



AACGB

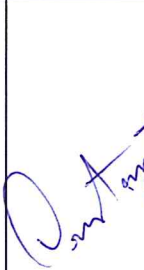
AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE – BISSAU

GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE

Première Edition

Octobre 2021

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	VISA/DATE
REDACTION	Directeur des Infrastructures et de la Navigation Aérienne	Constantino Sanches VAZ	  20.10.2021
VERIFICATION	Cabinet Juridique	Eugenio Carlos C.R. MOREIRA	  20.10.2021
VALIDATION OPERATIONNEL	Comité Technique	Malam DA SILVA	  25.10.2021
APPROBATION	Présidente du Conseil de l'Administration de l'AACGB	Caramo CAMARA	  25.10.2021



GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE

Page :2 de 12
Edition :1
Date :Octobre 2021

[illegible]

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Doc 9137	OACI	8 ^{ème} Partie - Exploitation	1 ^{ère} édition	1983
Doc 9981	OACI	PANS - Aérodrômes	3 ^{ème} édition	2020

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :.....4 de 12 Edition :.....1 Date :.....Octobre 2021
---	--	---

TABLE DES MATIERES

PAGE DE VALIDATION	1
HISTORIQUE DES AMENDEMENTS.....	2
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	3
TABLE DES MATIERES	4
ABREVIATIONS ET SIGLES	5
CHAPITRE 1 ^{er} : DEFINITIONS	1
CHAPITRE 2: COORDINATION DE LA SECURITE D'AERODROME	1
2.1 GÉNÉRALITÉS.....	1
2.2 Responsabilités sur la gestion de l'aire de trafic	2
2.3 OBJECTIFS	3
2.4 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES	4
Appendice au Chapitre 2.....	11
Supplément au Chapitre 2.....	12

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :.....5 de 12 Edition :.....1 Date :.....Octobre 2021
--	---	--

ABREVIATIONS ET SIGLES

AAC :	Autorité de l'aviation civile [<i>Civil aviation authority (CAA)</i>]
ACN :	Numéro de classification d'aéronef (<i>Aircraft classification number</i>)
AHWG :	Groupe de travail ad hoc (<i>Ad hoc working group</i>)
AIP :	Publication d'information aéronautique (<i>Aeronautical information publication</i>)
APAPI :	Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié (<i>Abbreviated precision approach path indicator</i>)
A-SMGCS :	Système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (<i>Advanced surface movement guidance and control system</i>)
ATIS :	Service automatique d'information de région terminale (<i>Automatic terminal information service</i>)
ATS :	Services de la circulation aérienne (<i>Air traffic service</i>)
AVOL :	Niveau opérationnel de visibilité d'aérodrome (<i>Aerodrome Visibility Operational Level</i>)
CAD :	Document d'accord (<i>Common agreement document</i>)
CDM :	Prise de décision en collaboration (<i>Collaborative decision-making</i>)
CFIT :	Impact sans perte de contrôle (<i>Controlled flight into terrain</i>)
FOD :	Objet intrus (<i>Foreign object debris/damage</i>)
IAIP :	Système intégré d'information aéronautique (<i>Integrated aeronautical information package</i>)
IFR :	Règles de vol aux instruments (<i>Instrument Flight Rules</i>)
ILS :	Système d'atterrissage aux instruments (<i>Instrument landing system</i>)
LVP :	Procédures d'exploitation par faible visibilité (<i>Low visibility procedures</i>)
NAVAID :	Aide de navigation aérienne (<i>Aid to air navigation</i>)

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :6 de 12 Edition :1 Date :Octobre 2021
--	---	---

OFZ :	Zone dégagée d'obstacles (<i>Obstacle free zone</i>)
OLS :	Surfaces de limitation d'obstacles (<i>Obstacle limitation surfaces</i>)
PAPI :	Indicateur de trajectoire d'approche de précision (<i>Precision approach path indicator</i>)
PCN :	Numéro de classification de chaussée (<i>Pavement classification number</i>)
PNS :	Programme national de sécurité [<i>State safety programme (SSP)</i>]
PRM :	Surveillance de précision des pistes (<i>Precision runway monitor</i>)
QFU :	Direction magnétique de la piste (<i>Magnetic orientation of runway</i>)
RCAM	Matrice d'évaluation de l'état des pistes (<i>Runway Conditions Assessment Matrix</i>).
RCR	Rapport sur l'Etat des Pistes (<i>Runway Conditions Reading</i>)
RESA :	Aire de sécurité d'extrémité de piste (<i>Runway end safety area</i>)
RFF :	Sauvetage et lutte contre l'incendie (<i>Rescue and fire fighting</i>)
RVR :	Portée visuelle de piste (<i>Runway visual range</i>)
RWYCC	Code d'Etat de la Piste (<i>Runway Code Condition</i>)
SARP :	Normes et pratiques recommandées [<i>Standards and Recommended Practices (SARPs)</i>]
SGS :	Système de gestion de la sécurité [<i>Safety management system (SMS)</i>]
VFR :	Règles de vol à vue (<i>Visual Flight Rules</i>)
WGS-84 :	Système géodésique mondial — 1984 (<i>World Geodesic System — 1984</i>)



AACGB

Autorité de l'Aviation Civile de la
Guinée-Bissau

**GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE
LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE
TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET
LES SERVICES D'ASSISTANCE**

Page :.....7 de 12
Edition :.....1
Date :.....Octobre 2021

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :1 de 12 Edition :1 Date :Octobre 2021
--	---	---

CHAPITRE 1^{er} : DEFINITIONS

Dans le présent document, les termes qui suivent ont la signification ci-après:

Administration de l'Aviation Civile. Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).

Avion critique. Type d'avion que l'aérodrome est destiné à accueillir et qui est le plus contraignant pour les éléments pertinents de l'infrastructure et les services aéroportuaires.

Étude de compatibilité. Étude entreprise par l'exploitant d'aérodrome pour prendre en considération les incidences de l'introduction d'un nouveau type/modèle d'avion à l'aérodrome. Une étude de compatibilité peut comprendre une ou plusieurs évaluations de sécurité.

Évaluation de la sécurité. Élément du processus de gestion du risque d'un SGS qui est utilisé pour évaluer les préoccupations de sécurité découlant, entre autres, d'écarts par rapport à des normes et à des règlements applicables, de changements identifiés à un aérodrome, ou lorsque se posent d'autres préoccupations de sécurité.

Gestionnaire de la sécurité. Personne responsable et point focal pour la mise en œuvre et le maintien en vigueur d'un SGS efficace. Il relève directement du dirigeant responsable.

Incursion sur piste. Toute situation se produisant sur un aérodrome qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs.

Infrastructures d'aérodrome. Éléments physiques et installations connexes de l'aérodrome.

Inspection. Vérification visuelle et/ou au moyen d'instruments de la conformité aux spécifications techniques relatives à l'infrastructure et aux opérations de l'aérodrome.

Obstacle. Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- a) qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ;
ou
- b) qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- c) qui se trouve à l'extérieur d'une telle surface définie et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :2 de 12 Edition :1 Date :Octobre 2021
--	---	---

Programme national de sécurité (PNS). Ensemble intégré de règlements et d'activités visant à améliorer la sécurité

Publication. L'acte de notification formelle de renseignements officiels à la communauté de l'aviation.

Réglementation applicable. Règlements applicables à l'aérodrome et à l'exploitant d'aérodrome qui sont transposés de spécifications internationales et autres règlements pertinents qui sont en vigueur à l'emplacement de l'aérodrome.

Sortie de piste/de voie de circulation. Situation se produisant lorsqu'un avion sort entièrement ou partiellement, de façon non intentionnelle, de la piste/voie de circulation en usage lors du décollage, de la course à l'atterrissage, de la circulation à la surface ou de manœuvres.

Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

Système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS). Système fournissant des indications d'acheminement (de routage), de guidage et de contrôle des aéronefs et des véhicules pour préserver le flux des mouvements sol déclaré dans toutes les conditions météorologiques comprises dans le niveau opérationnel de visibilité d'aérodrome (AVOL) en maintenant le degré de sécurité requis.

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :1 de 12 Edition :1 Date :Octobre 2021
--	---	---

CHAPITRE 2: COORDINATION DE LA SECURITE D'AERODROME

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 Sur une aire de trafic, les activités sont nombreuses et se déroulent dans un environnement encombré et où le temps compte. Les accidents, les incidents et d'autres événements peuvent affecter la sécurité et la santé du personnel et causer des dommages aux aéronefs.

2.1.2 Assurer la sécurité sur l'aire de trafic incombe essentiellement à l'exploitant d'aérodrome. Cela dit, toutes les tierces parties utilisant l'aire de trafic ont la responsabilité d'assurer la sécurité de leurs propres activités.

2.1.3 Les dangers de l'aire de trafic devraient être déterminés et, s'il y a lieu, faire l'objet de mesures d'atténuation élaborées dans le cadre du système de gestion de la sécurité (SGS) de l'exploitant d'aérodrome. Tout le personnel travaillant sur l'aire de trafic doit être informé de ces dangers : l'information peut être transmise au moyen d'un cours d'introduction à la sécurité générale pour le personnel ayant accès sans escorte à l'aire de trafic. Une partie de cette formation porte sur les procédures d'exploitation de l'aérodrome concernant la gestion et la sécurité de l'aire de trafic.

Note. — D'autres orientations figurent dans le Manuel sur les services d'assistance en escale (Doc 10121).

2.1.4 Pour assurer la sécurité et l'efficacité des activités sur l'aire de trafic, une étroite liaison est nécessaire entre l'exploitant d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs, les services de la circulation aérienne (ATS) et les autres tierces parties. La sécurité et l'efficacité opérationnelles de l'aire de trafic dépendent très fortement d'une telle coopération.

2.1.5 Formation du personnel

Les activités menées par un exploitant d'aérodrome nécessitent un personnel compétent dûment formé pour s'acquitter des tâches qui lui sont assignées.

La formation est généralement dispensée par l'employeur, mais elle peut aussi l'être par l'exploitant d'aérodrome ou par une tierce partie.

Les exploitants d'aérodrome veilleront à ce que des programmes de formation soient élaborés et mis en œuvre à l'intention de tout le personnel engagé dans l'exploitation de l'aérodrome. Les programmes de formation comprendront des procédures pour la vérification, à des intervalles appropriés, des connaissances du personnel et de leur

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :2 de 12 Edition :1 Date :Octobre 2021
--	---	---

application pratique.

2.2 RESPONSABILITES SUR LA GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC

2.2.1 Le service du contrôle de la circulation aérienne d'un aérodrome 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

2.2.2 Il existe plusieurs façons d'organiser un tel service pour répondre aux besoins particuliers d'un aérodrome.

2.2.3 La gestion de l'aire de trafic peut être confiée au service ATS de l'aérodrome, 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.

2.2.4 Gestion coordonnée

2.2.4.1 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.

2.2.4.2 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.

2.2.4.3 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.

2.2.5 Gestion par l'administration aéroportuaire ou l'exploitant

2.2.5.1 Il a été constaté sur certains aérodromes que la meilleure méthode de gestion

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :3 de 12 Edition :1 Date :Octobre 2021
--	---	---

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 ou ils sont pris en charge par le service ATS.

Note.- *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.*

2.3 OBJECTIFS

2.3.1 L'exploitant d'aérodrome, en collaboration avec les utilisateurs de l'aire de trafic, déterminera les dangers liés aux activités qui se déroulent sur l'aire de trafic, et il établira et mettra en œuvre des mesures d'atténuation, selon qu'il convient.

2.3.2 L'exploitant d'aérodrome établira des procédures de sécurité d'aire de trafic, ou veillera à ce que de telles procédures soient en place. Ces procédures porteront au moins sur ce qui suit :

- a) attribution des postes de stationnement d'aéronef ;
- b) système de guidage pour le stationnement ou l'accostage ;
- c) service de placement ;
- d) escorte (véhicule « suivez-moi ») ;
- e) précautions contre le souffle des réacteurs ;
- f) avitaillement en carburant des avions ;

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :.....4 de 12 Edition :.....1 Date :.....Octobre 2021
--	---	--

- g) balayage de l'aire de trafic ;
- h) nettoyage de l'aire de trafic ;
- i) refoulements d'aéronefs ;
- j) fonctionnement des passerelles d'embarquement ;
- k) mouvements des véhicules ;
- l) discipline sur l'aire de trafic ;
- m) saturation de l'aire de trafic ;
- n) diffusion des informations.

Note 1. — La liste ci-dessus contient des éléments qui concernent à la fois l'exploitation et la sécurité ; le présent chapitre ne porte que sur la sécurité.

Note 2. — D'autres orientations figurent dans le Manuel sur les services d'assistance en escale (Doc 10121).

2.3.3 L'exploitant d'aérodrome établira des procédures pour la collecte, l'analyse et la protection des données destinées à l'aider à comprendre et à améliorer la performance de sécurité de l'aire de trafic.

Note. — L'Annexe 19 — Gestion de la sécurité contient de plus amples dispositions sur la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes.

2.3.4 L'exploitant d'aérodrome communiquera aux utilisateurs concernés les informations susceptibles de renforcer la sécurité de l'aire de trafic, y compris les procédures locales particulières.

2.4 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES

2.4.1 Attribution des postes de stationnement d'aéronef

2.4.1.1 Un élément clé de l'attribution des postes de stationnement d'aéronef consiste à s'assurer qu'il y a une marge suffisante entre l'aéronef et l'équipement et/ou des constructions.

2.4.1.2 Des règles devraient indiquer clairement quels postes de stationnement peuvent être utilisés par tel ou tel type ou groupe d'aéronefs. L'aspect sécurité de ces règles est le suivant : faire en sorte que les aéronefs ne soient placés qu'à des

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :5 de 12 Edition :1 Date :Octobre 2021
--	---	---

postes qui sont assez grands pour eux et qui garantissent les dégagements nécessaires.

2.4.2 Système de guidage pour le stationnement ou l'accostage

10.5.2.1 Le système de guidage utilise 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 commandés 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 « nez dedans » 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, 4^{ème} 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.

2.4.3 Service de placement

2.4.3.1 Un service de placement d'aéronef devrait être fourni sur demande et disponible à défaut de système de guidage ou en cas de panne de ce système. Un guidage de placement peut aussi être nécessaire pour éviter un danger temporaire.

Note. — Les signaux de guidage normalisés destinés aux aéronefs à voilure fixe et aux hélicoptères sont décrits dans le RTA GB 2 — Règles de l'air (Appendice 1, section 5).

2.4.3.2 Le placeur (signaleur) :

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :6 de 12 Edition :1 Date :Octobre 2021
---	--	--

a) veillera à ce que le poste de stationnement à utiliser soit dégagé de tout obstacle fixe ou mobile ;

b) interviendra en cas d'incident durant le guidage.

2.4.3.3 Le placeur devrait porter une veste ou un gilet de haute visibilité distinctif qui permet de le reconnaître facilement parmi les membres du personnel de piste.

2.4.4 Escorte (véhicule « suivez-moi »)

2.4.4.1 Les exploitants d'aérodrome devraient fournir sur demande un service d'escorte (véhicule « suivez-moi ») pour guider les aéronefs, en particulier durant l'exploitation de nuit ou par faible visibilité.

2.4.4.2 Les véhicules d'escorte devraient être faciles à reconnaître grâce à des marques et/ou à une couleur distinctives et être dotés de l'équipement approprié.

2.4.5 Précautions contre le souffle

2.4.5.1 L'exploitant d'aérodrome veillera à ce que tous les utilisateurs de l'aire de trafic soient au courant des dangers liés au souffle des réacteurs et des hélices.

2.4.5.2 Les freins de tous les véhicules et de tout équipement sur roues laissés à l'arrêt seront serrés selon qu'il convient. S'il y a lieu, l'équipement devrait être monté sur des vérins ou calé afin de tenir au minimum le risque qu'il se déplace sous l'effet du souffle de réacteurs ou d'hélices. Lorsque c'est possible, l'équipement devrait être garé dans des zones où le risque d'exposition au souffle est moins grand. Il convient d'apporter une attention particulière à l'équipement présentant des surfaces latérales plates de grandes dimensions.

2.4.5.3 Les objets intrus (FOD) peuvent être déplacés par le souffle des réacteurs et constituer ainsi des dangers supplémentaires ; il est donc nécessaire de veiller à la propreté des aires de trafic.

2.4.5.4 La sécurité de passagers circulant à pied sur une aire de trafic relève de la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs concerné ou de son agent d'assistance en escale. Les procédures à ce sujet seront conformes aux exigences de sécurité établies par l'exploitant de l'aérodrome. Tout le personnel travaillant sur l'aire de trafic sera conscient du risque lié au souffle des réacteurs, des hélices et des rotors auquel sont exposés les passagers sur l'aire de trafic, et il devrait être prêt à prendre les mesures appropriées si nécessaire.

2.4.5.5 Durant la conception ou la réalisation de changements à la configuration

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :7 de 12 Edition :1 Date :Octobre 2021
--	---	---

d'une aire de trafic, il conviendrait de tenir compte du souffle des réacteurs et, s'il y a lieu, envisager l'installation d'écrans anti-souffle.

2.4.6 Avitaillement en carburant des avions

2.4.6.1 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.

2.4.7 Balayage de l'aire de trafic

2.4.7.1 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.

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :8 de 12 Edition :1 Date :Octobre 2021
--	---	---

Un programme régulier de balayage mécanique 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.

2.4.8 Nettoyage de l'aire de trafic

2.4.8.1 L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que les postes de stationnement d'aéronef et les aires adjacentes soient nettoyés régulièrement afin d'éliminer les taches d'huile et de graisse ainsi que les marques de caoutchouc.

2.4.8.2 Des déversements de carburant, d'huile, de fluide hydraulique, d'eau, d'eaux usées et d'autres contaminants peuvent se produire. Les exploitants d'aérodrome veilleront à ce que des procédures soient établies pour contenir, récupérer et éliminer correctement les substances déversées.

Note. — Des directives locales ou nationales en matière de protection de l'environnement peuvent s'appliquer aux déversements.

2.4.9 Refoulements d'aéronefs

2.4.9.1 Les exploitants d'aérodrome établiront des procédures pour assurer la sécurité des refoulements d'aéronefs ou veilleront à ce que de telles procédures soient en place. Les procédures porteront notamment sur les points suivants :

- a) éviter les conflits avec d'autres aéronefs en cours de refoulement ou prêts pour la circulation au sol, ainsi qu'avec les véhicules circulant sur l'aire de trafic ;
- b) avant le refoulement, s'assurer qu'il n'y a pas d'obstacle derrière l'aéronef ;
- c) après le refoulement, s'assurer que l'aéronef est positionné de manière à éviter que le souffle créé par la poussée de mise en mouvement soit dirigé sur des bâtiments, des aéronefs stationnés ou en circulation au sol, ou des véhicules ou personnes présents sur l'aire de trafic.

2.4.9.2 Dans certains cas, l'exploitant d'un aéronef peut demander que celui-ci quitte le poste de stationnement en effectuant un refoulement aux moteurs. Étant donné les dangers potentiels de cette méthode, une évaluation de sécurité sera réalisée avant

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :.....9 de 12 Edition :.....1 Date :.....Octobre 2021
--	---	--

d'approuver la procédure. L'évaluation de sécurité portera au moins sur les points suivants :

- a) souffle des réacteurs ou des hélices ;
- b) état de la surface ;
- c) niveaux sonores ;
- d) notification aux autres utilisateurs de l'aire de trafic qu'un refoulement aux moteurs est sur le point de commencer (surtout si une route passe derrière le poste de stationnement) ;
- e) espace de manœuvre ;
- f) conflit avec d'autres aéronefs (en cours de refoulement, effectuant un refoulement aux moteurs ou en circulation au sol) ;
- g) effet sur les piétons, les bâtiments, les véhicules, l'équipement mobile et les autres aéronefs.

2.4.10 Fonctionnement des passerelles d'embarquement

2.4.10.1 Pour des raisons de sécurité, la zone dans laquelle se déplace la passerelle d'embarquement devrait être dégagée de tout véhicule et équipement. Avant de déplacer la passerelle, l'opérateur devrait effectuer une vérification visuelle (en utilisant une caméra, des miroirs ou en regardant par la fenêtre) pour s'assurer qu'il n'y a pas d'obstacle.

2.4.10.2 Lorsqu'elle ne sert pas, la passerelle d'embarquement devrait être rentrée, les roues placées à la position désignée.

2.4.11 Mouvements des véhicules

2.4.11.1 L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que les mouvements des véhicules sur l'aire de trafic se déroulent dans de bonnes conditions de sécurité en :

- a) établissant et mettant en œuvre des règles de circulation, en surveillant leur application et en les faisant respecter ;
- b) établissant des routes, selon qu'il convient, et en installant et entretenant des panneaux de signalisation et des marques appropriés.

2.4.11.2 Un aperçu des éléments qui devraient être pris en compte dans les règles

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :.....10 de 12 Edition :.....1 Date :.....Octobre 2021
---	--	--

de circulation côté piste figure dans l'appendice au présent chapitre.

2.4.12 Discipline sur l'aire de trafic

2.4.12.1 L'exploitant d'aérodrome, avec ses propres moyens ou en concluant des arrangements avec d'autres parties, devrait surveiller les activités et prendre des mesures si des écarts sont constatés par rapport aux règles établies.

2.4.12.2 Si la partie qui assure la surveillance de la discipline sur l'aire de trafic n'est pas l'exploitant d'aérodrome, ce dernier devrait être informé de tout écart constaté.

2.4.12.3 L'exploitant d'aérodrome devrait établir des mesures d'exécution, ou veiller à ce que de telles mesures soient établies et mises en œuvre, pour gérer toute infraction aux règles de sécurité de l'aire de trafic.

2.4.13 Saturation de l'aire de trafic

2.4.13.1 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.

2.4.14 Diffusion des informations

L'exploitant d'aérodrome établira un processus pour diffuser en temps utile les informations pertinentes relatives aux limitations des activités sur l'aire de trafic.

Note. — *Des renseignements supplémentaires sur la diffusion d'informations aux utilisateurs de l'aire de trafic sont fournis dans le supplément au présent chapitre.*

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :.....11 de 12 Edition :.....1 Date :.....Octobre 2021
---	--	--

APPENDICE AU CHAPITRE 2

RÈGLES DE CIRCULATION CÔTÉ PISTE

Les règles de circulation côté piste devraient porter au moins sur les points suivants :

- a) limites de vitesse ;
- b) priorité de passage ;
- c) itinéraires de circulation ;
- d) exigences relatives à l'état des véhicules ;
- e) utilisation des feux des véhicules ;
- f) procédures par faible visibilité ;
- g) panneaux de signalisation, marques, dispositifs lumineux de l'aire de trafic ;
- h) procédures d'entrée et de sortie applicables aux zones de l'aire de trafic où s'effectuent en même temps des mouvements d'aéronefs et des mouvements de véhicules.

 Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE SUR LA COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC, LA TOUR DE CONTROLE ET LES SERVICES D'ASSISTANCE	Page :.....12 de 12 Edition :.....1 Date :.....Octobre 2021
---	--	--

SUPPLEMENT AU CHAPITRE 2

DIFFUSION D'INFORMATIONS AUX UTILISATEURS DE L'AIRE DE TRAFIC

1.1 Les informations communiquées aux utilisateurs de l'aire de trafic peuvent comprendre les suivantes :

- a) type de restriction d'utilisation ;
- b) durée de la restriction d'utilisation, si elle est connue ;
- c) mesures d'atténuation à appliquer ;
- d) incidence de la restriction d'utilisation sur l'exploitation ;
- e) disponibilité des postes de stationnement d'aéronef ;
- f) restrictions concernant les postes de stationnement d'aéronef ;
- g) disponibilité d'installations fixes sur les postes de stationnement d'aéronef ;
- h) procédures de stationnement spéciales ;
- i) modification temporaire des routes à suivre ;
- j) travaux en cours ;
- k) toute autre information importante du point de vue opérationnel pour les utilisateurs de l'aire de trafic.

1.2 La diffusion d'informations opérationnelles ne nécessite pas un système technique pour être développée. Les méthodes et les moyens utilisés dépendront de la complexité de l'aérodrome, en particulier, du nombre d'organismes ou de personnes utilisant l'aire de trafic qui doivent être informés.