



N°..... /ANAC

10-004-

Nouakchott, le.....

12 FEB 2012

Décision n°..... /DG/ANAC, relative aux règles
techniques générales et spécifiques applicables sur l'aire de
trafic des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

Article premier : l'annexe à la présente décision fixe les règles techniques générales et spécifiques applicables sur l'aire de trafic des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;

Article 2 : Les exploitants de l'aire de trafic établissent les procédures opérationnelles d'exploitation de l'aire de trafic en conformité avec les règles technique mentionnées en annexe à la présente décision ;

Article 3 : Les exploitants de l'aire de trafic forment et évaluent périodiquement leur personnel sur les procédures opérationnelles d'exploitation de l'aire de trafic qui sont en rapport avec la nature de leurs missions ;

Article 4 : Date d'effet

La présente décision prend effet dès la date de sa signature.

Aboubekrine Seddigh OULD MOHAMED EL HACEN

Ampliations

- Dsana pour suivi
- SAM
- ASECNA



CHAPITRE 1 : DEFINITIONS ET ACRONYMES

1.1 DEFINITIONS :

Pour l'application de la présente annexe, les expressions indiquées ci-dessous ont les significations suivantes:

Accident : Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel se produit l'un des faits suivants:

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve:
 - Dans l'aéronef, ou
 - En contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou
- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle— qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement, ou
- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Accident au sol: Tout événement, autre qu'un accident, survenu sur l'aire de mouvement ou à ses abords impliquant au moins une personne, un véhicule ou un aéronef et ayant entraîné des dommages corporels et/ou matériels.

Aire de manœuvre : Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement : Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs, pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement du fret ou de la poste, le ravitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Aire d'attente équipement : aire définie adjacente à un poste de stationnement d'aéronef

où les divers engins d'assistance ainsi que le fret sont provisoirement placés en attente de l'arrivée d'un aéronef.

Chef avion : fonction assurée sur un périmètre sécurité avion qui consiste notamment à coordonner les activités s'y déroulant afin de préserver la sécurité et d'améliorer les performances des services fournis

Circulation à la surface d'aéronefs : Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aérodrome, à l'exclusion des décollages et des atterrissages.

Circulation d'aérodrome : Ensemble de circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de cet aérodrome.

Circulation en vol rasant : déplacement d'un hélicoptère au-dessus de la surface d'un aérodrome, normalement dans l'effet de sol et à une vitesse sol inférieure à 37km/h (20kt).

Commandant d'aérodrome. La personne chargée de la délivrance des autorisations de décollage et d'atterrissage des aéronefs et relevant du Ministère chargée de l'Aviation Civile ou des entreprises publiques soumises à sa tutelle.

Côté piste : L'aire de mouvement d'un aéroport et la totalité ou une partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est contrôlé.

Couloir de circulation : voie définie sur un aérodrome destinée à la circulation des véhicules et engins.

Incident : Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, ou non, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Incident grave : Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident ou un accident au sol a failli se produire.

Infraction : violation d'une règle ou disposition réglementaire.

Obstacle : Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ou qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol.

Passage protégé pour piétons : partie de la chaussée équipée d'une signalisation spéciale et destinée à la traversée des piétons.

Piste : Aire rectangulaire définie sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Périmètre de sécurité avion (P S A) : polygone définie sur une aire de trafic et enveloppant extérieurement le poste de stationnement d'avion à une distance au moins égale à 7,5mètres autour de l'avion.

Périmètre de sécurité collision (P S C) : polygone virtuel qui enveloppe extérieurement un aéronef à une distance de 5 mètres de ses extrémités.

Périmètre de sécurité incendie (P S I) : périmètre virtuel qui délimite la zone dangereuse comprise à l'intérieur de la courbe enveloppant extérieurement, à une distance de 3 mètres, les citernes et conduits des véhicules ravitailleurs.

Poste de stationnement d'aéronef : Emplacement désigné sur une aire de trafic, destiné à être utilisé pour le stationnement d'un aéronef.

Poste de stationnement à manœuvre autonome : poste de stationnement d'aéronef prévu pour des manœuvres d'entrée, de sortie et d'arrêt marquées au sol pouvant être suivies par un aéronef pour y stationner .

Poste de stationnement « nose in » : poste de stationnement d'aéronef prévu pour une manœuvre d'entrée par les propres moyens de l'aéronef .La sortie de l'aéronef étant effectuée avec un moyen de tractage ou de repoussage. Les manœuvres d'entrée et de sortie de l'aéronef sont effectuées avec une assistance au sol.

Service de gestion d'aire de trafic : Service fourni pour assurer la régulation des activités et des mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic.

Signaleur : personne qui donne des signaux à un aéronef.

Tour de contrôle d'aérodrome : Organe chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Visibilité : Distance, déterminée par les conditions atmosphériques et exprimée en unités de longueur, à laquelle on peut voir et identifier, de jour, des objets remarquables non éclairés et, de nuit, des objets remarquables éclairés.

Voie de circulation. Voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation au sol des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment:

- a) *Voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef.* Partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef.
- b) *Voie de circulation d'aire de trafic.* Partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire.
- c) *Voie de sortie rapide.* Voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un aéronef qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste.

1.2 ACRONYMES:

Pour l'application de la présente annexe, les acronymes ci-après ont les significations suivantes:

AVGAS : Aviation Gas : carburant d'aviation dont l'indice d'octane peut dépasser 100.

FOD: Foreign Object Debris. Débris d'Objets Etrangers.

Km/h : kilomètre par heure.

MM/AA : indication de date

MM= indication du mois en deux chiffres,
AA= indication de l'année en deux chiffres

PSAM : permis spécial d'utilisation de véhicule sur l'aire de mouvement. PSAT :
permis spécial d'utilisation de véhicule sur l'aire de trafic.

SSLI : Service de Sauvetage et Lutte contre l'Incendie.

VDGS : Visual Docking Guidance System : .Système visuel de guidage d'accostage.

CHAPITRE 2 : DISPOSITIONS GENERALES

2.1 -Il est de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome de s'assurer du respect, par tous les intervenants sur l'aire de trafic, des règles et procédures définies dans le présent document.

2.2-L'exploitant d'aérodrome doit assurer, à intervalles réguliers et en coordination avec les exploitants de l'aire de trafic, des séances de vulgarisation et de sensibilisation sur des thèmes en rapport avec l'activité sur cette aire et ses exigences. Chaque campagne organisée doit faire l'objet d'un rapport adressé à la DGAC et comportant au moins les actions entreprises ainsi que leur évaluation.

2.3-Toute personne appelée à exercer sur une aire de trafic d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique doit avoir reçu une formation adéquate en rapport avec la nature de sa mission et de sa zone d'évolution. Chaque employeur est responsable de la formation de son personnel.

2.4 Nonobstant toute procédure prévue pour l'acheminement d'information, tout incident, incident grave, accident au sol ou accident survenu sur l'aire de trafic doit faire l'objet d'un compte rendu préliminaire à la DGAC, tant de l'exploitant d'aérodrome que de chaque partie concernée, au plus tard dans l'heure qui suit sa survenance pour un accident au sol ou un accident et le jour même pour un incident ou incident grave.

2.5-Tout incident, incident grave ou accident au sol survenu sur une aire de trafic doit faire l'objet d'un rapport circonstancié de l'exploitant d'aérodrome et de chaque entreprise concernée par cet événement. Ce rapport doit être transmis à la DGAC dans un délai n'excédant pas quinze jours ouvrables à compter de la date de sa survenance.

2.6-L'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic est habilitée à retirer provisoirement et sur le champ un permis spécial d'utilisation de véhicule (PSAM ou PSAT) pour toute personne impliquée dans une infraction, un incident, un accident au sol ou un accident. Chaque opération de retrait immédiat doit faire l'objet d'un rapport adressé au commandant d'aérodrome. Ce dernier doit statuer entre autres sur le retrait des documents en question dans un délai n'excédant pas sept jours.

2.7-Chaque exploitant sur une aire de trafic doit établir des procédures de gestion permettant une traçabilité claire dans toute activité ayant une quelconque relation avec l'exploitation sur l'aire de trafic.

2.8-Tout exploitant sur une aire de trafic doit mettre en place un système de vérification des performances de ses agents. Ce système doit avoir pour but de déceler toute anomalie

touchant la sécurité ou le non-respect des règles d'exploitation, et d'encourager les bonnes pratiques.

2.9-L'exploitant d'aérodrome doit adresser semestriellement à la DGAC un rapport sur l'activité de son aire de trafic indiquant notamment les éventuelles problématiques rencontrées et les mesures prises pour y faire face.

2.10 - Le service de sauvetage et lutte contre l'incendie doit établir un plan d'inspection et de contrôle de l'exploitation sur l'aire de trafic avec pour but de déceler tout manquement ou irrégularité pouvant entraîner un risque d'incendie. Tout risque constaté doit faire l'objet d'un rapport à la hiérarchie, d'une action correctrice et d'un suivi.

2.11 - L'exploitant d'aérodrome doit mettre en place une procédure de suivi et d'évaluation réguliers des actions de correction mises en place.

Chapitre 3 : REGLES GENERALES D'EXPLOITATION

3.1 REGLES GENERALES

3.1.1 - L'exploitant d'aérodrome doit mettre en place un système d'affichage de renseignements. Ce système placé sur ou à proximité de l'aire de trafic sera utilisé pour afficher tout renseignement important destiné aux intervenants tel que, prévisions ou changement dans les prévisions de poste de stationnement, indisponibilité d'une installation sur l'aire de trafic, visibilité réduite, etc.

3.1.2 - L'exploitant de tout aéronef en escale doit désigner un responsable appelé « chef avion » et placé sous l'autorité fonctionnelle du pilote commandant de bord ou du pilote. Le chef avion doit :

- être physiquement présent lors de l'arrivée, lors du départ et durant toute l'escale du vol en question,
- être facilement identifiable à tous les intervenants sur le poste de stationnement, - avoir autorité sur toutes les opérations se déroulant dans le PSA.

Il incombe également au chef avion de trancher dans tout litige pouvant survenir dans le traitement d'escale de l'avion considéré, et assurer toute coordination utile avec ses homologues des postes de stationnement adjacents.

3.1.3 - Chaque exploitant sur une aire de trafic doit veiller à ce que ses engins, véhicules, équipements et matériels soient utilisés uniquement pour le but auxquels ils sont destinés.

3.1.4 - Chaque exploitant sur une aire de trafic doit veiller à ce que ses engins, véhicules, équipements et matériels soient utilisés uniquement selon les règles de sécurité et de manipulation qu'il a définies.

3.1.5 - Chaque exploitant sur une aire de trafic doit veiller à ce que ses engins, véhicules, équipements et matériels fassent l'objet d'entretiens et de réparations selon les règles de l'art.

3.1.6 - Tous les containers destinés à recevoir les déchets doivent avoir leur couvercle fermé. Tous les déchets doivent être mis dans un contenant avant d'être déposés dans un container.

3.1.7 - L'éclairage d'une aire de trafic doit être allumé du coucher au lever du soleil. Toutefois l'exploitant d'aérodrome peut décider toute autre période.

3.1.8 - L'éclairage de l'aire de trafic ou toute autre source lumineuse côté piste ne doit pas être source d'éblouissement ou de confusion notamment pour les équipages de conduite que pour les contrôleurs de la circulation aérienne.

3.1.9 - Le stationnement des véhicules ou engins ne peut se faire qu'aux endroits destinés à cet effet et signalés en tant que tels. De même l'entreposage et le garage de matériel, fret ou équipements se feront seulement aux endroits expressément désignés par l'exploitant d'aérodrome.

3.1.10 - Il est de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome de s'assurer qu'un poste de stationnement demeure utilisable, propre et dégagé de tout obstacle. Cependant dès qu'un poste de stationnement est alloué à un vol donné, il est de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef concerné de s'assurer avant d'y guider son aéronef, à l'arrivée comme au départ, que les conditions de ce poste garantissent les manœuvres projetées en toute sécurité.

3.1.11 - L'exploitant d'aérodrome doit établir un programme pour le balayage et le nettoyage régulier des aires de trafic.

Chaque intervenant côté piste doit assurer le nettoyage et le balayage des zones mises à sa disposition.

3.1.12 - Toutes les opérations de traitement aéronef (accostage, chargement, déchargement,...) doivent avoir fait l'objet, au préalable, d'une procédure écrite entre l'exploitant d'aéronef et l'entreprise fournissant ce service. A défaut d'une procédure commune agréée par les deux parties, il incombe à l'entreprise fournissant les services de traitement d'escala d'informer par écrit l'exploitant d'aéronef de ses propres procédures de traitement aéronef.

3.2 DANGERS DES MOTEURS D'AERONEFS

3.2.1 - Les véhicules et les personnes ne doivent pas passer à moins de 200 mètres derrière un moteur en fonctionnement au ralenti. Cette distance augmente en fonction du genre de moteur, de la puissance affichée et de la hauteur de sa fixation.

3.2.2 - Sauf pour le personnel ayant une raison technique impérieuse, il est interdit d'approcher de l'avant un réacteur en marche à moins de 10 mètres de rayon centrés sur son centre de rotation.

3.2.3 - Il est interdit d'approcher de l'avant un moteur à hélices en fonctionnement à moins de 5 mètres de rayon centrés sur son centre de rotation.

3.2.4 - Sauf pour le personnel ayant une raison technique impérieuse, il est interdit d'approcher d'un hélicoptère avant que les pales de son rotor ne soient complètement arrêtées.

3.2.5 - Sur l'aire de trafic, il est interdit pour un équipage de conduite d'afficher un régime moteur élevé sur des moteurs gardés en fonctionnement alors que d'autres ont été arrêtés.

3.2.6 - Le nombre de moteurs à mettre en marche avant de commencer le retropoussage doit correspondre au minimum requis pour les besoins de l'appareil et de ses passagers.

3.2.7 - Le déplacement d'un hélicoptère en vol rasant dans la zone d'aire de trafic est interdit.

3.2.8 - Le régime des moteurs d'un aéronef lors de la mise en route ne doit pas dépasser celui du minimum requis.

3.2.9 - Aucune opération d'escale ne peut débuter sur un aéronef avant :

- l'immobilisation complète de l'aéronef - l'arrêt des moteurs
- la mise en place des cales
- le signal du chef avion.

3.3 REGLES DE PROTECTION DES PERSONNES

3.3.1 - les exploitants sur l'aire de trafic et ses abords concernés par le travail en hauteur doivent établir des règles de sécurité visant à prévenir les risques de chute des personnes ou d'objets.

3.3.2 - Les agents exerçant dans un environnement très bruyant doivent porter des casques antibruit.

3.3.3 - Les engins de traitement en hauteur doivent être manipulés selon les règles de sécurité pertinentes. Plus particulièrement, dès l'accostage d'un avion, les glissières de sécurité doivent être mises en place avant le début du service à effectuer en tenant compte au préalable du sens et de la direction d'ouverture de la porte de l'avion.

CHAPITRE 4: REGLES DE CIRCULATION DES PIETONS

4.1 - L'acheminement à pied des passagers n'est permis qu'après autorisation de l'exploitant d'aérodrome.

4.2 - Le conducteur d'un véhicule de transport de passagers ne doit procéder à leur embarquement ou leur débarquement qu'aux endroits prévus pour cet effet.

4.3 - Aucun passager ne doit évoluer sur une aire de trafic sans assistance de la part de l'exploitant d'aéronef ou son représentant.

4.4 - L'acheminement à pied des passagers entre l'avion et l'aérogare doit toujours s'effectuer sous la conduite d'agents de l'exploitant d'aéronef. Le nombre d'agents pour cette tâche dépend du nombre de passagers, de la complexité de la circulation et des conditions locales. A défaut d'un nombre d'agents suffisants les passagers seront acheminés par groupes.

4.5 - L'exploitant d'aéronef doit informer les passagers devant être acheminés à pied des consignes de sécurité à respecter avant de quitter selon le cas l'avion ou l'aérogare.

4.6 - Les voies de cheminement des passagers entre l'aérogare et l'avion doivent être marquées au sol ou délimitées par des cônes. Une intersection «cheminement passagers »/ «couloir de circulation» doit être marquée au sol comme passage protégé pour piétons.

4.7 - Les passagers à pieds ne doivent pas être acheminés sous les ailes d'un avion ou à travers le PSI. Les passagers ne doivent pas être dirigés là où des tuyaux, câbles ou autres sont au sol.

4.8 - L'acheminement des passagers à pied derrière un aéronef en mouvement ou dont les moteurs sont en marche ou en train d'être démarrés est interdit.

4.9 - Le passage de toute personne devant un aéronef en mouvement est interdit.

4.10 - Si un cheminement pour piétons existe et est signalé en tant que tel, tout piéton est dans l'obligation de l'utiliser.

4.11 - Sauf en cas d'utilisation de passerelles télescopiques, une coordination préalable doit avoir lieu entre les chefs avion concernés en cas d'embarquement ou de débarquement de passagers avec ou sans acheminement à pied alors qu'un aéronef manœuvre dans un poste adjacent ou à proximité ou a ses moteurs en fonctionnement ou en cours de démarrage.

4.12 - Une considération doit être accordée par l'exploitant d'aérodrome à l'éventualité de la survenance de circonstances exceptionnelles d'urgence où des passagers et autres personnes seraient obligés d'être évacués coté piste. Les mesures prévues dans pareil cas doivent être connues par tous les intervenants.

4.13 - Un piéton ne doit traverser un couloir de circulation qu'à un passage protégé. S'il n'en existe pas un il devra le traverser perpendiculairement et céder la priorité aux véhicules.

4.14 - Il est interdit pour un piéton d'enjamber un attelage de chariots même s'il est à l'arrêt.

CHAPITRE 5 : CIRCULATION DES VEHICULES

5.1 - Tout véhicule ou engin circulant sur une aire de trafic doit avoir au moins un gyrophare de couleur jaune en fonctionnement. Les véhicules d'une longueur dépassant quatre mètres doivent avoir au moins deux gyrophares en fonctionnement, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière du véhicule. Un convoi de chariots tractés doit avoir, en outre, un gyrophare jaune en fonctionnement à la fin de l'attelage. Les véhicules en intervention d'urgence doivent avoir, en fonctionnement, les feux tournants exigés par la réglementation en vigueur.

5.2 - Sauf pour les véhicules de l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic et ceux du SSLI, la circulation des véhicules et des engins doit s'effectuer en tout temps dans les couloirs de circulation.

5.3 - Sur une aire de trafic la vitesse est limitée comme suit :

- 25 km/h dans les couloirs de circulation pour véhicules ;
- 15km/h dans les couloirs de circulation pour véhicules longeant l'aérogare ;
- 10km/h dans le PSA ;
- 5km/h dans le PSC.

5.4 - L'exploitant d'aérodrome peut imposer des limitations de vitesse plus restrictives sur l'aire de trafic ou dans des zones particulières.

5.5 - Aucun véhicule ne doit circuler sur l'aire de trafic ou à ses abords avec une portière ouverte

5.6 - Il est interdit, à bord d'un véhicule, de dépasser le nombre autorisé de personnes.

5.7 - Aucun véhicule soumis à l'inspection technique réglementaire ne peut circuler sur

l'aire de trafic s'il n'est détenteur d'un certificat de visite technique en cours de validité.

5.8 - Pour les véhicules et engins non soumis à l'inspection technique réglementaire, l'exploitant concerné doit faire passer des tests d'aptitude technique à tout son parc mobile, le signaler sur le véhicule et garder trace des opérations de tests et de leurs résultats. La vérification technique ne doit pas avoir une périodicité supérieure à une année.

5.9 - L'aptitude à la circulation des véhicules et engins objets du § 5.8 doit être signalée par un disque en matière solide de couleur verte de 15 cm de diamètre placé sur l'avant de véhicule, de préférence sur la calandre, et sur lequel doit être inscrite la validité de l'aptitude à la circulation (MM/AA).

5.10 - Tous les exploitants sur l'aire de trafic doivent établir des fiches d'inspection de leurs véhicules. Avant d'utiliser un véhicule, tout conducteur doit s'assurer de sa bonne condition mécanique et remplir la fiche d'inspection.

5.11 - Avant de pénétrer dans le PSC, un véhicule qui a l'intention d'accoster un avion doit, à une distance d'environ 5 mètres de l'avion, impérativement marquer un arrêt complet afin de vérifier son système de freinage. Si les freins s'avèrent satisfaisants, le conducteur pourra procéder vers l'avion en gardant le premier rapport de vitesse. Si le système de freinage présente une quelconque faiblesse le conducteur doit immobiliser le véhicule en s'assurant que le frein à main est complètement engagé et aviser le chef avion concerné afin que le véhicule défaillant soit éloigné de l'aire de trafic dans les conditions de sécurité maximales.

5.12 - Sauf pour les véhicules appelés à accoster un avion, tous les véhicules dans un PSA doivent s'arrêter en dehors du PSC.

5.13 - Il est interdit à tout véhicule à remorque d'effectuer une manœuvre de marche arrière. Toute fois l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic peut à titre exceptionnel autoriser une telle manœuvre.

5.14 - Tout train de chariots doit comporter au maximum quatre unités. Toutefois et à titre exceptionnel, l'exploitant d'aérodrome peut délivrer une autorisation de dérogation provisoire.

5.15 - Tout cargo ou fret transporté doit être attaché ou arrimé afin d'éviter les risques de chute.

5.16 - Les accessoires ou matériels utilisés sur un véhicule doivent être fixés ou attachés.

5.17 - Dans le PSA, toute marche arrière de nuit ou par conditions de faible visibilité ne peut s'effectuer sans l'aide d'un assistant au sol.

5.18 - Le passage de tout véhicule ou engin sous un avion est interdit.

5.19 - Le passage de tout véhicule devant un aéronef en mouvement est interdit.

5.20 - Un véhicule qui se déplace sur une aire de trafic doit céder le passage:

- a) à un véhicule d'urgence, à un aéronef qui circule ou se prépare à circuler à la surface ou qui est poussé ou remorqué;
- b) aux autres véhicules conformément aux dispositions du code de la route.

5.21 - Sauf aux marques de « STOP », il est interdit de s'arrêter ou de stationner : - dans

les couloirs de circulation.

- sur le cheminement des passerelles télescopiques ;
- sous les passerelles télescopiques ;
- sous les ailes ou le fuselage d'un avion ;
- dans la voie de dégagement d'un véhicule ravitailleur ;
- dans la zone de déploiement des toboggans ;
- là où le panneau ou signe de stationnement interdit existe.

5.22 - Les dépassements sont interdits dans les couloirs de circulation.

5.23 - Les zones de stationnement des véhicules, des engins, du fret, du matériel de servitude, etc, doivent être clairement indiquées.

5.24 - Tout véhicule en stationnement dans les zones destinées à cet effet doit avoir les roues avant non braquées, le frein à main serré et le moteur arrêté.

5.25 - Un emplacement prévu pour le stationnement spécifique d'un véhicule doit être signalé. Dans ce cas aucun autre véhicule ne pourra ni s'y arrêter ni y stationner.

5.26 - Lorsque des emplacements de stationnement sont marqués au sol tout véhicule en stationnement doit occuper uniquement l'espace délimité pour un seul emplacement.

5.27 - Tout accès ou cheminement réservé aux personnes à mobilité réduite ne doit être occupé par un véhicule ou utilisé à un usage autre que celui pour lequel il a été aménagé.

5.28 - Entre le coucher et le lever du soleil ou toute autre période spécifiée par l'exploitant d'aérodrome, tous les véhicules en circulation doivent avoir leurs feux de code allumés. Cette procédure est applicable en cas de conditions de faible visibilité.

5.29 - L'utilisation des feux de position seuls ou des feux de route est interdite.

5.30 - Les véhicules convoyés doivent avoir leurs feux de croisement allumés de jour comme de nuit.

5.31 - Tous les véhicules ou engins accostés à un avion doivent être immobilisés (freinés, calés, verrouillés, attelés, etc.).

CHAPITRE 6 : CIRCULATION DES AERONEFS

6.1 - Il est interdit, pour un aéronef, d'entrer ou de sortir d'un hangar avec les moteurs en marche.

6.2 - En cas de guidage d'un aéronef, le véhicule de guidage doit être de couleur jaune canari et équipé d'un ou plusieurs feux jaunes à éclats. Ce véhicule doit porter à l'arrière de façon visible pour le pilote un caisson éclairé de nuit portant l'inscription FOLLOW ME en noir sur fond blanc.

Au départ, le guidage commence quand l'aéronef cesse d'être sous la responsabilité du signaleur et prend fin sur instructions de la tour de contrôle ou à l'entrée du premier chemin de roulement.

A l'arrivée, le guidage vers un poste de stationnement prend fin quand l'aéronef est sur la voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef et pris en charge par le signaleur.

6.3 - Le tractage d'un avion pour une mise en place doit respecter les règles suivantes :

- Le déplacement sur l'aire de manœuvre est sujet à l'autorisation préalable de la tour

- de contrôle ;
- Le déplacement sur l'aire de trafic nécessite l'autorisation de la tour de contrôle ou de l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic ;
 - Une liaison radiotéléphonique directe et continue doit être assurée entre l'aéronef concerné et la tour de contrôle ;
 - Une liaison vocale directe doit être maintenue entre le poste de pilotage et la cabine de l'engin tracteur ;
 - Un mécanicien qualifié doit occuper le siège pilote de l'aéronef et doit pouvoir contrôler son déplacement ;
 - La liaison avec la tour de contrôle sera assurée par une personne qualifiée : soit par le mécanicien à bord de l'aéronef soit par un agent à bord de la cabine de l'engin tracteur ;
 - Durant tout le tractage et particulièrement sur l'aire de manœuvre, le conducteur de l'engin tracteur est responsable de la sécurité de l'aéronef en déplacement. Il doit respecter les instructions de la tour de contrôle et il est d'une manière générale responsable pour que son aéronef évite tous les obstacles, véhicules, aéronefs ou autres.
 - Durant les heures de nuit, l'aéronef doit allumer les feux normalement exigés pour un vol.

6.4 - Le mouvement simultané de deux aéronefs à deux postes adjacents est interdit.

6.5 - Les feux anticollision d'un aéronef doivent être mis en marche avant la mise en route des moteurs et aussi avant le début d'un retro poussage.

CHAPITRE 7 : STATIONNEMENT DES AERONEFS

7.1 - Les règles ci-après s'appliquent aussi bien pour un poste de stationnement autonome que pour un poste de stationnement «nose in».

7.2 - Sauf autorisation de l'exploitant d'aérodrome, aucun aéronef n'est autorisé à utiliser un poste de stationnement non adapté à ses caractéristiques.

7.3 - Sur instruction de l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic, tout exploitant doit déplacer sans délai son aéronef à l'emplacement qui lui a été désigné.

7.4 - Dans un but de sécurité tout aéronef en stationnement et pesant moins de trois tonnes doit être amarré. Tous les autres aéronefs en stationnement doivent être freinés ou calés. En cas de vent fort il appartient à chaque exploitant sur l'aéroport de prendre les mesures de sécurité qui conviennent afin que ses aéronefs, son matériel, équipement ou fret soient sécurisés et éviter tous risques de dommages aux personnes et aux biens.

7.5 - Un exploitant d'aéronef doit prendre les mesures nécessaires pour sécuriser son équipement et son matériel, notamment le cargo sur les aires d'attente équipement en particulier aux postes de stationnement à manœuvre autonome.

7.6 - Les moteurs d'un aéronef ne peuvent être mis en marche, pour essai, que dans un poste de stationnement désigné par l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic. Tout essai moteur à un régime autre qu'au ralenti ne peut s'effectuer qu'à un emplacement hors de l'aire de trafic, et après coordination avec la tour de contrôle.

7.7 - L'exploitant d'aéronef est tenu de s'assurer qu'aucune personne, matériel ou installation ne risque de courir un danger du fait du souffle des hélices ou des réacteurs de son aéronef lors des manœuvres d'entrée ou de sortie d'un poste de stationnement ou d'une aire d'entretien.

7.8 - Pour entrer dans un poste de stationnement (particulièrement pour un poste de stationnement à manœuvre autonome) ou en sortir, les pilotes doivent utiliser une puissance de moteurs aussi minimale que possible afin de réduire les effets de souffle sur les personnes, matériels et bâtiments.

7.9 - La présence d'un signaleur au poste de stationnement indiqué pour un aéronef est obligatoire au moins cinq minutes avant l'heure d'arrivée prévue à ce poste.

7.10 - Sauf pour un poste de stationnement à manœuvre autonome, un avion ne doit entrer dans ce poste que s'il y est guidé par un signaleur.

7.11 - Le signaleur doit s'assurer, avant de guider un aéronef dans un poste de stationnement, qu'aucun matériel ni personne, ni FOD ne se trouvent à l'intérieur du PSA.

7.12 - Un véhicule ou engin ne doit pénétrer dans un PSA que s'il est directement lié à une opération d'escale de l'aéronef occupant ou devant occuper ce poste.

7.13 - Un exploitant d'aéronef ou un exploitant fournisseur de service d'assistance doit établir un plan d'organisation d'escale. Toutes les entités intervenant sur l'aire de trafic durant une opération d'escale doivent disposer d'une copie de ce plan, avoir accepté leurs rôles et responsabilités qui en découlent et avoir instruit leurs employés en conséquence. Les principaux points suivants doivent être développés dans ce plan :

- Les principales tâches du chef avion ;
- L'ordre dans lequel l'aéronef sera approché ;
- Le positionnement des différents véhicules et engins autour de l'aéronef, à l'intérieur et autour du PSA.
- Les trajectoires de chaque véhicule ou engin lors de ses déplacements ;
- L'emplacement d'attente du fret à débarquer ou à embarquer ;
- Les signaux convenus surtout pour autoriser les personnes et engins à approcher l'aéronef ;
- L'interaction avec le véhicule de ravitaillement en carburant ;
- Les mesures concernant les FODs ;
- Les mesures de sécurité ainsi que les actions en cas d'urgence.
- Toute particularité liée au poste de stationnement, à la nature des véhicules ou engins ou au type d'aéronef ou autre.

7.14 - Un exploitant d'aéronef ou un exploitant fournisseur de service d'assistance doit établir la procédure complète de retro poussage.

7.15 - Tous les conducteurs de tracteurs « retro poussage » doivent avoir reçu une formation adéquate.

7.16 - Une liaison vocale directe doit être maintenue entre l'équipage de conduite et le responsable du retro poussage depuis le moment précédant le début du retro poussage jusqu'après le moment de décrochage de la barre de tractage/ou de décrochage de la « flamme ».

7.17 - Un service signaleur doit être fourni à tout aéronef à l'arrivée à un poste de stationnement. Les catégories de vols pour lesquels le service signaleur est assuré par l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic sont décidées par l'exploitant d'aérodrome.

7.18 - Tout signaleur doit avoir reçu une formation adéquate.

7.19 - Avant de procéder à la mise en mouvements de certaines surfaces de la voilure, l'équipage de conduite doit coordonner avec le responsable concerné afin de s'assurer qu'il n'y a pas d'engins ou personnes pouvant constituer un risque.

CHAPITRE 8 : UTILISATION DES PASSERELLES TELESCOPIQUES

8.1 - Un système d'avertisseurs sonores et visuels doit être mis en fonctionnement avant la mise en déploiement ou rétraction d'une passerelle télescopique.

8.2 - L'exploitant d'aérodrome doit mettre à la disposition des opérateurs de passerelles télescopiques une procédure à appliquer en cas d'urgence tant à bord d'un avion en stationnement que dans la passerelle. Les points les plus pertinents d'une telle procédure doivent être placardés bien en vue dans le poste d'opérateur.

8.3 - La procédure d'accostage de la passerelle télescopique ne peut débuter qu'après l'arrêt complet de l'avion, la mise en place des cales de roues, l'arrêt des moteurs et le signal du commandant de bord ou un représentant de la compagnie aérienne.

8.4 - Dans le cas où un des éléments du système visuel de surveillance d'une passerelle est hors service, une assistance au sol avec communication directe avec l'opérateur doit exister à chaque manœuvre d'accostage ou de dé-accostage.

8.5 - La porte d'un avion doit rester fermée jusqu'à la fin de la manœuvre d'accostage. De même le dé-accostage ne peut commencer qu'une fois la porte de l'avion est fermée.

8.6 - La barrière de sécurité d'une passerelle doit être tout le temps en place. Elle ne peut être enlevée qu'une fois l'accostage accompli. Elle est remise en place avant le début de la manœuvre de dé-accostage.

8.7 - Une passerelle ne doit pas être déployée ou reployée si des personnes se trouvent dans le couloir de la passerelle en dehors de la cabine.

8.8 - Les opérateurs de passerelles télescopiques doivent être qualifiés à ce poste. Des tests de compétence doivent être organisés à leur intention à intervalles réguliers.

8.9 - Un opérateur de passerelles télescopiques doit être présent à son poste au moins dix minutes avant l'arrivée prévue de l'avion. Il doit s'assurer que les roues de la passerelle sont à la position « Park », ne dépassent pas les limites marquées au sol et que tout le dispositif est complètement rétracté.

8.10 - Un opérateur de passerelles télescopiques doit être présent à son poste au moins dix minutes avant l'heure de départ de l'avion. Et ne peut quitter son poste qu'après le départ de l'aéronef.

8.11 - Un opérateur de passerelle doit être à son poste durant toute l'opération d'embarquement ou de débarquement de passagers.

8.12 - L'exploitant d'aérodrome doit prévoir des procédures alternatives pour l'utilisation d'un poste de stationnement desservi par une passerelle télescopique devenue inutilisable.

8.13 - En cas d'utilisation d'un système visuel de guidage et d'accostage (VDGS), il appartient à l'exploitant d'aéronef de s'assurer, avant de le faire fonctionner que les conditions de sécurité existent, notamment que les passerelles télescopiques sont complètement rétractées et correctement parkées, roues à l'intérieur de leur périmètre de stationnement.

8.14 - Il appartient au chef avion concerné d'exercer une vigilance visuelle constante afin de garantir la sécurité sur le poste de stationnement. Si, malgré toutes les précautions, une situation touchant à la sécurité survient inopinément avant que l'avion n'arrive à ce poste, le système visuel de guidage et d'accostage (VDGS) doit être éteint et le signal « STOP » doit être allumé.

8.15 - Le chef avion concerné doit éteindre le VDGS le plutôt possible après l'arrivée de l'avion à son poste.

CHAPITRE 9 : RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

9.1 REGLES GENERALES

9.1.1 - L'exploitant d'aéronef doit s'assurer que le personnel exerçant autour de l'aéronef en ravitaillement de carburant soit initié à ses responsabilités et son rôle en cas d'incident, accident au sol ou accident survenu autour de l'aéronef.

9.1.2 - Seul un personnel qualifié peut procéder au ravitaillement des aéronefs.

9.1.3 - Une équipe de ravitaillement par l'intermédiaire d'un camion citerne doit être composée d'un conducteur et d'un ou plusieurs agents chargés du ravitaillement. Un membre de cette équipe doit être désigné le responsable du ravitaillement.

9.1.4 - Durant toute l'opération de ravitaillement, le conducteur du véhicule de ravitaillement doit rester à proximité de son véhicule prêt à faire face à toute urgence et notamment pour le dégagement sans délai de son véhicule.

9.1.5 - Le personnel chargé du ravitaillement en carburant d'un aéronef doit être familiarisé avec les procédures d'urgence applicables sur l'aire de trafic.

9.1.6 - Des extincteurs appropriés et fonctionnels doivent être disponibles et accessibles sur tout véhicule de ravitaillement. Le personnel chargé du ravitaillement devrait être formé à l'utilisation de ces extincteurs.

9.1.7 - Aucun aéronef ne peut être ravitaillé en carburant ou vidangé dans un endroit couvert ou lorsque son ou ses moteurs sont en marche.

9.1.8 - Le responsable du ravitaillement d'un aéronef doit s'assurer qu'une voie de dégagement de tout l'équipement de ravitaillement existe et qu'elle est maintenue dégagée. Le dispositif de ravitaillement doit être disposé de manière à ne pas avoir recours à une marche arrière du véhicule ravitailleur.

9.1.9 - Tous les véhicules et engins d'assistance doivent être positionnés de manière à garantir une voie dégagée d'évacuation des personnes d'un aéronef en cas d'urgence.

9.1.10 - Toutes les mesures de sécurité requises liées à la mise à la terre doivent être prises avant le début d'une opération de ravitaillement.

9.1.11 - Le positionnement de tous les équipements ou engins en contact avec l'avion doit tenir compte de l'augmentation de la masse totale due au poids du carburant fourni.

9.1.12 - Une attention particulière doit être exercée lors d'une opération de ravitaillement quand les conditions météorologiques sont orageuses notamment en présence d'éclairs.

9.1.13 - Une commande d'arrêt doit exister à chaque point de ravitaillement par hydrant. Les points de ravitaillement sur l'aire de trafic doivent être marqués.

9.1.14 - En cas de ravitaillement d'un aéronef par plus d'un point, il incombe à l'exploitant d'aéronef de prendre toutes les mesures de sécurité supplémentaires afin que l'ensemble de l'opération s'effectue dans des conditions de sécurité optimales.

9.1.15 - Durant une opération de ravitaillement ou de reprise de carburant, il est interdit d'utiliser un équipement électronique portable dans le PSI de l'aéronef.

9.2 RAVITAILLEMENT AVEC PASSAGERS A BORD

9.2.1 - Un exploitant d'aéronef à voilure fixe peut autoriser ses passagers d'embarquer, de débarquer ou de rester à bord d'un avion durant une opération de ravitaillement à condition de respecter les conditions suivantes :

- La présence d'au moins un membre de l'équipage de conduite dans le poste de pilotage ;
- Le personnel de cabine, les passagers et le personnel d'assistance à bord doivent être informés qu'un ravitaillement va avoir lieu et qu'ils doivent s'abstenir de fumer ou d'utiliser un équipement électrique ou toute source potentielle d'étincelle ;
- Des mesures sont prises pour qu'au moins deux portes de passagers à chaque bout de la cabine (ou au moins une porte de passagers et une issue de secours, quand une seule porte de passagers existe) soient disponibles pour l'évacuation d'urgence des passagers. Durant l'opération de ravitaillement un membre d'équipage doit être posté à chacune des sorties indiquées ;
- Les signaux lumineux de l'avion « interdit de fumer » doivent être allumés de même que l'éclairage intérieur balisant les issues de secours pour les rendre repérables
- L'indication lumineuse « attachez votre ceinture » doit être éteinte et les passagers doivent être invité à déverrouiller leur ceinture de sécurité ;
- Une liaison bilatérale doit exister et être maintenue à travers le système de communications interne de l'avion ou par d'autres moyens entre l'équipage, le responsable de l'assistance au sol et le personnel chargé du ravitaillement ;
- A l'intérieur de l'avion, les allées, les contre-allées ainsi que les zones d'issues de secours doivent être dégagées de tout obstacle.

Toutefois, il est interdit d'effectuer un ravitaillement avec passagers à bord dans les cas suivant:

- Le carburant utilisé est du type AVGAS ;
- L'avion est d'une capacité égale ou inférieure à 20 sièges.

9.2.2 - Quand des passagers embarquent ou débarquent alors qu'une opération de ravitaillement est en cours, leur cheminement doit éviter le PSI. Des signes d'interdiction de fumer devraient être posés en évidence.

9.2.3 - Quand une évacuation de secours impliquant l'utilisation d'un toboggan gonflable est exigée pour être en conformité avec un ravitaillement avec passagers à bord, la zone au sol en dessous de l'issue et la zone de déploiement doivent être dégagées de tout obstacle ; le personnel assurant le ravitaillement doit être informé de cette situation.

9.2.4 - Quand une passerelle télescopique est utilisée, la porte arrière gauche ou droite de l'avion doit être surveillée par un membre d'équipage en vue d'être utilisée en tant que cheminement d'évacuation d'urgence utilisant les toboggans.

9.2.5 - Quand une passerelle télescopique est utilisée par un avion non équipé de toboggans, au moins un escabeau passager doit être positionné devant une autre porte à l'extrémité

opposée de l'avion.

9.2.6 - Quand un avion est en stationnement dans un poste où la passerelle télescopique est indisponible, des escabeaux passagers doivent être positionnés à deux portes aux deux extrémités de l'appareil. Ces portes devraient être gardées ouvertes.

9.2.7 - Quand un avion est équipé de son propre système d'escabeau, ce système doit être déployé.

9.2.8 - L'exploitant de l'aéronef doit garantir qu'en tout temps durant l'opération de ravitaillement avec passagers à bord il y a suffisamment de membre d'équipage pour assurer une évacuation rapide et sûre des passagers en cas d'urgence.

9.2.9 - L'exploitant de l'aéronef doit prendre toutes les dispositions supplémentaires appropriées en cas de vol médical ou si des personnes à mobilité réduite sont à bord alors que l'aéronef est ravitaillé en carburant.

9.2.10 - Si, en cours de ravitaillement, des vapeurs de carburant sont détectées à l'intérieur de la cabine par l'équipage. Ce dernier doit informer, immédiatement l'assistance au sol. Le ravitaillement doit être interrompu jusqu'à ce que la sécurité soit de nouveau rétablie.

Le ravitaillement doit, également, être interrompu pour tout événement pouvant compromettre la sécurité.

9.2.11 - Nonobstant les règles ci-dessus qui restent applicables, l'exploitant d'un aéronef peut, en prévision d'un ravitaillement avec passagers à bord, demander l'assistance du SSLI de l'aérodrome. Cette assistance doit faire l'objet d'une convention entre l'exploitant d'aérodrome et l'exploitant d'aéronef.

9.3 DEVERSEMENT DE CARBURANT

9.3.1 - En cas de déversement de carburant, le responsable du ravitaillement doit prendre des mesures immédiates afin de stopper l'écoulement du carburant et informer le commandant de bord de l'aéronef ou son remplaçant sans délai.

9.3.2 - Selon le besoin, le chef avion doit, en coordination avec un membre de l'équipage de conduite et le responsable de l'opération de ravitaillement :

- Procéder à l'évacuation de la zone affectée dans la direction contre le vent et contre une dénivellation ;
- alerter le service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI) et appliquer les dispositions du plan d'urgence de l'aérodrome ;
- informer le service de gestion de l'aire de trafic ;
- empêcher la circulation de personnes ou de véhicules dans la zone de déversement et s'assurer que l'activité dans le voisinage est restreinte afin de réduire les risques d'ignition.
- S'assurer que les moteurs des engins se trouvant à moins de six mètres de la zone de déversement ne sont pas démarrés jusqu'à ce que la zone soit déclarée sans risques par le SSLI.

9.3.3 - Le nettoyage de la zone souillée est de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef concerné. Il est tenu de procéder aux actions de remise en état de la zone dans les plus brefs délais. A défaut l'exploitant d'aérodrome procédera aux actions requises avant le départ de l'aéronef. Les frais de cette opération seront facturés à l'exploitant d'aéronef concerné.

CHAPITRE 10 : REGLES APPLICABLES PAR FAIBLE VISIBILITE

10.1 - Les dispositions du présent chapitre s'appliquent en cas de conditions d'exploitation par faible visibilité.

10.2 - La mise en application des règles d'exploitation de l'aire de trafic par faible visibilité est déclenchée chaque fois que les conditions météorologiques régnantes atteignent 1500 mètres de visibilité horizontale ou toute autre valeur de visibilité décidée par l'exploitant d'aérodrome. Cette valeur ne doit pas être inférieure à 500 mètres.

10.3 - La tour de contrôle de l'aérodrome doit aviser l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic, chaque fois que la visibilité horizontale déterminée par les services météorologiques de l'aérodrome est inférieure ou égale à 1500 mètres ou toute autre valeur de visibilité décidée par l'exploitant d'aérodrome.

Elle avisera également cette unité dès que la visibilité dépasse 1500 mètres ou toute autre valeur de visibilité décidée par l'exploitant d'aérodrome, pour un retour à une exploitation normale.

10.4 - Dès que l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic est avisée de la valeur de la visibilité horizontale, elle doit informer les services concernés, selon une liste locale de destinataires préétablie à cet effet, du déclenchement et de la fin de l'application des règles d'exploitation de l'aire de trafic par faible visibilité.

10.5 - Un dispositif lumineux rotatif ou à éclat ou tout autre dispositif décidé par l'exploitant d'aérodrome doit être implanté à des emplacements stratégiques autour de l'aire de trafic. Sa mise en marche signalera à tous les intervenants dans les zones réservées d'une manière générale et sur l'aire de trafic d'une manière spécifique l'entrée en application des règles d'exploitation par faible visibilité. L'arrêt de son fonctionnement signifiera la fin de leur application.

La position et le nombre de points lumineux composant ce dispositif sont déterminés par l'exploitant d'aérodrome.

10.6 - Il appartient à chaque exploitant d'informer son personnel du déclenchement ou de la fin des règles d'exploitation par faible visibilité et de veiller à ce que ses agents s'y conforment.

10.7 - Les règles d'exploitation par faible visibilité citées dans le présent chapitre traduisent un objectif de préservation de la sécurité tout en favorisant une activité ordonnée et fluide de la circulation sur l'aire de trafic. Il appartient à l'exploitant d'aérodrome de prendre toute autre mesure dictée par la situation locale du moment.

10.8 - Le balisage lumineux des accotements de l'aire de trafic ainsi que le balisage des obstacles doivent être allumés.

10.9 - Les dispositifs d'éclairage des panneaux de signalisation et d'obligation doivent être allumés.

10.10 - Tous les dispositifs d'éclairage extérieurs des zones réservées doivent être mis en marche.

10.11 - La vitesse des véhicules par faible visibilité est limitée comme suit :

- 10 km/h à l'intérieur des couloirs de circulation pour véhicules ; -
- Au pas à l'intérieur du PSA et du PSC.

- 10 km/h dans les couloirs de circulation pour véhicules longeant l'aérogare ;

10.12 - Tout dispositif antibrouillard disponible sur un engin doit être allumé.

10.13 - Les signaleurs et les agents de l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic doivent selon les besoins utiliser un dispositif lumineux pour les signaux au sol par faible visibilité.

10.14 - L'acheminement des passagers à pied doit s'effectuer sous la conduite d'un personnel renforcé et muni d'un dispositif de signalisation lumineux.

10.15 - Toute zone de travaux et toute zone fermée doit être délimitée par des feux rouges.

10.16 - En coordination avec les organismes concernés, une procédure doit être définie par le commandant de l'aérodrome afin de limiter l'accès à l'aire de trafic en cas de faible visibilité.

10.17 - Un aéronef en tractage doit allumer tous ses feux normalement allumés pour effectuer un vol.

10.18 - Tous les travaux d'entretien sur l'aire de trafic doivent être suspendus. Le personnel et les engins ne doivent pas demeurer sur ces aires.

CHAPITRE 11 : REGLES APPLICABLES PAR VENT FORT

11.1 - Les dispositions du présent chapitre s'appliquent en cas de conditions d'exploitation par vent fort.

11.2 - La tour de contrôle de l'aérodrome doit aviser l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic lorsque la vitesse du vent dépasse 30 nœuds ou toute autre force du vent fixée par l'exploitant d'aérodrome en vue du déclenchement de la mise en application des dispositions du présent chapitre.

11.3 - La tour de contrôle doit aviser l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic qui avisera à son tour les exploitants de la fin des mesures exigées par vent fort dès que la force du vent devient durablement inférieure à 30 nœuds ou toute autre force du vent fixée par l'exploitant d'aérodrome.

11.4 - Dès que l'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic est avisée de la force du vent, elle doit informer les services concernés selon une liste locale de destinataires préétablie à cet effet du déclenchement et de la fin de l'application des règles de sécurité de l'aire de trafic par vent fort.

11.5 - Un dispositif lumineux rotatif ou à éclat doit être implanté à des emplacements stratégiques autour de l'aire de trafic. Sa mise en marche signalera à tous les intervenants dans les zones réservées d'une manière générale et sur l'aire de trafic d'une manière spécifique l'entrée en application des règles d'exploitation par vent fort. L'arrêt de son fonctionnement signifiera la fin de leur application.

Pour une meilleure vision diurne, le dispositif lumineux peut être remplacé par une série de fanions.

La position et le nombre de points lumineux (ou fanion) composant ce dispositif sont déterminés par l'exploitant d'aérodrome.

11.6 - Le personnel de chaque exploitant sur les zones réservées de l'aéroport doit veiller à ce

que tout son matériel soit arrimé ou sécurisé ou déplacé en lieu sûr.

11.7 - L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer que tous les couvercles des conteneurs de récupération des déchets sont en place et fixés.

11.8 - Les engins sans freins doivent être calés ou déplacés en lieu sûr.

11.9 - L'unité chargée du service de gestion d'aire de trafic doit exercer une vigilance accrue en conditions de vent fort particulièrement pour s'assurer qu'aucun obstacle ne soit déporté par le vent vers l'aire de trafic ou vers l'aire de manœuvre.

11.10 - Tout équipement ou matériel léger qui est d'habitude placé temporairement sous un aéronef doit être enlevé et déposé en lieu sûr.

11.11 - Tout exploitant d'aéronef doit s'assurer que les mesures de sécurité applicables à son aéronef en cas de vent fort sont effectivement mises en application.

11.12 - L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer que les mesures propres à chaque équipement aéroportuaire, en particulier celles qui concernent les passerelles télescopiques, soient effectivement mises en œuvre lors des conditions de vent fort.

11.13 - L'exploitant d'aérodrome doit, dans la mesure du possible, prévoir des procédures de stationnement pour permettre à des aéronefs de se positionner face au vent.

11.14 - La cabine d'une passerelle doit être complètement abaissée et autant que possible positionnée face au vent chaque fois que la force du vent est supérieure à 30 nœuds ou toute autre force du vent fixée par l'exploitant d'aérodrome.

11.15 - Un exploitant d'aéronefs doit avoir établi des consignes quant aux conditions de tractage d'un aéronef par vent fort.

CHAPITRE 12 : SIGNAUX DE CIRCULATION AU SOL

12.1 - Les signaux adressés par un signaleur à un aéronef sont les suivants :

Les signaux marqués par un astérisque () sont conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.*

SIGNAL n°
SIGNIFICATION

DESCRIPTION

Signal 1

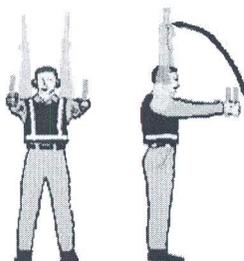


Lever la main droite au-dessus de la tête, bâton pointant vers le haut, et bouger le bras gauche, bâton pointant vers le bas, en direction du corps.

Note.— Donné par une personne postée à l'extrémité de l'aile de l'aéronef, ce signal indique au pilote, au signaleur ou à l'opérateur du tracteur que la trajectoire d'arrivée ou de départ du poste de stationnement est dégagée.

Ailier/guide

Signal



Tendre les bras complètement vers l'avant, puis les lever directement au-dessus de la tête, bâtons pointant vers le haut.

Identifiez la porte

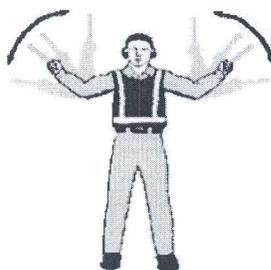
Signal 3



Tendre les bras vers le haut, puis les abaisser

3. Dirigez-vous vers le signaleur suivant ou en suivant les instructions de la tour du contrôle au sol

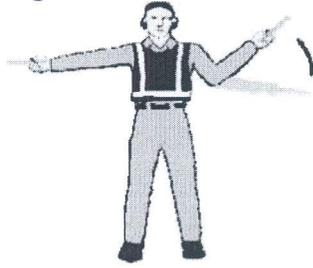
Signal
4



Tenir les bras à l'horizontale de chaque côté du corps et, en fléchissant les coudes, déplacer les bâtons de bas en haut, de la hauteur de la poitrine vers la tête.

**Tout
droit**

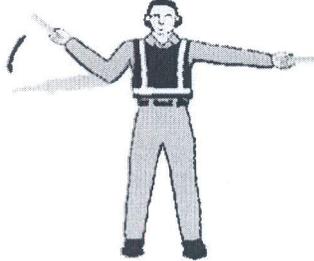
Signal 5(a)



Bras droit et bâton formant un angle 90° avec le côté du corps, faire le signal « tout droit » avec la main gauche. La rapidité du mouvement indique le taux de virage.

Virez à gauche
(direction par rapport au de pilote)

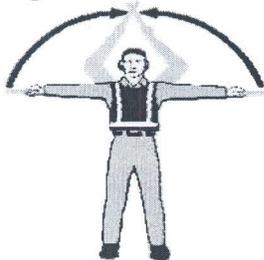
Signal 5(b)



Bras gauche et bâton formant un angle de 90° avec le côté du corps, faire le signal « tout droit » avec la main droite. La rapidité du mouvement indique le taux de virage.

Virez à droite
(direction par rapport au au)

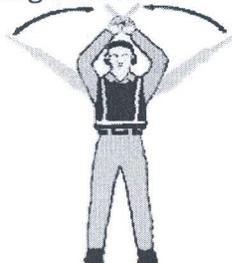
Signal 6 (a)



Tendre les bras et les bâtons à l'horizontale de chaque côté du puis les lever lentement vers le haut jusqu'à ce que les bâtons se croisent au-dessus de la tête.

Arrêt normal
corps,

Signal 6(b)

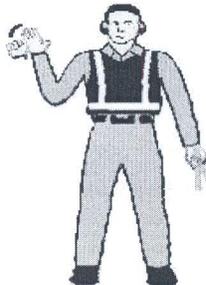


Croiser et décroiser rapidement les Bâtons au-dessus de la tête.

Arrêt d'urgence

Signal 7(a)

ournée vers

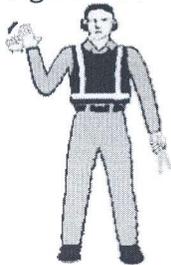


Lever la main, ouverte, paume

Serrez les freins

l'avant, un peu plus haut que la hauteur de l'épaule. En maintenant le contact visuel avec l'équipage de conduite, fermer la main. Ne pas bouger avant d'avoir reçu l'accusé de réception de l'équipage de conduite (signal « tout va bien »).

Signal 7(b)



Lever la main, fermée, formant un poing,

un peu plus haut que la hauteur de l'épaule.

Desserrez les freins

En maintenant le contact visuel avec l'équipage de conduite, ouvrir la main. Ne pas bouger avant d'avoir reçu l'accusé de réception de l'équipage de conduite (signal « tout va bien »).

Signal 8(a)



Bras tendus verticalement au-dessus de la tête et bâtons tournés vers l'intérieur,

Cales en place

d'un coup sec, joindre les extrémités des bâtons. Veiller à recevoir un accusé de réception de l'équipage de conduite.

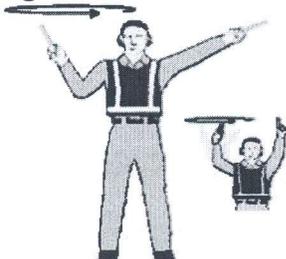
Signal 8(b)
Signal 10



Bras tendus verticalement au-dessus de la tête et bâtons tournés vers l'extérieur, d'un coup sec, écarter les bâtons. Ne pas faire enlever les cales avant d'avoir reçu l'autorisation de l'équipage de conduite.

Cales enlevées

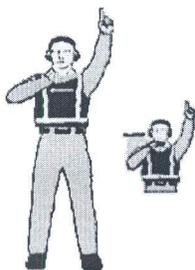
Signal 9



De la main droite, levée à la hauteur

Démarrez le(s) moteur(s)

de la tête et bâton pointant vers le haut, faire un mouvement circulaire. Pendant ce temps, le bras gauche, tendu de façon que la main soit à la hauteur de la tête, pointe en direction du moteur à mettre en marche.



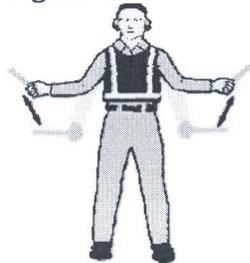
Tendre le bras et le bâton devant le corps à la hauteur des épaules ;

Coupez le(s) moteur(s)

placer

la main droite et le bâton devant l'épaule gauche, puis, en tenant le bâton à l'horizontale, le déplacer vers l'épaule droite en passant sous le menton.

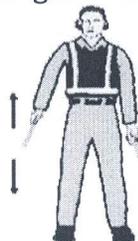
Signal 11



Tendre les bras vers le bas et, en fléchissant les coudes, élever et abaisser les bâtons, entre la taille et les genoux.

Ralentissez

Signal 12



Les bras vers le bas, les bâtons

Ralentissez le(s) moteur(s) du côté indiqué

pointant vers le sol, élever et abaisser le bâton droit pour demander de ralentir le(s) moteur(s) gauche(s) et vice versa.

Signal 13



Tourner les bras, en tenant les bâtons, pardessus l'autre devant le corps. Pour faire arrêter l'aéronef, utiliser le signal 6 a) ou 6 b).

Reculez l'un

Signal 14(a)



Tendre le bras gauche en pointant le

Reculez en virant (pour faire tourner la queue vers la droite)

bâton vers le bas ; abaisser le bras droit d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.

Signal

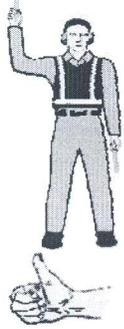


Tendre le bras droit en pointant le bâton vers le bas ; abaisser le bras gauche d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.

Reculez en virant (pour faire tourner la queue vers la gauche)

Signal 15

Lever le bras droit à la hauteur



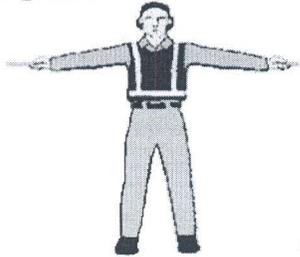
de la tête, bâton pointant vers le haut, ou montrer le poing, pouce levé, bras gauche demeurant le long du corps.

Affirmatif/tout va bien

le

Note.— Ce signal est aussi utilisé comme signal technique/de service.

Signal 16

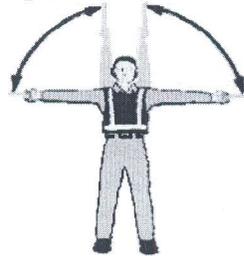


Restez en vol stationnaire

Tendre complètement les bras et bâtons à l'horizontale, de chaque du corps.

les
côté

Signal 17

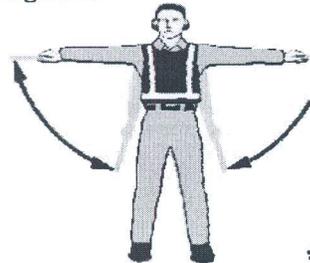


Tendre complètement les bras et bâtons à l'horizontale, de chaque du corps, paumes tournées vers haut. Lever les bras et les bâtons position verticale. La rapidité du mouvement indique la vitesse de montée.

Montez

les
côté
le
en

Signal 18

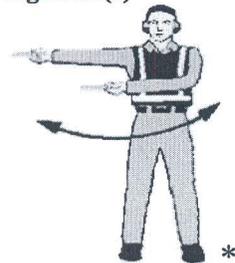


Tendre complètement les bras et bâtons à l'horizontale, de chaque du corps, paumes tournées vers le. Abaisser les bras. La rapidité du mouvement indique la vitesse de descente.

Descendez

les
côté
bas.

Signal 19(a)

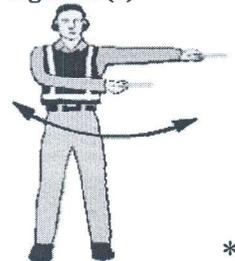


Déplacez-vous horizontalement vers la gauche (direction par rapport au pilote)

90°

Tendre le bras droit à un angle de par rapport au côté du corps. D'un mouvement de balayage, déplacer le bras gauche de façon répétée devant le corps, dans la même direction.

Signal 19(b)

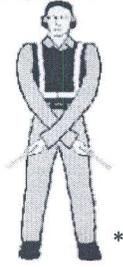


Déplacez-vous horizontalement vers la droite (direction par rapport au pilote)

de

Tendre le bras gauche à un angle 90° par rapport au côté du corps. D'un mouvement de balayage, déplacer le bras droit de façon

Signal 20



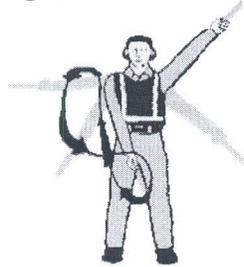
Croiser les bras vers le bas, devant le corps, bâtons pointant vers le sol.

Atterrissez

Ne touchez pas aux commandes (signal technique/de service)

Lever le bras droit complètement au-dessus

Signal 21

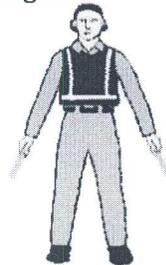


Avec le bâton tenu en main droite, de façon répétée, dessiner un huit, de l'épaule au genou, l'autre bâton pointant en direction du feu.

Feu

de la tête et fermer le poing

Signal 22



Tendre les bras et les bâtons vers le bas à un angle de 45° par rapport aux côtés du corps. Maintenir cette position tant que l'aéronef n'est pas prêt pour la manœuvre suivante.

Maintenez position/attendez

ou tenir le bâton

Signal 23



De la main droite, avec ou sans bâton, effectuer un salut standard pour signaler à l'aéronef qu'il peut partir. Maintenir le contact visuel avec l'équipage de conduite tant que l'aéronef n'a pas commencé à rouler.

Vous pouvez rouler

à l'horizontale, le bras gauche demeurant

Signal 24



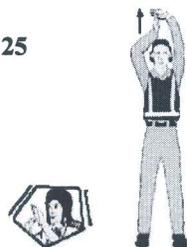
du corps.

Tendre les bras en position verticale dessus de la tête. Ouvrir la main gauche, tourner la paume vers le bas. Avec le bout des doigts de la main droite, toucher la paume de la main gauche (de façon à former un « T »). De nuit, on peut utiliser des bâtons lumineux pour faire le « T » au-dessus de la tête.

Connectez l'alimentation électrique (signal technique/de service)

allongé le long

Signal 25

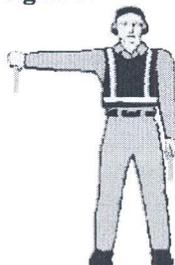




bout des doigts de la main droite touchant la paume de la main gauche (formant un « T »), écarter la main droite de la main gauche. Ne pas faire déconnecter l'alimentation

(signal technique/de service)

Signal 27



Tendre le bras droit à 90° par rapport au côté du corps et pointer le bâton vers le sol, ou montrer le poing, pouce tourné vers le bas, le bras gauche demeurant allongé le long du corps.

Négatif (signal technique/de service)

Signal 28



Tendre les deux bras à l'horizontale de chaque côté du corps, puis les replier jusqu'à ce que les mains recouvrent les oreilles.

Entrez en communication par l'interphone (signal technique/de service)

Signal 29



Bras droit le long du corps, bras Gauche levé à 45° de façon que la main se trouve au-dessus de la tête, dans un mouvement de balayage, lever l'avant-bras droit pour le pointer vers l'épaule gauche.

Sortir/rentrer l'escalier avant/arrière (signal technique/de service)

Note. — Ce signal est essentiellement destiné aux aéronefs dont l'escalier intégré se trouve à l'avant.

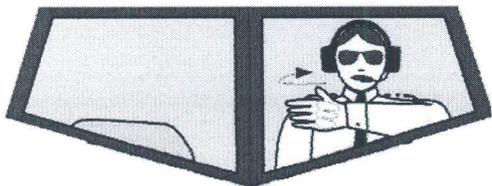
12.2 - Les signaux suivants sont adressés par un membre de l'équipage de conduite au signaleur.

SIGNAL
SIGNAL

DESCRIPTION DU SIGNALSIGNIFICATION

DU

Signal N°1



Lever le bras avec les doigts allongés en position horizontale devant le visage, puis refermer les doigts.

Freins serrés.

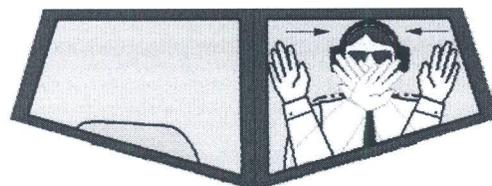
Signal N°2



Lever le bras avec la main fermée en position horizontale devant le visage, puis allonger les doigts.

Freins desserrés.

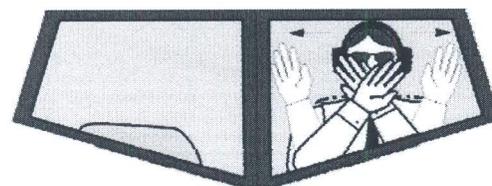
Signal N°3



Bras tendus paumes vers l'avant, déplacer les mains vers l'intérieur pour les croiser devant le visage.

Mettre les cales.

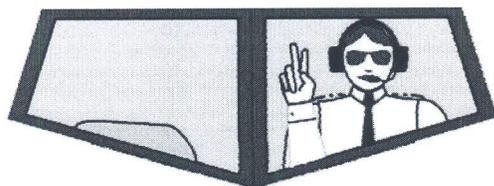
Signal N°4



Mains croisées devant le visage, paumes vers l'avant, décroiser les bras horizontalement vers l'extérieur.

Enlevez les cales.

Signal
N°5



Lever le nombre de doigts d'une main pour indiquer le numéro du moteur à démarrer. A cet effet les moteurs sont numérotés comme suit :

**Prêt à démarrer le
moteur indiqué**

N°1 extérieur gauche
N°2 intérieur gauche
N°3 intérieur droit
N°4 extérieur droit

doivent faire l'objet d'une procédure écrite qui doit être diffusée à tous les intéressés.

12.4 - L'exploitant intéressé qui aura adopté des signaux définis doit s'assurer que tous les utilisateurs de ces signaux ont reçu une formation dans ce domaine et qu'ils maîtrisent leur emploi.