcours d'un aéronef en mouvement.
 - d) Cas particulier, les passagers sont de préférence à ne pas faire marcher à travers l'aire de trafic.
- Assure l'utilisation des marquages ou sentiers de marche passages pour piétons et regarder dehors pour la circulation en tout temps, et que la route de passagers désignés reste exemptée de tout équipement et les conditions de surface sont propres et les passagers sont dégagés des saillies sur l'appareil, hélices et soutien d'équipement au sol ainsi que du souffle de l'autre appareil.

5.8 Procédures de sécurité pour le personnel travaillant sur l'aire de trafic

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, l'aire de trafic est une zone à forte probabilité d'accidents. Par conséquent, l'exploitant d'aérodrome devrait disposer de procédures assurant la fonctionnalité de la sécurité de santé du personnel travaillant sur l'aire de trafic. Les procédures ainsi développées, devraient au minimum englober pour s'assurer que :

- le personnel soit au courant des règles de sécurité applicables à l'emploi ; premiers soins, emplacement et utilisation des matériels de lutte contre l'incendie.
- le personnel porte de protection appropriée à la tâche en cours d'exécution.
- le personnel porte des protège-oreilles pour se protéger contre le niveau de bruit de GPU, air du démarreur et moteurs d'avions.

5.9 Operations par faible visibilité

Lors des opérations par faible visibilité, il peut être très difficile de voir les mouvements d'aéronefs. L'exploitant d'aérodrome devrait élaborer des procédures à suivre lors des opérations par faible visibilité. Les procédures ainsi développées, devraient au minimum inclure des mesures pour s'assurer que :



- les personnes sans les essentielles exigences opérationnelles d'avions ne sont pas autorisés à conduire sur l'aire de manœuvre ;
- les propriétaires d'aéronefs arriment ou calent leurs avions pour empêcher tout mouvement incontrôlé ;
- un soin particulier est exercé lorsque vous vous déplacez autour des zones de l'aire de trafic ;
- n'importe quels ouvrages côté piste ou constructions sont arrêtées et que les entrepreneurs, y compris les appareils de construction sont retirés de la zone de manœuvre.
- toute autorisation de couverture de fonctionner dans l'aire de manœuvre déjà émise par l'ATC est automatiquement supprimée lorsque les opérations par faible visibilité deviennent effectives.

5.10 Procédures pour avitaillement en carburant d'aéronefs

L'exploitant d'aérodrome devrait fournir des procédures à respecter au cours des opérations d'avitaillement en carburant des avions. Le champ d'application de telles procédures devrait porter sur les éléments suivants :

- Protection de l'aéronef ;
- Zone de sécurité de carburant ;
- Sécurité d'avitailleur de carburant ;
- Epanchage de carburant ;
- Equipement de support d'avitaillement en carburant ;
- Avitaillement en carburant avec des personnes à bord de l'aéronef ;
- Evacuation de l'avion.

5.10.1 Protection de l'aéronef

L'exploitant d'aérodrome devrait élaborer des procédures à appliquer pour la protection de l'aéronef sur l'aire de trafic. Les procédures ainsi développées, l'exploitant d'aérodrome devrait au minimum s'assurer que :

- l'aéronef est en avitaillement la connexion ou déconnexion de tout équipement électrique de l'avion, par exemple unité de prise de terre de puissance (GPU), batteries et la charge de batterie, ne sont pas autorisés.

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE DE GESTION ET SECURITE SUR LES AIRES DE TRAFIC	Page : 20 de 23 Révision : 01 Date : 01/09/2025
--	--	--

- l'unité de puissance auxiliaire (APU) ne sont pas démarrés et/ou arrêtés pendant l'avitaillement sauf en cas d'urgence.
- l'aéronef est mis à la terre avant l'avitaillement en carburant.

5.10.2 Zones de sécurité d'avitaillement en carburant

L'exploitant d'aérodrome devrait élaborer des procédures à appliquer dans les zones de sécurité d'avitaillement en carburant sur l'aire de trafic. Les procédures ainsi développées, l'exploitant d'aérodrome devrait au minimum s'assurer que :

- les risques d'incendie associés aux vapeurs de carburant sont mis en garde pour s'assurer que les éléments et processus tels que ; allumettes, flammes, soudage, utilisation de Flash photographique, etc. téléphone au mobile sont gardés hors de la zone de sécurité d'avitaillement en carburant.
- de sécurité d'avitaillement est déclarée comme une zone s'étendant d'une distance minimale de 6 mètres (20fts) de rayon depuis les récipients, événements de réservoir de remplissage et les équipements d'avitaillement en carburant.
- equipment providing other aircraft servicing functions are positioned within a minimum distance of 3 meters (10fts) radius of aircraft fuel system vent opening.

5.10.3 Epanchage de carburant

L'exploitant d'aérodrome devrait élaborer des procédures à appliquer dans un événement d'écoulement d'une grande masse de carburant sur l'aire de trafic. Les procédures ainsi développées ; l'exploitant devrait au minimum s'assurer que :

- Tout le personnel est immédiatement évacué de la zone.
- Tous les appareils de lutte contre l'incendie disponibles sont mobilisés comme protection de secours jusqu'à l'arrivée des services d'urgence de l'aérodrome.
- Le mouvement de personnel non autorisé et de l'équipement dans la zone sont contrôlés.
- Dans la mesure du possible toutes activités à l'intérieur et à l'extérieur de la zone de déversement sont limitées pour réduire les risques d'inflammation.
- Tous les appareils électriques utilisés pendant les opérations d'avitaillement sont éteints.
- Les opérations normales ne sont pas reprises sur l'avion, ou n'importe quel moteur démarré avant que la personne en charge de l'urgence détermine qu'il est sûr de continuer.
- Si du carburant est répandu sur n'importe quel chargement, alors ces éléments ne doivent pas être chargés dans l'avion.



5.10.4 Equipement de support d'avitaillement en carburant

L'exploitant d'un aéroport devrait élaborer des procédures pour guider l'équipement de support d'avitaillement. Les procédures ainsi développées, l'exploitant d'aéroport devrait au minimum s'assurer que :

- Les véhicules avitailleurs de carburant sont positionnés de manière qu'ils permettront l'évacuation rapide des aéronefs et des véhicules de maintenance lors d'une situation d'urgence ;
- Les distributeurs de carburant sont mis à la terre lorsque l'avitaillement en carburant est en cours ;
- Les véhicules ne stationnent pas sous les événements d'avitaillement en carburant de bout d'aile avion ;
- Que l'utilisation de l'équipement sur roues métallique à proximité de l'avion est interdits ;
- Que les unités de puissance au sol ne sont pas exploitées à moins qu'elles soient disposées de 6 mètres des événements de l'avitailleur et des points d'évacuation.

5.10.5 Avitaillement en carburant avec des personnes à bord de l'aéronef

L'exploitant d'aéroport devrait élaborer des procédures à suivre lors de l'avitaillement en carburant alors que des personnes sont à bord. Les procédures ainsi développées, l'exploitant devrait au minimum s'assurer que :

- la personne responsable de l'avitaillement informe l'équipage/le personnel à bord et autour de l'aéronef que l'avitaillement en carburant est sur le point de commencer et lorsque le remplissage est terminé ;
- la personne responsable de l'avitaillement informe l'équipage/le personnel à bord et autour de l'aéronef si une situation dangereuse se présente ;
- les opérations au sol à l'extérieur de l'avion et le travail sur l'aéronef, tels que la restauration et le nettoyage, sont menées de manière qu'ils ne créent pas un danger ou obstacles ;
- l'avitaillement en carburant d'aéronef est contrôlé par un personnel de compétences techniques de la compagnie de carburant ou de son représentant officiel ;
- les aéronefs ne sont pas avitaillés en carburant lorsque les passagers embarquent, à bord ou débarquent à moins qu'il est correctement suivi.



5.11 Procédures pour les équipements de support au sol

L'exploitant d'un aéroport devrait élaborer des procédures pour guider la gestion des équipements au sol utilisés pour fournir des services de soutien aux aéronefs. Les procédures ainsi développées, l'exploitant devrait au minimum s'assurer que :

- Seulement des personnels adéquatement formés, qualifiés et autorisés sont autorisés à faire fonctionner l'équipement ;
- les équipements devraient être utilisés uniquement aux fins prévues
- les équipements ne sont pas autorisés à déplacer sur la voie de circulation au sol des aéronefs ou d'embarquement et de débarquement des passagers et les piétons ont toujours le droit de passage ;
- les équipements de l'aire de trafic sont placés derrière la ligne de retenue du matériel avec les freins de stationnement appliqués avant l'arrivée de l'avion à la position de stationnement ;
- les passerelles d'embarquement de passagers sont en position entièrement rétractée avant l'arrivée de l'avion ;
- les matériels, y compris les passerelles d'embarquement de passagers ne devraient pas être reportés vers l'avion jusqu'à ce qu'il est arrivé à un arrêt complet, freins de stationnement enclenchés, cales positionnées, moteurs arrêtés, balises anti - collision éteints et contact radio air/sol établi ;
- le matériel de soutien au sol sont en bon état mécanique ;
- les équipements, lorsqu'ils s'approchent ou quittent un aéronef, sont conduits à une petite vitesse sécuritaire établie ;
- les bagages / fret doit être transporté sur de l'équipement spécialement conçu à cet effet.
- les chariots et transporteurs chargés ont la charge sécurisée du mouvement par l'utilisation de verrous, taquets, rails ou sangles en tout temps, sauf quand la charge est transférée sur ou hors de l'équipement. Toutes les serrures, taquets, rails et sangles devraient être vérifiés à chaque fois avant utilisation.

Les matériels hors d'usage sont clairement étiquetés « hors Services » et immédiatement envoyés au service de réparation / d'entretien :

- Les équipements motorisés doivent faire un arrêt complet comme une vérification de frein avant d'entrer dans la zone de restriction de l'aire et encore avant d'atteindre le côté de l'avion ;
- pare-chocs de protection en caoutchouc sur le matériel, par exemple escaliers de passagers, passerelles d'embarquement, bandes transporteuses, camions restaurateurs, ne sont pas



compressés contre le fuselage de l'avion, afin d'éviter tout dommage et pour permettre à l'avion de se faire entretenir pendant les services ;

- avant de retirer tout équipement de support au sol de la porte d'accès cabine d'avion, les opérateurs sont conseillés par l'équipage de cabine. Les équipements de support au sol ne sont pas déplacés à moins qu'un dispositif de sécurité a été mis sur l'ouverture de la porte ou la porte a été fermée ;
- lors de l'ouverture de la porte d'embarquement, les équipements sont positionnés afin de permettre le mouvement libre sur l'avion.