

REPUBLIQUE DU CONGO

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



INSTRUCTION RELATIVE A LA TRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT DES AERODROMES ET SUR L'ETAT OPERATIONNEL D'AIDES A LA NAVIGATION AERIENNE

Réf. : I – DSA – 7133 – ANS

	Nom (s)	Fonction (s)	Date	Visa
Rédaction	Appolinaire MAVOUNGOU	Chef de Bureau CNS/ATM	15/01/2020	
	Trésor Chelmy BAHONDA	Cadre CNS/ATM		
Vérification	Théodore Bienvenu OTOUNGABEA	Chef de Service Navigation Aérienne	17/01/2020	
	Michel Arcadius MOTOLY	Directeur de la Sécurité Aérienne	20/01/2020	
Validation	Marcellus Boniface BONGHO	Directeur Général Qualité, Responsable qualité	22/01/2020	
Approbation	Serge Florent DZOTA	Directeur Général	24/01/2020	

Édition 01 — Janvier 2020

Niveau de diffusion : ☒ Interne ☒ Externe ☐ Confidentiel



LISTE DE DIFFUSION

N°Copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général	P/E
03	DIE	Direction des Infrastructures et Equipements	P
04	ASECNA	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar	P
05	SNA	Service de la Navigation Aérienne	P/E
06	BIAM	Bureau Informations aéronautiques et météorologiques	P/E
07	BCNS/ATM	Bureau Communication Navigation Surveillance, Gestion du Trafic Aérien	P/E
08	CQ	Cellule Qualité	P/E
08	BAD	Bureau Archivage et Documentation	P/E
00	DSA	Directeur de la Sécurité Aérienne	P/E
N00	-	Inspecteurs de la supervision de la Navigation Aérienne	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	1	01	Janvier 2020	00	Janvier 2020
LPE	2	01	Janvier 2020	00	Janvier 2020
ER	3	01	Janvier 2020	00	Janvier 2020
LR	4	01	Janvier 2020	00	Janvier 2020
TM	5	01	Janvier 2020	00	Janvier 2020
1	6	01	Janvier 2020	00	Janvier 2020
2	6	01	Janvier 2020	00	Janvier 2020
3	6	01	Janvier 2020	00	Janvier 2020
4	7	01	Janvier 2020	00	Janvier 2020



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
Décret N°2010-825	SGG	Portant réglementation de la sécurité aérienne	00	
Décret N°2010-830	SGG	Portant réglementation de la navigation aérienne	00	
Arrêté N°11194	MTACMM	Relatif aux règles de l'air et services de la circulation aérienne	00	
Arrêté N°11062	MTACMM	Procédure pour les services de la navigation aérienne- Gestion du trafic aérien	00	2019
Doc 9426	OACI	Manuel de planification des services de la circulation aérienne	1 ^{ère} édition	1984
Doc 9734	OACI	Manuel de supervision de la sécurité, Partie A : Mise en place et gestion, d'un système national de supervision de la sécurité	3 ^{ème} édition	2017



TABLE DES MATIERES

LISTE DE DIFFUSION	1
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	2
ENREGISTREMENT DES REVISIONS	3
LISTE DES RÉFÉRENCES	4
TABLE DES MATIERES	5
I. OBJET	6
II. CHAMP D'APPLICATION	6
III. TRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT DES AERODROMES ET INSTALLATIONS ASSOCIEES	6
IV. TRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT OPERATIONNEL D'AIDES A LA NAVIGATION	7

b



1. OBJET

Le présent guide a pour objet de donner des orientations pour la transmission aux services de la circulation aérienne de renseignements sur l'état de fonctionnement des aides à la navigation aérienne.

2. CHAMP D'APPLICATION

Les dispositions du présent guide s'appliquent à tous les fournisseurs de services de la navigation aérienne exerçant en République du Congo

3. TRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT DES AERODROMES ET INSTALLATIONS ASSOCIEES

- 3.1. Les tours de contrôle d'aérodrome (TWR) et les centres de contrôle d'approche (APP) doivent être tenus constamment au courant de l'état des aérodromes pour lesquels ils assurent des services.
- 3.2. Lorsque les services ATS et les services d'aérodrome sont fournis par la même administration, il suffit de formuler les arrangements interservices appropriés. Si, au contraire, l'administration de l'aéroport est un organisme semi-autonome ou complètement indépendant, il y a lieu de conclure des arrangements très précis concernant la coopération et les responsabilités respectives du fournisseur de services ATS et du gestionnaire de l'aéroport.
- 3.3. Ces arrangements ne doivent pas seulement prévoir l'échange de renseignements concernant l'état des installations et services de l'aérodrome en question mais doivent aussi prévoir des renseignements sur les travaux d'entretien et/ou de construction prévus ou en cours sur le côté piste de l'aérodrome, avec le détail des obstacles temporaires qui résultent de ces travaux et qui entravent les fonctions des services ATS.
- 3.4. Ces dispositions doivent aussi prévoir la manière dont les services d'aérodrome doivent se conformer aux exigences particulières des services ATS. A cet égard, les cas les plus évidents sont la remise en service des aides visuelles en panne, les instructions aux services d'incendie lorsque des aéronefs ont besoin de leur aide, ainsi que diverses autres situations, emplacements où ils doivent se tenir en alerte en cas d'atterrissage dans des conditions difficiles, aide d'urgence à fournir aux passagers dans des situations critiques, mesures spéciales de sécurité en cas d'intervention illicite, etc.
- 3.5. Ces arrangements doivent aussi prévoir la communication rapide de l'état des pistes lorsqu'il y a de l'eau et l'élimination de ces contaminants par les moyens les plus rapides et de façon à entraver le moins possible l'écoulement de la circulation connue et/ou prévue.



- 3.6. Les centres de contrôle en route (ACC) ont besoin de renseignements plus généraux sur l'état opérationnel des aérodromes situés dans leur zone de responsabilité. Ces renseignements doivent leur être fournis par l'organisme AIS local, s'il en existe un sur l'aérodrome. Dans le cas des aérodromes non contrôlés, des arrangements spéciaux doivent être conclus entre l'ACC et les gestionnaires d'aérodromes afin que ces renseignements soient fournis et mis à jour de la manière la plus appropriée.

4. TRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT OPERATIONAL D'AIDES A LA NAVIGATION

- 4.1. Les exigences concernant la fourniture immédiate de renseignements à jour concernant les aides radio à la navigation et aux aides visuelles utilisés pour l'approche et le départ sont particulièrement strictes. Les indicateurs montrant l'état de ces aides doivent être disposés de manière que les contrôleurs puissent voir d'un seul coup d'œil l'état actuel de toutes les aides utilisées pour l'approche ou le départ.
- 4.2. Il est absolument indispensable que les contrôleurs de la circulation aérienne et les pilotes possèdent les renseignements les plus récents sur l'état opérationnel des aides visuelles et non visuelles qui sont essentielles durant les phases de départ, d'approche et d'atterrissage en un emplacement donné. Cette nécessité est encore plus impérative lorsque les conditions météorologiques imposent l'exécution d'approches de catégories II et III. Il faut donc que les contrôleurs de la circulation aérienne soient informés en temps utile en cas de défaillance de ces aides ou de dégradation de leur état opérationnel.
- 4.3. L'organe ATS doit être informé de toute panne ou défaillance sans retard et sous une forme immédiatement intelligible. l'organisme ATS ne doit pas disposer pas d'un dispositif moniteur mais d'une visualisation d'indicateurs à distance. Les indicateurs visuels doivent être installés au(x) poste(s) de travail où les renseignements sont utilisés. Le dispositif avertisseur doit donner au contrôleur une indication visuelle accompagnée d'une indication acoustique d'une durée suffisante pour attirer son attention. Il est important que l'indication traduise l'état opérationnel de l'aide, c'est-à-dire qu'il ne suffit pas d'indiquer simplement si l'installation est bien alimentée en courant électrique.
- 4.4. Les principes énoncés ci-après donnent des éléments indicatifs généraux en ce qui concerne la fourniture de renseignements aux organes ATS sur les aides visuelles et non visuelles :
- a) Un service de contrôle d'approche qui applique les procédures d'arrivée normalisée aux instruments doit disposer de renseignements sur :
- 1) les aides non visuelles qui définissent ces procédures ;



2) l'état opérationnel des aides non visuelles utilisées pendant les phases d'approche initiale et intermédiaire des procédures d'approche aux instruments pour le ou les aérodromes dont il a la charge ;

3) l'état opérationnel des aides visuelles et non visuelles utilisées pendant les phases d'approche finale et d'atterrissage des procédures d'approche aux instruments pour le ou les aérodromes dont il a la charge ;

4) l'état opérationnel des aides visuelles et non visuelles utilisées pour le guidage initial sur trajectoire au moment du décollage et immédiatement après celui-ci, et des aides à la navigation utilisées comme repères de virage dans les procédures de départ aux instruments.

b) Une tour de contrôle d'aérodrome doit disposer de renseignements sur l'état opérationnel des aides visuelles et non visuelles utilisées pour l'approche, l'atterrissage et le décollage à l'aérodrome qu'elle dessert.

c) Un centre de contrôle régional qui délivre des autorisations aux aéronefs exécutant des procédures d'approche et/ou de départ aux instruments aux aérodromes où il n'y a pas d'autre organe ATS pour assurer le contrôle d'approche doit disposer de renseignements sur l'état opérationnel des aides visuelles et non visuelles utilisées pour l'approche, l'atterrissage, le décollage et la montée initiale à ces aérodromes.

d) Un centre d'information de vol doit disposer de renseignements sur l'état opérationnel des aides visuelles et non visuelles utilisées pour l'approche, l'atterrissage et le décollage aux aérodromes situés dans les zones dont il a la charge et pour lesquelles il n'y a pas d'organe ATS chargé d'assurer le contrôle d'approche.

— Les principes relatifs à la fourniture aux organismes ATS de renseignements sur les aides visuelles et non visuelles doivent être appliqués sans délai.