



MINISTRE DES TRANSPORTS

**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE**

05 SEP. 2014

Abidjan, le

Décision n° 00002896 /ANAC/DAJR/DCSC ^{AA} 
Portant Guide relatif à l'élaboration d'un programme de
formation à la circulation des véhicules et engins sur les
aérodromes « RACI 6112 ».

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- Vu l'Ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu le Décret n°2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée Autorité Nationale de l'Aviation Civile en abrégé ANAC ;
- Vu le Décret n°2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ;
- Vu le Décret n°2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu l'Arrêté n°326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile, notamment en son article 1 ;
- Vu la Décision n°0003332/ANAC/DAJR/DCSC du 21 Décembre 2012 portant règlement relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes en Côte d'Ivoire « RACI 6001 » ;
- Sur proposition de la Direction du Contrôle de la Sécurité et de la Certification, et après avis de la Direction des Affaires Juridiques et de la Réglementation ;

D E C I D E

ORGANE DE REGLEMENTATION DE CONTROLE DE SURETE ET DE SECURITE DU TRANSPORT AERIEN EN COTE D'IVOIRE

07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél. : (225) 21 58 69 00 / 01 - Fax : (225) 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.ci / anac_ci@yahoo.fr

Article 1: Objet

La présente décision approuve le présent Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes « RACI 6112 ».

L'objet du guide est de fournir des indications aux exploitants d'aérodromes dans la réglementation de l'utilisation des véhicules et des engins sur les aérodromes.

Article 2: Champ d'application

La présente décision s'applique à tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique en Côte d'Ivoire et concerne spécifiquement les exploitants d'aérodrome, les fournisseurs de services sécurité incendie ainsi que ceux d'assistance en escale.

Le Guide est annexé à la présente décision et en fait partie intégrante.

Article 3: Entrée en vigueur

La présente décision qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à compter de sa date de signature.



PJ : 01

Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes « RACI 6112 ».

Ampliation:

- | | | |
|--------|-------|---------|
| - DCSC | AERIA | SODEXAM |
| - DAJR | REGIE | ASECNA |
| - DCSF | | |



MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : RACI 6112

**GUIDE RELATIF A
L'ELABORATION D'UN
PROGRAMME DE FORMATION A
LA CIRCULATION DES
VEHICULES ET ENGINES SUR LES
AERODROMES**

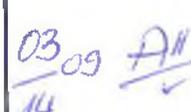
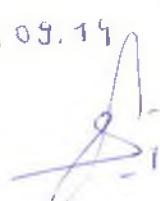
« RACI 6112 »

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son Autorité

Première édition - Août 2014

Administration de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	VISA/DATE
REDACTION	<p>Sous-Directeur du Contrôle de la Sécurité de la Navigation Aérienne et de la Sécurité des Aérodrôme (SDCSNASA)</p> <p>Chef service sécurité des Aérodrômes</p>	<p>ASSI Ayébi Henry Jacques</p> <p>CDT KAMOHAN Meman</p>	<p>20/08/14 </p> <p>18.07.2014 </p>
VERIFICATION	<p><u>LE COMITE D'AUDIT</u> <u>OACI</u></p> <p>Président</p>	<p>KOFFI BI NEKALO JOSEPH</p>	<p>03/09/2014 </p>
VALIDATION OPERATIONNELLE	<p>Directeur des Affaires Juridiques et de la Réglementation</p>	<p>ALLA Amani Jean</p>	<p>03/09/14 </p>
APPROBATION	<p>Directeur Général</p>	<p>Sinaly SILUE</p>	<p>05.09.14 </p>

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° PAGE	N° EDITION	DATE D' EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D' AMENDEMENT
i	1	20/08/2014	0	20/08/2014
ii	1	20/08/2014	0	20/08/2014
iii	1	20/08/2014	0	20/08/2014
iv	1	20/08/2014	0	20/08/2014
v	1	20/08/2014	0	20/08/2014
vi	1	20/08/2014	0	20/08/2014
vii	1	20/08/2014	0	20/08/2014
1-1	1	20/08/2014	0	20/08/2014
1-2	1	20/08/2014	0	20/08/2014
1-3	1	20/08/2014	0	20/08/2014
1-4	1	20/08/2014	0	20/08/2014
1-5	1	20/08/2014	0	20/08/2014
1-6	1	20/08/2014	0	20/08/2014
1-7	1	20/08/2014	0	20/08/2014
1-8	1	20/08/2014	0	20/08/2014
2-1	1	20/08/2014	0	20/08/2014
2-2	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-1	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-2	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-3	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-4	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-5	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-6	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-7	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-8	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-9	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-10	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-11	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-12	1	20/08/2014	0	20/08/2014
3-13	1	20/08/2014	0	20/08/2014
4-1	1	20/08/2014	0	20/08/2014
4-2	1	20/08/2014	0	20/08/2014
4-3	1	20/08/2014	0	20/08/2014
4-4	1	20/08/2014	0	20/08/2014
4-5	1	20/08/2014	0	20/08/2014
4-6	1	20/08/2014	0	20/08/2014
4-7	1	20/08/2014	0	20/08/2014
4-8	1	20/08/2014	0	20/08/2014
4-9	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-1	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-2	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-3	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-4	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-5	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-6	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-7	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-8	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-9	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-10	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-11	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-12	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-13	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-14	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-15	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-16	1	20/08/2014	0	20/08/2014
5-17	1	20/08/2014	0	20/08/2014

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Amendements</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i>
1ere Edition amendement 00	-----	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i> <p>03/09/2014 Date de signature de la décision 09/09/2014</p>

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
--	--	---

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Annexe 14 Volume I	OACI	Conception et Exploitation Technique des Aérodromes	6 ^{ème} édition	Juillet 2013
RACI 6001	ANAC	Règlement aéronautique de côte d'Ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes	5 ^{ème} édition	Mai 2014
Doc 9432	OACI	Manuel de Radiotéléphonie	4 ^{ème} édition	2007

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

TABLE DES MATIERES

	PAGE
PAGE DE VALIDATION	I
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	II
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	III
TABLEAU DES AMENDEMENTS.....	IV
TABLEAU DES RECTIFICATIFS	V
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE.....	VI
TABLE DES MATIERES	VII
CHAPITRE 1. GENERALITES	1-1
1. OBJET DU GUIDE ET TEXTES REGLEMENTAIRES.....	1-1
1.1 OBJET DU GUIDE.....	1-1
1.2 TEXTES REGLEMENTAIRES.....	1-1
2. OBJECTIF ET THEMES DE LA FORMATION.....	1-2
2.1 MODALITE DE LA FORMATION.....	1-2
2.2 THEMES DE LA FORMATION.....	1-2
3. DOMAINE D'APPLICATION.....	1-5
3.1 PERSONNES.....	1-5
3.2 VEHICULES, ENGIN ET MATERIELS.....	1-5
3.3 AIRES CONCERNEES.....	1-7
4. CONDITIONS DE DELIVRANCE DES ATTESTATIONS (CHAPITRE 2).....	1-7
4.1 DOSSIER DE CANDIDATURE	1-7
4.2 ATTESTATION POUR LA CONDUITE SUR L'AIRE DE TRAFIC	1-7
4.3 TEST DE CONNAISSANCE.....	1-7
5. VALIDITE DE L'ATTESTATION	1-8
5.1 PERIODE	1-8
5.2 LOCALITE	1-8
6. CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT DE L'ATTESTATION	1-8
7. SANCTIONS APPLICABLES	1-8
CHAPITRE 2. CONDITIONS DE DELIVRANCE DES ATTESTATIONS.....	2-1
1. DOSSIER DE CANDIDATURE	2-1
2. CONDITIONS D'OBTENTION DE L'ATTESTATION POUR LA CONDUITE SUR L'AIRE DE TRAFIC	2-1
3. CONDITIONS D'OBTENTION DE L'ATTESTATION POUR LA CONDUITE SUR L'AIRE DE MANOEUVRE.....	2-1
CHAPITRE 3. GENERALITES SUR LA CIRCULATION DES VEHICULES SUR L'AIRE DE MOUVEMENT	3-1

AA

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p style="text-align: center;">« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
--	---	---

1. TERMINOLOGIE DU DOMAINE AÉROPORTUAIRE ET DÉFINITION DES ZONES DE L'AÉRODROME.....	3-1
2. DOCUMENTS NÉCESSAIRES POUR CIRCULER SUR L'AIRE DE MOUVEMENT	3-5
3. ORGANISMES EN CHARGE DU CONTRÔLE ET DE LA SURVEILLANCE DE LA CIRCULATION SUR LES AIRES.....	3-7
4. SANCTIONS ENCOURUES SUITE À UNE INFRACTION AU CODE DE LA ROUTE	3-8
5. VÉHICULES, ENGIN ET MATÉRIELS AUTORISÉS À CIRCULER EN ZONES CÔTÉ PISTE	3-8
6. SIGNALLEMENT DE TOUT OBSTACLE OU FOREIGN OBJECT DEBRIS (F.O.D).....	3-9
7. OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE REPORTS D'ÉVÉNEMENTS.....	3-10
8. RÈGLES DE BASE DE LA SÉCURITÉ	3-11

CHAPITRE 4. FORMATION À LA CONDUITE DES VÉHICULES ET ENGIN SUR L'AIRE DE TRAFIC 4-1

1. ACCÈS À L'AIRE DE TRAFIC.....	4-1
2. PÉRIMÈTRES DE SÉCURITÉ « AVIONS » SUR L'AIRE DE TRAFIC	4-1
3. MARQUAGES AU SOL ET SIGNALISATIONS SUR L'AIRE DE TRAFIC.....	4-4
4. TRANSIT ENTRE DEUX POSTES AVIONS CONTIGUS	4-5
5. MESURES DE PROTECTION DESTINÉES AUX PERSONNES CIRCULANT SUR L'AIRE DE TRAFIC.....	4-5
6. PRÉCAUTIONS À PRENDRE CONTRE LES RISQUES D'INCENDIE	4-7

CHAPITRE 5. – FORMATION À LA CONDUITE DES VÉHICULES ET ENGIN SUR L'AIRE DE MANŒUVRE 5-1

1. PRINCIPAUX TYPES DE VÉHICULES AUTORISÉS À CIRCULER SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.....	5-1
2. RÈGLES DE CIRCULATION DES VÉHICULES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE	5-2
3. CONFIGURATION DE L'AIRE DE MANŒUVRE	5-6
4. MARQUAGES AU SOL ET SIGNALISATIONS LUMINEUSES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.....	5-7
5. CONTRAINTES AÉRONAUTIQUES ET RADIOÉLECTRIQUES	5-8
6. COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES	5-10

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

CHAPITRE 1. GENERALITES

1. OBJET DU GUIDE ET TEXTES REGLEMENTAIRES

1.1 Objet du guide

- a) L'objet du présent guide est d'apporter une aide aux exploitants d'aérodromes dans la réglementation de l'utilisation des véhicules et des engins sur les routes côté piste, et d'un programme de formation théorique, afin d'améliorer la sécurité sur les aires de mouvement de l'aérodrome, en assurant un niveau de connaissances satisfaisant pour les conducteurs de véhicules et engins amenés à circuler sur ces aires.
- b) La formation à la conduite sur les aires de mouvement de l'aérodrome se compose d'une formation théorique et d'une formation pratique, cette dernière consistant en la conduite accompagnée sur l'aire concernée permettant aux candidats de se familiariser avec les conditions réelles d'exploitation d'un aérodrome.
- c) Le guide n'intègre pas les modalités de formation pratique sur le terrain. Chaque aérodrome étant un cas particulier, tout programme de formation est adapté à la situation, à la configuration et aux spécificités de l'aérodrome concerné.
- d) Ce guide peut également servir d'appui aux responsables de formation lors de la réalisation de leurs supports de cours.
- e) En tout état de cause, le rédacteur du programme de formation pour un aérodrome donné veillera à ce que les dispositions présentées dans le programme et extraites de ce guide ne soient pas en contradiction avec celles du décret portant réglementation générale de la police et de la circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes et aéroports ouverts à la circulation aérienne publique.

1.2 Textes réglementaires

Les textes réglementaires s'appliquant à la formation, objet du présent guide sont :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

- décret N°2012-836 du 08 Août 2012 déterminant les contraventions en matière de circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes et aéroports ouverts à la circulation aérienne publique et les sanctions applicables ;
- décret N°2012 -837 du 08 août 2012 portant réglementation générale de la police et de la circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes et aéroports ouverts à la circulation aérienne publique;
- Le paragraphe 97 du Règlement aéronautique de côte d'ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes (RACI 6001) ;

La formation s'appuiera également sur les règles d'exploitation propres à l'aérodrome et notamment sur les consignes d'exploitation fixées par le prestataire de services de la navigation aérienne et par l'exploitant d'aérodrome.

2. OBJECTIF ET THEMES DE LA FORMATION

2.1 Modalité de la formation

Le programme de formation à la circulation des véhicules sur l'aérodrome identifiera le domaine d'application (personnes, véhicules et aires concernées), les conditions de délivrance de l'attestation, du suivi de formation (partie théorique, partie pratique, tests de connaissance,...) et les conditions de son renouvellement.

La formation sera adaptée au mode d'exploitation de l'aérodrome (avec ou sans organisme de contrôle ou d'information de vol) et peut être composée de plusieurs modules suivant les thèmes à aborder. Les conditions de délivrance de l'attestation peuvent être adaptées en conséquence. Ainsi, la formation à la conduite sur l'aire de trafic est distincte de celle relative à l'aire de manœuvre qui requiert des connaissances de thèmes supplémentaires, comme mentionnés ci-après.

2.2 Thèmes de la formation

Tout agent devant conduire un véhicule ou un engin dans les zones « coté piste » doit au préalable être formé aux règles de circulation sur l'aérodrome.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p style="text-align: center;">« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

L'objectif de cette formation est de lui permettre d'acquérir

- la connaissance des règles de base concernant la circulation sur les aérodromes ;
- la connaissance des règles et consignes spécifiques mises en œuvre sur l'aérodrome;
- la capacité à se déplacer en toute sécurité en prenant en compte le trafic environnant (avions/véhicules).

Pour atteindre cet objectif, la formation intègrera des notions précises sur les thèmes suivants se rapportant à la circulation sur l'ensemble des aires de mouvement :

- terminologie du domaine aéroportuaire, définition des zones de l'aérodrome, composition et limites de chaque zone, connaissance des aires ou des zones concernées ;
- règles de base de la sécurité (précautions particulières, port de casque anti-bruit, de vêtements visibles, présentation des principaux risques, ...) et de la circulation sur l'aérodrome ;
- définition des cheminements de véhicules, routes de service, périmètres de sécurité avions ;
- documents nécessaires pour circuler sur l'aire de trafic;
- organismes de contrôle et de surveillance de la circulation sur l'aire de trafic;
- sanctions encourues suite à une infraction au code de la route et aux règles de circulation applicables côté piste;
- principaux types de véhicules autorisés à circuler sur les aires de trafic et leurs fonctions ;
- marquages au sol et signalisations (panneaux, feux, balises) sur les aires de trafic, matérialisation des limites entre les aires ;
- règles de circulation des véhicules sur l'aire de trafic en zone côté piste: vitesse, éclairage des véhicules, priorités, conditions de mauvaise visibilité et règles pour les piétons sur les aires ;
- mesures de sécurité à respecter sur les aires de trafic : identification des

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

risques induits (souffle, aspiration, ingestion d'objets, rotation d'hélices...) par l'avion, des zones dangereuses autour de l'avion, des risques encourus (choc) par l'avion, des risques liés aux activités d'assistance en escale (déversement de carburants, huile ou autre matière dangereuse, présence d'objets à côté des avions, ...) précautions contre risques d'incendie et contre risques de collision entre véhicules/engins et avions ;

- vigilance à proximité d'une zone de travaux ;
- attitudes lors de sorties imprévisibles des aires de trafic ;
- situations dégradées ou d'urgence : accident (véhicule/engin ou avion), incident avion, collision entre véhicule ou engin et avion, panne de véhicule ou engin, incendie, fuite de carburant, ... ;
- signalement de tout obstacle, Foreign Object Debris (FOD), pouvant présenter un danger pour la circulation des avions et de toute anomalie sur les véhicules et engins en circulation (feux, défaillance mécanique, petit entretien à réaliser, ...) ;
- obligations en matière de reports d'évènements, leur utilité, les modalités de notification, information sur le principe de protection du notifiant ;
- procédures en conditions de mauvaise visibilité et de mauvaises conditions météorologiques (vents forts,...) ;

En complément de ces thèmes, il y a lieu de fournir aux conducteurs amenés à se déplacer sur l'aire de manœuvre des notions précises sur les thèmes spécifiques suivants :

- définition des servitudes aéronautiques et radioélectriques ;
- documents nécessaires pour circuler sur l'aire de manœuvre ;
- organismes de contrôle et de surveillance de la circulation sur l'aire de manœuvre ;
- principaux types de véhicules autorisés à circuler sur l'aire de manœuvre et leurs fonctions ;
- marquage au sol et signalisation (panneaux, feux, balises) sur l'aire de manœuvre, balisage lumineux sur pistes et voies de circulation, matérialisation des limites entre pistes et voies de circulation ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p style="text-align: center;">« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

- règles de circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre: vitesse, éclairage des véhicules, priorités, conditions de mauvaise visibilité ;
- principes à respecter pour la communication entre le conducteur du véhicule et la tour de contrôle: discipline, nature des informations à échanger, prononciation, attitude en cas de panne radio, expressions proscrites ;
- généralités sur la radiotéléphonie et la phraséologie : notion de « station », fréquences radio, indicatifs d'appel, procédures d'essai, termes et expressions conventionnels utilisés dans le contrôle d'aérodrome, y compris le code d'épellation des lettres et chiffres en radiotéléphonie de l'OACI, messages particuliers ;
- fonctionnement et utilisation d'un équipement émetteur/récepteur, problèmes d'interférences possibles avec les fréquences des aides radio électriques de l'aérodrome ;
- instructions de mouvement sur les pistes et aux abords, traversées de piste ;
- instructions de mouvement sur l'aire de manœuvre hors des pistes ;
- procédures en conditions de mauvaise visibilité, interdictions et limitations de circulation des véhicules.

3. DOMAINE D'APPLICATION

3.1 Personnes

- Tout agent devant conduire un véhicule ou un engin dans les zones « côté piste »,
- Toute autre personne autorisée à y mener une activité.

3.2 Véhicules, engins et matériels

Les véhicules, engins et matériels susceptibles de circuler sur l'aire de mouvement sont les suivants :

- a) les véhicules, engins et matériels immatriculés des services de Sauvetage et de lutte contre l'incendie de l'aérodrome ;
- b) les véhicules, engins et matériels immatriculés de la direction de la police Spéciale Aéroport, GSA-GN, des douanes et des services de déminage ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

- c) les véhicules, engins et matériels immatriculés des services de l'aviation civile ;
- d) les véhicules, engins et matériels des services chargés de l'entretien et de la surveillance de la plate-forme ;
- e) les véhicules, engins et matériels des services publics, des compagnies aériennes, des organismes utilisateurs agréés des sociétés de distribution des carburants pour les aéronefs ;
- f) les véhicules, engins et matériels des prestataires d'assistance en escale autorisés à fournir des prestations aux aéronefs ;
- g) les autocars agréés destinés à transporter les passagers entre les installations terminales et les aéronefs ;
- h) les véhicules, engins et matériels privés immatriculés ayant obtenu une autorisation spéciale ;
- i) les véhicules, engins et matériels immatriculés convoyés ou accompagnés par un agent titulaire de l'autorisation spéciale de circuler en zone côté piste ;
- j) les véhicules, engins et matériels exceptionnels escortés par l'exploitant d'aérodrome ;
- k) les véhicules officiels de l'Etat, sur information préalable du Ministère concerné;
- l) les véhicules, engins et matériels immatriculés d'entreprises bénéficiant d'une autorisation d'activité de durée variable et mandatées directement par une entreprise opérant sur la plate-forme.

Dans certains cas (travaux sur les aires de manœuvre), un entrepreneur peut exceptionnellement être autorisé à utiliser des émetteurs-récepteurs portatifs sur des fréquences non aéronautiques, pourvu que l'entreprise ait fourni un équipement approprié à la tour de contrôle.

Les autres véhicules doivent être convoyés par un véhicule équipé de moyens radio permettant une liaison bilatérale avec la tour de contrôle.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Cette liste n'est pas limitative et peut être complétée en tant que de besoin, sur chaque aérodrome.

3.3 Aires concernées

Les aires concernées sont les zones «coté piste». Elles sont composées de :

1. Secteurs sûretés :
 - a. Secteur Avions ;
 - b. Secteur Bagages ;
 - c. Secteur Fret ; et
 - d. Secteur Passagers.
2. Secteurs fonctionnels :
 - a. l'aire de mouvement, comprenant les pistes, voies de circulation et servitudes associées, les voies de services ainsi que les aires de stationnement et d'entretien des avions ;
 - b. les aides à la navigation et la tour de contrôle ;
 - c. les installations de Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA) ;
 - d. les bâtiments et installations techniques ;
 - e. d'autres installations, considérées comme non privatives.

4. CONDITIONS DE DELIVRANCE DES ATTESTATIONS (CHAPITRE 2)

4.1 Dossier de candidature

Le dossier de candidature figure au chapitre 2, paragraphe 1 du présent guide

4.2 Attestation pour la conduite sur l'aire de trafic

- Formation théorique ;
- Formation pratique.

4.3 Test de connaissance

- Evaluations théoriques ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

- Evaluations pratiques.

5. VALIDITE DE L'ATTESTATION

5.1 Période

L'attestation est délivrée pour une durée de deux (02) ans.

5.2 Localité

L'attestation n'est valable que sur l'aérodrome pour lequel elle est délivrée.

6. CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT DE L'ATTESTATION

Les conditions de renouvellement seront définies par l'exploitant d'aérodrome.

NB : Tout détenteur d'une attestation absent du site aéroportuaire pendant une période d'au moins six (06) mois, devra suivre une session de remise à niveau dans les conditions définies par l'exploitant d'aérodrome avant de conduire.

7. SANCTIONS APPLICABLES

- Voir décret N°2012-836 du 08 Août 2012 déterminant les contraventions en matière de circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes et aéroports ouverts à la circulation aérienne publique et les sanctions applicables.
- Voir décision N°2231/ANAC/DCSF/DAJR/DCSC du 15 juillet 2014 fixant les conditions de suspension et de retrait du permis spécial d'aéroport sur l'Aéroport international FHB d'Abidjan

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

CHAPITRE 2. CONDITIONS DE DELIVRANCE DES ATTESTATIONS

1. Dossier de candidature

Le dossier de candidature comprendra les éléments suivants :

- Un permis de conduire valable en Côte d'Ivoire ;
- Un titre d'accès aux zones «coté piste» en cours de validité ;
- Une demande d'inscription écrite adressée à l'exploitant d'aérodrome par l'employeur du candidat.

2. Conditions d'obtention de l'attestation pour la conduite sur l'aire de trafic

- Avoir suivi une formation théorique d'au moins sept (07) heures et pratique (durée à déterminer par l'exploitant d'aérodrome);
- Etre déclaré admis à l'examen de fin formation à l'issue de la formation théorique;
- Etre déclaré admis à l'examen de fin de formation à l'issue de la formation pratique ;
- Avoir obtenu au moins 80% lors de l'évaluation à chacune de ces formations.

NB : Ne peut prendre part à la formation pratique que le candidat déclaré admis à l'issue de la formation théorique.

3. Conditions d'obtention de l'attestation pour la conduite sur l'aire de manœuvre

- Etre détenteur de l'attestation pour la conduite sur l'aire de trafic ;
- Avoir suivi une formation théorique (04 heures) et pratique (durée à déterminer par l'exploitant) ;
- Adresser une demande d'inscription écrite signée de l'employeur à l'exploitant d'aérodrome ;
- Etre déclaré admis à l'issue de la phase théorique ;
- Etre déclaré admis à l'issue de la phase pratique ;
- Avoir obtenu au moins 80% lors de l'évaluation à chacune de ces formations.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

NB : *Ne peut prendre part à la formation pratique que le candidat déclaré admis à l'issue de la formation théorique.*

CHAPITRE 3. GENERALITES SUR LA CIRCULATION DES VEHICULES SUR L'AIRE DE MOUVEMENT

Ce chapitre concerne les dispositions générales de la formation théorique aux conditions de circulation sur l'aire de mouvement. Les thèmes spécifiques à la formation à la conduite sur l'aire de trafic sont développés dans le Chapitre 4 et ceux concernant l'aire de manœuvre dans le Chapitre 5.

1. Terminologie du domaine aéroportuaire et définition des zones de l'aérodrome

Préalablement à toute formation à la circulation sur une plateforme aéroportuaire, les employés seront familiarisés avec la terminologie propre au domaine aéroportuaire.

1.1 Définition d'un aérodrome

Selon le Règlement RACI 6001, l'aérodrome est une surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériels) destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Un aéroport est un aérodrome qui assure une exploitation commerciale de transport aérien.

Dans ce guide, on emploiera le terme « aérodrome ».

1.2 Désignation des zones de l'aérodrome

La formation aux conditions de circulation sur l'aire de mouvement concerne la zone côté piste de l'aérodrome, zone définie dans le cadre des autorisations d'accès délivrées aux agents et précisée lors des formations à la sûreté aéroportuaire requises à cet effet.

Un rappel sur ces zones peut être effectué pendant la formation aux conditions de circulation sur l'aire de mouvement.

Du fait du transit des passagers et de marchandises en provenance ou à destination de pays étrangers, l'aérodrome peut être considéré comme zone frontalière. C'est pourquoi il est composé de deux grandes zones :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

- **Une zone côté ville**

C'est la zone autorisée au public. Elle comprend les voies d'accès aux aérogares, les parcs de stationnement des véhicules et les parties publiques des aérogares (restaurants, boutiques,...).

Leur accès ne nécessite aucun titre d'accès particulier.

- **Une zone côté piste**

L'accès à la zone est soumis à des règles particulières et à la possession de titres d'accès particuliers (badges d'accès, laissez-passer, agréments divers, ...). Ne pas porter le badge d'accès peut entraîner des poursuites.

1.3 Composition des zones côté piste

Les zones côté piste comprennent des secteurs de sûreté et des secteurs fonctionnels, dont la définition peut également être rappelée.

Secteurs de sûreté

Afin de limiter au strict nécessaire le nombre de personnes susceptibles de pénétrer dans des secteurs sensibles, les zones côté piste comprennent les secteurs dits de sûreté suivants : « Avions », « Bagages », « Fret », « Passagers » et « X-RAY ».

« AVION ».

Secteur compris à l'intérieur du périmètre de sécurité d'un aéronef en stationnement

La délimitation du secteur de sûreté correspond au périmètre de sécurité « collision », y compris les cheminements à pied ou en bus pendant l'embarquement ou le débarquement (hors passerelles).

« BAGAGES ».

Zones de traitement des bagages hors enregistrement : contrôle lorsqu'il est en aval de l'enregistrement, tri et chargement des bagages, zones de stockage des bagages au départ et en

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

correspondance. Ce secteur correspond à la zone de tri bagages au départ. Cette zone est située en aval des banques d'enregistrement.

« FRET ».

Zone de conditionnement, de sécurisation et de stockage du fret au départ.

Certaines zones de fret peuvent se situer en zone côté ville, mais leur accès est réglementé.

« PASSAGERS ».

Au départ, les zones d'attente et de circulation des passagers entre les postes d'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine et l'avion, si celui-ci est « au contact », jusqu'à la sortie de la salle d'embarquement, lorsque l'avion est en stationnement éloigné. Il s'agit en particulier de la salle d'embarquement, de la zone d'enregistrement si le contrôle de sûreté est réalisé en amont de celle-ci, des circulations et des passerelles.

«X-RAY». C'est la salle d'inspection filtrage des bagages de soute au départ

Secteurs fonctionnels

Les zones côté piste comprennent également des secteurs fonctionnels définis pour les impératifs de sécurité ou de protection des points névralgiques, dont l'accès n'est autorisé qu'à un nombre réduit de personnes.

Leur accès est subordonné à une autorisation spécifique inscrite sur le titre d'accès. Ces secteurs sont les suivants :

- l'aire de mouvement, comprenant les pistes et les voies de circulation et les servitudes associées, les voies de services ainsi que les aires de stationnement et d'entretien des avions ;
- les aides à la navigation et la tour de contrôle ;
- les installations de Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA) ;
- d'autres installations, considérées comme non privatives.

L'accès à certains secteurs fonctionnels nécessite des connaissances particulières, notamment pour l'aire de mouvement.

Les zones côté piste comprennent également les bâtiments et installations techniques.

1.4 Composition de l'aire de mouvement

C'est la partie des zones côté piste destinées aux mouvements des avions, y compris leur escale.

Elle comprend toutes les parties de l'aérodrome destinées aux opérations de décollage et d'atterrissage des aéronefs, de leurs évolutions au sol et de leur stationnement.

Deux aires composent l'aire de mouvement :

AIRE DE MOUVEMENT= AIRE DE TRAFIC + AIRE DE MANŒUVRE

▪ Aire de trafic

Elle est destinée aux avions pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement du fret ou de la poste, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Cette zone est composée :

- des aires de stationnement situées devant les aérogares passagers et fret, des aires d'entretien des avions et des parties de routes de service situées sur les aires de stationnement avion ;
- le cas échéant, des couloirs de traversée pour véhicules traversant les voies de circulation avion.

AIRE DE TRAFIC = AIRE POSTES DE STATIONNEMENT + CHEMINEMENTS QUI LES DESSERVENT

L'obtention de l'attestation de suivi de formation à la conduite sur l'aire de trafic est obligatoire pour les agents amenés à circuler sur cette aire.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

▪ Aire de manœuvre

L'aire de manœuvre est composée de la ou des pistes de décollage et d'atterrissage, des voies de circulation des avions (ou taxiways), de leurs dégagements et des servitudes associées, ainsi que des voies de service situées près de la piste et des voies de circulation avions. C'est le domaine de l'avion en mouvement.

L'obtention de l'attestation de suivi de formation à la conduite sur l'aire de manœuvre est obligatoire pour les agents amenés à circuler sur cette aire et qui, au préalable, auront suivi la formation à la conduite sur l'aire de trafic.

AIRE DE MANŒUVRE = PISTES + VOIES DE CIRCULATIONS AVIONS

La formation fournira un plan précis de l'aérodrome, présentant les différentes aires et notamment la délimitation entre l'aire de trafic et l'aire de manœuvre.

2. Documents nécessaires pour circuler sur l'aire de mouvement

Tout employé pénétrant et circulant dans les zones côté piste possèdera un titre d'accès et se conformera au code de la route, aux consignes particulières et sera en possession d'une attestation de suivi de formation à la conduite sur l'aire de trafic ou sur l'aire de manœuvre, suivant le cas.

2.1 Pour les véhicules

En général, et selon les aérodromes, il est nécessaire de pouvoir justifier soit d'une plaquette, soit d'un macaron correspondant à l'autorisation d'accès du véhicule.

Ces deux titres d'accès doivent être placés de façon apparente à l'avant du véhicule. Chaque véhicule est identifié par le logo de son entreprise utilisatrice.

Pour les véhicules immatriculés, un macaron apparent constituera le titre d'accès obligatoire.

Pour les engins de piste (engins captifs), la plaquette devra comporter l'identification de l'exploitant et un numéro d'ordre.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Le macaron est un titre d'accès permanent, en général renouvelable chaque année.

En outre, tous les véhicules ne peuvent pas circuler sur l'aire de manœuvre.

Ces dispositions ne sont pas généralisées sur tous les aérodromes. La formation devra être adaptée aux modalités locales.

2.2 Pour les conducteurs

Pour les véhicules immatriculés, le conducteur doit :

- posséder le permis de conduire ;
- apposer le macaron ;
- posséder la carte grise, l'attestation d'assurance et la vignette du contrôle technique du véhicule ;
- avoir une fonction qui, de l'avis de l'exploitant d'aérodrome nécessite de conduire un véhicule ou un engin sur les aires définies sur l'aire de mouvement ;
- disposer d'une attestation de suivi de formation pour circuler sur l'aire de trafic ou sur l'aire de manœuvre.

Les conducteurs doivent pouvoir, sauf s'ils sont escortés, présenter une attestation de suivi de formation à la circulation sur les aires de l'aérodrome (aire de manœuvre ou aire de trafic, selon le cas).

Les modalités de délivrance de ces attestations sont fixées par l'exploitant d'aérodrome.

2.3 Titres d'accès exceptionnel

La demande de titres d'accès exceptionnel à l'aire de trafic devra se faire obligatoirement auprès de l'exploitant ou du sous-traitant.

L'accès en zones côté piste est accordé sur présentation du titre d'accès établi pour le conducteur et le ou les passagers, ainsi que pour le véhicule, après avoir accompli les formalités d'usage. Le conducteur n'étant pas lui-même titulaire de l'attestation de suivi de formation à la circulation, il doit être accompagné ou précédé d'un agent titulaire de cette attestation et qui est responsable de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

l'application des consignes de circulation et de stationnement sur les aires relatives au véhicule convoyé.

3. Organismes en charge du contrôle et de la surveillance de la circulation sur les Aires

Tout employé amené à circuler sur l'aérodrome se doit de connaître les organismes de contrôle et de surveillance de la circulation sur les aires et du stationnement des véhicules côté piste.

3.1 Groupe de Sécurité Aéroportuaire de la Gendarmerie Nationale (GSA-GN)

Le Groupe de Sécurité aéroportuaire de la Gendarmerie Nationale (GSA-GN) est une formation spécialisée de la Gendarmerie Nationale dont la mission s'exerce au sein de l'Aviation Civile.

Directement au contact des acteurs de l'Aviation Civile, le GSA-GN exécute, en zones côté piste de l'aérodrome, des missions de police administrative, de police judiciaire et de défense, ainsi que de police aéronautique et de sûreté aéroportuaire.

Le GSA-GN intervient ainsi dans le cadre des constatations des incidents et accidents aéronautiques, des infractions ou manquements aux règles aériennes, ainsi que dans la mise en œuvre des mesures de sûreté.

3.2 Le Prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne (PSNA) ou prestataire de service d'information aérienne (AFIS)

Lorsque l'aérodrome est contrôlé, le PSNA (prestataires des services de la navigation aérienne) assure la séparation entre les avions entre eux et avec les véhicules qui circulent sur l'aire de manœuvre, ainsi que les services d'information et d'alerte.

Lorsqu'un organisme AFIS (Aerodrome Flight Information Service) est présent sur l'aérodrome, il est chargé de rendre le service d'information de vol au bénéfice des aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

Aucun conducteur de véhicule ne doit pénétrer sur l'aire de manœuvre sans autorisation préalable du PSNA (contact radio obligatoire, etc.) et doit rester sous le contrôle effectif de ce dernier.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

3.3 Exploitant d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome concourt à la police de l'exploitation destinée à garantir le bon fonctionnement des installations aéroportuaires.

Le rôle de l'exploitant d'aérodrome est précisé dans la formation en fonction des procédures d'exploitation définies pour l'aérodrome concerné dans le cahier des charges.

4. Sanctions encourues suite à une infraction au code de la route

Tout conducteur peut faire l'objet de sanctions par les agents du GSA-GN, selon les règles en vigueur, en cas d'infraction au code de la route et aux manquements aux règles édictées par l'exploitant d'aérodrome.

En l'occurrence, les sanctions s'appliquent aux dépassements de vitesse, souvent limitée à 20 ou 25 km/h ou toute autre valeur définie localement (sauf pour les véhicules du GSA-GN, du SSLIA et les FLYCO en intervention), ainsi qu'au non-respect des STOP, des signalisations aéronautiques ou toute autre disposition.

Ces sanctions s'appliquent relativement au décret N°2012-836 du 08 Août 2012 déterminant les contraventions en matière de circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes et aéroports ouverts à la circulation aérienne publique et les sanctions applicables.

5. Véhicules, engins et matériels autorisés à circuler en zones Côté piste

Les véhicules, engins et matériels susceptibles de circuler sur l'aire de mouvement sont les suivants :

- a) les véhicules, engins et matériels immatriculés des services de Sauvetage et de lutte contre l'incendie de l'aérodrome ;
- b) les véhicules, engins et matériels immatriculés de la direction de la police Spéciale Aéroport, GSA-GN, des douanes et des services de déminage ;
- c) les véhicules, engins et matériels immatriculés des services de l'Aviation Civile ;
- d) les véhicules, engins et matériels des services chargés de l'entretien et de la surveillance de la plate-forme ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

- e) les véhicules, engins et matériels des services publics, des compagnies aériennes, des organismes utilisateurs agréés des sociétés de distribution des carburants pour les aéronefs ;
- f) les véhicules, engins et matériels des prestataires d'assistance en escale autorisés à fournir des prestations aux aéronefs ;
- g) les autocars agréés destinés à transporter les passagers entre les installations terminales et les aéronefs ;
- h) les véhicules, engins et matériels privés immatriculés ayant obtenu une autorisation spéciale;
- i) les véhicules, engins et matériels immatriculés convoyés ou accompagnés par un agent titulaire de l'autorisation spéciale de circuler en zone côté piste ;
- j) les véhicules, engins et matériels exceptionnels escortés par l'exploitant d'aérodrome ;
- k) les véhicules officiels de l'Etat, sur information préalable du Ministère concerné;
- l) les véhicules, engins et matériels immatriculés d'entreprises bénéficiant d'une autorisation d'activité de durée variable et mandatées directement par une entreprise opérant sur la plate-forme.

Cette liste n'est pas limitative et peut être complétée en tant que de besoin, sur chaque aérodrome.

6. Signalement de tout obstacle ou Foreign object debris (F.O.D)

Tout conducteur amené à circuler en zones côté piste sera sensibilisé aux conséquences éventuelles de la présence d'objets sur l'aire de mouvement. Il se doit de connaître son rôle dans la prévention des dommages causés par des objets laissés sur ces aires (signalement, actions pour les FOD), et de même doit connaître son rôle en matière de signalisation d'obstacle.

Pour prévenir les dommages causés par des objets (FOD) sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, les conducteurs devront :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

- avoir connaissance de la nature des objets susceptibles d'être trouvés (débris, objets, animaux, oiseaux, matériel d'intervention etc.) sur une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic ;
- avoir une information relative au risque généré par la présence des objets sur l'aire de mouvement ;
- avoir connaissance des actions à entreprendre, lorsqu'ils découvrent de tels objets (modalités de ramassage, de stockage, services qui doivent en être informés et comment les informer) ;
- avoir connaissance des consignes établies lors de travaux de maintenance pour éviter l'oubli d'objets sur la zone d'intervention (une vigilance particulière est apportée à proximité de la piste et des voies de circulation).

Toute découverte sur l'aire de mouvement d'obstacles qui semblent potentiellement dangereux ou de FOD notamment, lorsque ceux-ci paraissent provenir d'un aéronef, doit être signalée par le conducteur:

- au prestataire de service de contrôle de la navigation aérienne (PSNA) et/ou au prestataire de service d'information et d'alerte (AFIS), si ces services sont rendus sur le terrain ;
- à son employeur.

7. Obligations en matière de reports d'événements

Tout conducteur amené à circuler en zones côté piste se doit de connaître les actions à entreprendre en matière de notification d'évènement ou d'incident dont il serait témoin.

A cet égard, il est rappelé que :

- les accidents et incidents graves doivent être déclarés sans délai au Bureau d'Enquêtes et Accidents (BEA);
- les événements et incidents d'aviation civile, doivent être rapportés conformément aux comptes rendus d'événements et d'incidents d'Aviation Civile dans un délai de 72 heures à l'ANAC (décision n°1953/ANAC/DG/BQS/DAJR/DCSC du 10 Juillet 2013 portant Règlement

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p style="text-align: center;">« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la liste des événements et incidents d'Aviation Civile « RACI 8001 »), à moins que, de l'avis de la personne qui en a connaissance, ils ne présentent manifestement aucun intérêt pour la sécurité aérienne.

8. Règles de base de la sécurité

8.1 Généralités

Tout conducteur amené à circuler sur l'aérodrome se doit de connaître les règles de base de la sécurité. Le programme de formation inclura les règles élémentaires suivantes, ainsi que les suivis de formation spécifiques à chaque type de circulation (circulation de véhicules sur l'aire de trafic, sur l'aire de manœuvre, circulation de tracteurs avion, des véhicules convoyants, ...).

Le conducteur se doit de prendre conscience qu'il va circuler sur un espace parfois exigü utilisé à la fois par des avions, des véhicules ou engins terrestres de toutes natures. La vitesse d'un avion au décollage, à l'atterrissage ou en mouvement au sol est sans commune mesure avec celle des véhicules ou engins terrestres. Les temps de réaction ne sont pas les mêmes.

Compte tenu de cette différence, une vigilance permanente est donc demandée à tout conducteur de véhicule.

8.2 Cheminement de véhicules

Tout conducteur amené à circuler sur l'aérodrome se doit de connaître tant les cheminements autorisés pour les véhicules ou engins qu'il est amené à conduire que les périmètres de sécurité associés aux avions.

8.3 Cheminements de véhicules et routes de service

Par définition, une voie de service est une route de surface aménagée sur l'aire de mouvement et destinée à l'usage des véhicules.

Sur l'aire de trafic, les cheminements de véhicules sont matérialisés sur des voies de services situées à proximité des postes de stationnement avions et des voies de circulation (ou taxiway) aménagées pour la circulation des avions et qui peuvent être utilisées sous réserve d'autorisation spécifique par les véhicules.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Des voies de service permettent de faire le tour de l'aérodrome et d'accéder à certaines zones (à définir, le cas échéant) sans traverser les pistes.

Des voies spécifiquement réservées aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) et de prévention du péril animalier (PPA) peuvent être définies sur un aérodrome.

Des voies de services sont aménagées sur l'aire de manœuvre pour accéder aux pistes. La conduite sur ces voies est soumise à autorisation spécifique (tour de contrôle sur les aérodromes contrôlés).

8.4 Règles de circulation applicables

Les conducteurs des véhicules, engins et matériels spécifiques doivent respecter les règles du code de la route et celles édictées par l'exploitant d'aérodrome.

La circulation des véhicules à deux roues est soumise aux mêmes règles que les autres véhicules.

La vitesse est définie de manière indépendante sur l'aire de trafic et l'aire de manœuvre, conformément au §1.4 et à la signalisation verticale mise en place.

Les limitations de vitesse sur l'aire de mouvement ne s'appliquent pas aux véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie en mission d'urgence ou à l'entraînement.

Pour circuler de jour comme de nuit sur l'aire de trafic, seuls les feux de croisement sont autorisés.

Tous les conducteurs sont tenus de laisser, en toutes circonstances, la priorité aux avions en mouvement, aux piétons, ainsi qu'aux véhicules en cours d'intervention de secours ou de sauvetage.

Par ailleurs, la longueur de tout convoi de chariots, tracteur compris, ne peut excéder 21 mètres, de façon à limiter les déviations de trajectoire en bout d'attelage.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

CHAPITRE 4. FORMATION A LA CONDUITE DES VEHICULES ET ENGIN SUR L'AIRE DE TRAFIC

Ce chapitre présente les dispositions générales de la formation théorique aux conditions de circulation sur l'aire de trafic. Le programme de formation aux conditions de circulation sur l'aire de trafic, porte pour sa partie théorique à la fois sur les thèmes figurant au Chapitre 2 ci-dessus et sur ceux développés dans le présent Chapitre.

1. Accès à l'Aire de Trafic

Le programme de formation précise les modalités d'accès des véhicules et engins sur l'aire de trafic, sur les voies de service et sur les aires de stationnement.

A partir de la voie de service, des accès sont matérialisés au sol pour desservir l'aire de trafic. Un véhicule quittant l'aire de trafic pour rejoindre la voie de service n'est pas prioritaire.

2. Périmètres de sécurité « Avions » sur l'Aire de Trafic

2.1 Zone d'évolution contrôlée

La présence de divers équipements d'escale sur l'aire de trafic, la nécessité d'installer rapidement ces équipements autour de l'aéronef en stationnement, la densité de la circulation sont susceptibles de provoquer des collisions entre les matériels de piste ou entre ceux-ci et les aéronefs. C'est pourquoi a été défini une zone d'évolution contrôlée (ZEC) qui protège l'aéronef en mouvement quand il sort de l'aire de trafic et y pénètre.

La ZEC est en général délimitée :

- côté route de service, par une ligne rouge bordée de blanc ;
- côté aire de manœuvre, par une ligne blanche continue ;
- entre deux postes avions, par une ligne pointillée rouge.

Les ZEC de plusieurs postes adjacents peuvent être combinées.

La ZEC est destinée à protéger les personnes et l'avion. Elle constitue une enveloppe du poste de stationnement vis-à-vis des véhicules, engins et matériels.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Elle doit être dégagée de tout personnel, matériel, véhicule et engin lors des manœuvres de l'avion (sauf le Ground Power Unit (GPU) et le tracteur avion au moment du repoussage).

Dans ce périmètre, il faut respecter les consignes suivantes :

- attendre pour approcher l'aéronef :
 - l'immobilisation de l'appareil ;
 - l'extinction des feux anti-collision (arrêt de moteurs) ;
 - le signal du responsable d'escale chargé de l'arrivée de l'aéronef ;
- attendre la mise en place des systèmes de calage avant de manœuvrer :
 - les passerelles télescopiques, les escaliers des passagers ou de piste ;
 - les camions d'avitaillement ;
 - les autres matériels de servitudes ;
- laisser la priorité aux passerelles en mouvement (signal lumineux et sonore) ;
- marquer un arrêt avant de pénétrer dans le périmètre de sécurité « collision » ou dans la ZEC ;
- pendant les opérations d'escale, la durée de présence des véhicules, engins et matériels autour de l'avion est strictement limitée au temps des opérations d'escale ;
- les véhicules, engins et matériels immobilisés autour de l'aéronef ne doivent pas gêner les évolutions d'un aéronef en cours de manœuvre sur un poste voisin ;
- les véhicules, engins et matériels utilisés lors des opérations d'assistance en escale ne doivent pas faire obstacle à un possible dégagement d'urgence des véhicules d'avitaillement en carburant ;
- la circulation et le stationnement sont interdits sous les passerelles ;
- respecter le sens de circulation à l'intérieur du périmètre de sécurité ;
- laisser l'aéronef du côté gauche chaque fois que cela est possible.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

2.2 Périmètre de sécurité « collision »

Le périmètre est délimité virtuellement à 5 mètres de tous les points extrêmes de l'avion. Les véhicules pouvant y pénétrer sont ceux qui doivent être en contact avec l'avion. Le déplacement autour de l'avion se fait dans le sens des aiguilles d'une montre.

Dans ce périmètre,

- les véhicules, engins et matériels stationnés doivent être immobilisés (freins serrés et béquillés s'il y a lieu) et les moteurs arrêtés si leur fonctionnement ne se justifie pas.
- les escaliers et les échelles doivent être immobilisés et verrouillés ; - les chariots doivent être immobilisés ou attelés.

2.3 Périmètre de sécurité « incendie »

Les transferts de carburant sur les aérodromes entraînent des opérations pendant lesquelles les dangers d'incendie sont importants. C'est pourquoi il est indispensable de respecter les consignes à l'intérieur du périmètre de sécurité « incendie », qui est différent du périmètre de sécurité « collision ».

Le périmètre de sécurité « incendie » se met en place lors de l'opération d'avitaillement. Seuls le responsable technique, l'avitailleur et le véhicule pétrolier sont autorisés à y pénétrer.

Il est impératif que la zone et les accès réservés aux véhicules pétroliers soient libres afin qu'ils puissent, à tout moment, dégager immédiatement la zone d'avitaillement.

Le périmètre de sécurité « incendie » délimite une zone dangereuse comprise à l'intérieur de la courbe qui enveloppe virtuellement, à une distance de 3 mètres :

- les réservoirs de l'avion ;
- les conduits d'avitaillement ;
- les citernes des véhicules avitailleurs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

A l'intérieur du périmètre de sécurité « incendie », il existe trois zones particulièrement dangereuses définies par les volumes suivants :

- cylindres verticaux de 3 mètres de rayon dont les axes passent par la mise à l'air libre des réservoirs de l'aéronef ;
- cylindres verticaux de 3 mètres de rayon sur les prises d'avitaillement ;
- volume délimité par le sol et par une surface dont chaque point se trouve à une distance de 3 mètres des flexibles.

Dans ce périmètre de sécurité « incendie », il faut respecter les consignes suivantes :

- ne pas passer sous les ailes de l'aéronef avec un véhicule et ne pas stationner dans ce périmètre pendant l'avitaillement ;
- les véhicules d'avitaillement doivent stationner selon une position leur permettant de pouvoir dégager rapidement en cas de nécessité ;
- les autres véhicules doivent laisser libre la trajectoire de dégagement des véhicules avitailleurs ;
- ne pas utiliser de téléphones portables, ni de flashes photographiques ;
- ne pas produire de flamme ou d'étincelle.

3. Marquages au sol et signalisations sur l'Aire de Trafic

Tout conducteur amené à circuler sur un aérodrome reconnaîtra les différents codes de marquage au sol et de signalisation. Le programme de formation comprendra tous les marquages et la signalisation propres à l'aire de trafic de l'aérodrome, pour les véhicules et les avions.

Le programme de formation à la circulation sur l'aérodrome concerné intégrera des plans spécifiques précisant ces marquages et signalisations sur l'aire de trafic.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

4. Transit entre deux postes avions contigus

Cette manœuvre est autorisée uniquement dans le cadre d'opérations d'assistance en escale effectuées sur deux postes avions contigus, le franchissement de la ligne blanche continue délimitant l'aire de trafic et l'aire de manœuvre étant interdit.

La marche arrière sur l'aire de trafic ne peut être pratiquée que si ce mouvement est guidé par une personne au sol placée en bonne position pour assurer cette fonction.

5. Mesures de protection destinées aux personnes circulant sur l'aire de trafic

Ces mesures concernent toute personne exerçant une activité sur l'aire de trafic. Les conducteurs de véhicules y sont donc assujettis.

5.1 Identification des risques

Tout personnel d'assistance en escale est exposé à des risques propres à son activité et à des risques subis, c'est-à-dire générés par les autres activités d'assistance à l'aéronef.

En effet, un aéronef génère de nombreux risques qu'il faut connaître :

- le souffle des réacteurs,
- l'aspiration par les réacteurs,
- les hélices en rotation,
- les gaz d'échappement,
- le carburant, en particulier des événements,
- les points chauds (freins, moteurs),
- les parties protubérantes de l'avion (sondes par exemple),
- le bruit (moteurs, APU).

5.2 Règles générales de sécurité

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Tout agent travaillant sur l'aire de trafic, dans les zones exposées à des bruits intenses élevés, sera doté d'un appareil de protection individuelle (casque anti-bruit).

Tout engin et équipement utilisé sur l'aire de trafic sera muni de silencieux et de dispositifs permettant de limiter le bruit.

Tout agent travaillant sur l'aire de trafic portera un vêtement de signalisation à haute visibilité.

5.3 Dispositions spécifiques relatives aux risques générés par les moteurs des avions

Souffle des réacteurs

Sur les plateformes importantes, généralement équipées de barrières anti-souffle, la circulation sur les routes longitudinales ou de bordure ne comporte pas de danger spécial de la part des avions.

Le moment critique se situe à l'intersection de ces routes avec les voies de circulation avions. Aussi une vigilance particulière est attendue de la part des conducteurs lorsqu'ils marquent un STOP situé à cet emplacement. La traversée est interdite si un avion est en mouvement.

La proximité d'un avion dont les réacteurs fonctionnent est extrêmement dangereuse.

C'est la raison pour laquelle il est demandé de respecter une distance de croisement de 200 mètres derrière un avion, moteur en route et de 15 mètres devant l'avion pour éviter les effets d'aspiration.

Avions à hélices

Il est interdit de pénétrer dans le périmètre de sécurité des avions à hélices avant l'arrêt complet des hélices.

Dans la mesure du possible, cette interdiction prévaut également pour le personnel qui assiste l'arrivée ou le départ de l'appareil (groupe, cales, etc.) et qui ne doit pas se positionner près des moteurs.

Manœuvres d'arrivée et de départ des aéronefs

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Tout agent qui transmet ou demande de faire transmettre à un pilote les signaux relatifs aux opérations suivantes :

- mise en route ou augmentation de puissance des moteurs,
- mise en place ou départ (déplacement autonome ou assisté),

s'assure au préalable que les consignes de sécurité édictées par l'exploitant de l'aéronef sont respectées et que la zone intéressée par ces manœuvres est dégagée d'obstacles, qu'aucun accident n'est à craindre du fait de la présence de véhicules, d'engins, de matériels, de passerelles télescopiques ou d'objets susceptibles d'être heurtés par l'aéronef ou d'être soumis à des poussées dangereuses par le souffle ou l'aspiration des hélices ou des réacteurs.

Si ces conditions ne sont pas satisfaisantes, il est tenu de prescrire l'arrêt immédiat de l'aéronef.

Dans le cas où l'exécution, l'achèvement d'une manœuvre aux moteurs ou le mauvais positionnement de l'aéronef présentent des risques, l'exploitant de l'aéronef est obligatoirement tenu d'y remédier par tractage.

Pour éviter les accidents qui pourraient résulter des manœuvres d'arrivée et de départ d'un autre aéronef sur un poste voisin, il faut respecter les mesures suivantes qui concernent particulièrement :

- le matériel léger (cales, obturateurs, carénage des moteurs, portes de visite, ...) ou susceptible d'être déplacé par le souffle (véhicules légers) doit être éloigné. Par ailleurs, les accessoires utilisés sur les véhicules et matériels de piste doivent être fixés ou accrochés de telle sorte qu'ils ne puissent être projetés par le souffle des réacteurs ;
- le frêt en chargement qui doit être arrimé et surveillé ;
- le personnel, spécialement celui qui travaille sur une échelle ou un escabeau et qui risque d'être déséquilibré. Ce personnel doit cesser momentanément ses opérations ;
- le cas échéant, les passagers doivent être éloignés et protégés.

6. Précautions à prendre contre les risques d'incendie

6.1 Interdiction de fumer sur l'aire de trafic

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Il est formellement interdit de fumer ou de faire usage de briquets ou d'allumettes sur l'aire de trafic.

L'interdiction de fumer sur l'aire de trafic s'applique également aux personnes se trouvant à bord de véhicules.

6.2 Avitaillement en carburant des véhicules et engins de piste

L'avitaillement en carburant des véhicules et engins de piste n'est autorisé qu'aux endroits désignés à cet effet. Les camions citernes, remorques et autres matériels utilisés pour l'avitaillement des véhicules et engins de piste doivent satisfaire aux prescriptions du règlement pour le transport des matières dangereuses.

6.3 Permis de feu

Tous travaux par points chauds sur les aéronefs, véhicules, engins et matériels stationnés sur l'aire de trafic doivent faire l'objet d'une autorisation « permis de feu » délivrée par les services de l'exploitant d'aérodrome, qui fixe les instructions de sécurité et peut imposer, dans certains cas, une surveillance donnant lieu à facturation. Ces consignes sont également valables pour tous travaux nécessitant un permis de feu.

6.4 Risques d'explosion

Les émetteurs-récepteurs non anti-déflagrants, l'usage des téléphones portables ou de tout autre appareil générateur d'étincelles (appareils photo, ...) sont interdits à l'intérieur du périmètre de « sécurité incendie » d'un aéronef lorsqu'une opération d'avitaillement est en cours ou en cas de fuite de carburant.

6.5 Mesures de sécurité relatives aux postes de stationnement

Il appartient à l'assistant dont l'aéronef occupe un poste de prendre toutes les mesures pour éviter tout incident ou accident qui serait à l'origine des manœuvres d'arrivée ou de départ d'un autre aéronef sur un poste voisin. Il est nécessaire d'attendre la mise en place des cales avant de manœuvrer :

- les camions d'avitaillement ;
- les autres matériels de servitudes.

6.6 Mesures propres à l'exploitation des passerelles

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Sur la plateforme, il existe deux types de passerelles :

- des passerelles mobiles et télescopiques ;
- des passerelles fixes.

Aucun véhicule, engin et matériel ne doit être laissé en stationnement sur les emplacements matérialisés par les damiers rouges délimitant la position du garage des passerelles télescopiques et leur zone d'évolution.

Il faut laisser la priorité aux passerelles télescopiques en mouvement (signal lumineux et sonore) et attendre la mise en place des cales avant de manœuvrer les passerelles télescopiques, les escaliers de piste ou de passagers.

Sauf pour les véhicules de maintenance et de secours, il est interdit de stationner et de circuler sous la partie mobile d'une passerelle télescopique.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

CHAPITRE 5. – FORMATION A LA CONDUITE DES VEHICULES ET ENGIN SUR L'AIRE DE MANOEUVRE

Ce chapitre présente les dispositions particulières de la formation théorique aux conditions de circulation sur l'aire de manœuvre. Elles complètent les dispositions générales (Chapitre 3) et celles relatives aux aires de trafic (Chapitre 4).

L'attestation de suivi de la formation aux conditions de circulation sur l'aire de trafic est requise pour pouvoir obtenir l'attestation de suivi de la formation aux conditions de circulation sur l'aire de manœuvre.

1. Principaux types de véhicules autorisés à circuler sur l'aire de manœuvre

Les véhicules suivants sont susceptibles de circuler sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome :

- les véhicules de secours (véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie et ambulance d'aérodrome) ;
- les véhicules de service : véhicules appelés à intervenir sur l'aire de manœuvre dans le cadre de leur emploi normal, véhicules des services de la circulation aérienne ; véhicules de maintenance électrique, ... ;
- véhicules de sûreté : ce sont les véhicules de la police et de la gendarmerie (prévention contre les détournements, attentats) ;

Ces véhicules seront équipés de moyens radios permettant une liaison bilatérale avec la tour de contrôle.

Dans certains cas (travaux sur les aires de manœuvre), un entrepreneur peut exceptionnellement être autorisé à utiliser des émetteurs-récepteurs portatifs sur des fréquences non aéronautiques, pourvu qu'il fournisse un équipement approprié à la tour de contrôle.

Les autres véhicules doivent être convoyés par un véhicule équipé de moyens radio permettant une liaison bilatérale avec la tour de contrôle et avec la couleur et les feux appropriés.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

2. Règles de circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre

2.1 Accès à l'aire de manœuvre

DES REGLES DE BASE DOIVENT ETRE RESPECTEES POUR TOUTE ENTREE SUR L'AIRE DE MANŒUVRE :

- CONTACTER LA TOUR DE CONTROLE (POUR INSTRUCTION SI PSNA, POUR INFORMATION SI AFIS OU AUTO INFORMATION SI AUCUN SERVICE) ;
- VERIFIER TOUTE ZONE AVANT D'Y PENETRER AVEC LE VEHICULE ;
- DEGAGER LA PISTE IMMEDIATEMENT, SI UN AVION EST SUR LE POINT D'ATTERRIR OU DECOLLER ;
- S'ASSURER QUE LES EQUIPEMENTS DU VEHICULE (GYROPHARE, PHARES,...) FONCTIONNENT CORRECTEMENT ;
- MAINTENIR UNE ECOUTE CONTINUE ET ATTENTIVE DE LA FREQUENCE RADIO.

Le conducteur de véhicules doit connaître la configuration de l'aérodrome (pistes en service), avant de circuler aux abords des pistes.

Ne peuvent recevoir d'autorisation de pénétrer sur l'aire de manœuvre que les véhicules équipés de moyens radio permettant une liaison bilatérale constante avec la tour de contrôle sur la ou les fréquence(s) aéronautique(s) assignée(s) par celle-ci. En outre, dans certaines circonstances, ces véhicules doivent pouvoir se mettre à l'écoute des fréquences aéronautiques sol et tour.

D'autres règles propres à l'aérodrome peuvent être définies par le prestataire de services de la navigation aérienne et par l'exploitant d'aérodrome.

2.2 Règles d'accès et de circulation sur l'aire de manœuvre

a- Circulation des véhicules

Sauf s'il est convoyé par un véhicule de service, tout conducteur d'un véhicule devant circuler sur l'aire de manœuvre est tenu de justifier auprès de l'Autorité chargée des services de la circulation aérienne qu'il dispose de l'attestation de suivi de formation aux conditions de circulation sur l'aire de manœuvre.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Édition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

La circulation sur les voies de circulation avion de l'aire de manœuvre n'est autorisée que pour intervention et ne doit pas se substituer à l'utilisation des voies dévolues au cheminement véhicules (voies des services).

L'accès et la circulation sur la piste et les voies de circulation pour avions sont subordonnés à une autorisation délivrée ponctuellement par la tour de contrôle. Cette autorisation est assortie de l'obligation de maintenir une radiocommunication bilatérale permanente avec la tour pendant la durée de la mission ou du service et à un compte rendu de position précisant le cheminement prévu.

Sur la piste, les véhicules circulent gyrophares et feux allumés, face au sens d'utilisation (ou, s'il y a lieu, suivant les consignes propres à l'aéroport).

Le convoyage ou tractage sur l'aire de manœuvre de véhicules ou engins est à proscrire si l'utilisation des routes de service et cheminements véhicules est possible.

Lors du convoyage ou tractage (ou simple accompagnement) de véhicules ou engins sur la piste, le conducteur convoyant, avant d'annoncer que la piste est dégagée, doit s'assurer que tous les éléments convoyés (et dont il a la charge) ont bien dégagé la piste et ne risquent pas d'y revenir seuls.

Le franchissement d'un panneau d'obligation est interdit qu'il soit éteint ou allumé, sauf autorisation de la tour de contrôle.

b- Cas particuliers des conditions de faible visibilité :

Les risques sur un aérodrome deviennent encore plus importants par temps de pluie, de brouillard ou de nuit. Malgré une bonne connaissance du terrain, il peut s'avérer dangereux de circuler dans ces conditions sur l'aire de manœuvre.

La protection par faible visibilité contre les intrusions de toutes sortes (véhicules, personnes, animaux,...) en conditions LVP (Low Visibility Procedures) est réalisée de manière active sur les aérodromes par la mise en place de consignes spécifiques à cette exploitation.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

En LVP, l'organisme de contrôle limite la circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre au strict nécessaire et toute intervention ou travaux peut être interrompue et reportée.

Le programme de formation doit détailler les consignes spécifiques propres à l'aérodrome et les cheminements à emprunter. Elles peuvent prévoir :

- que les véhicules ne puissent accéder à l'aire de manœuvre que via l'aire de trafic ;
- la fermeture et le verrouillage de grilles, lorsqu'il existe des points d'accès non contrôlés (sauf si du matériel de surveillance particulier est disponible et permet de détecter toute intrusion de véhicule) ;
- l'obligation à tous les véhicules se trouvant dans l'aire de manœuvre de garder le contact radio.

En ce qui concerne le contrôle des mouvements des véhicules, les instructions de contrôle de la circulation aérienne précisent quelles sont les voies de circulation qui peuvent être empruntées.

Tous les véhicules se trouvant dans l'aire de manœuvre gardent le contact radio avec la tour de contrôle et les conducteurs sont informés de toutes les prescriptions particulières que comportent les conditions par faible visibilité.

c- Circulation des piétons

L'intervention en autonome de piétons est strictement interdite sur l'aire de manœuvre sauf sous la surveillance d'un véhicule autorisé après coordination avec le service de la circulation aérienne.

D'autres conditions peuvent être établies par le prestataire de services de la navigation aérienne.

2.3 Traversées de piste

Les traversées de piste s'effectuent sous autorisation de la tour de contrôle perpendiculairement à la piste et ne doivent pas excéder une minute. Toute pénétration dans les servitudes de piste est soumise aux mêmes règles que sur la piste.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

2.4 Règles de sécurité relatives à la manœuvre des avions

Le tractage d'un avion sur l'aire de manœuvre nécessite la possession de l'attestation de suivi de formation à la circulation sur l'aire de manœuvre. De plus, le tracteur doit être équipé comme les véhicules autorisés à circuler sur l'aire de manœuvre.

Aucun convoyage ou tractage ne peut être effectué de jour comme de nuit sans qu'un convoyeur qualifié ait pris place aux commandes de l'appareil. En outre, une liaison radio doit être établie entre la tour de contrôle et un des deux membres de l'attelage (avion ou tracteur), sous réserve qu'une liaison bilatérale soit établie entre le tracteur et l'avion. L'avion doit allumer ses feux anti-collision.

Dans le cas où ni l'avion ni le tracteur ne serait en liaison avec la tour de contrôle, l'attelage est convoyé par un véhicule équipé comme un véhicule équipé et autorisé.

2.5 Conseils pratiques à donner aux conducteurs

Un véhicule circulant sur la piste ou une voie de circulation a certes priorité sur les véhicules traversant les voies de circulation sur les cheminements prévus à cet effet, mais il faut toujours rester vigilant.

La circulation sur une voie se fait de préférence à droite de l'axe. La traversée d'une voie se fait perpendiculairement à celle-ci.

Enfin, de nuit, comme en situation de visibilité réduite, le conducteur réduit sa vitesse et respecte les sens de circulation. Il veille aussi à entrebâiller la fenêtre de son véhicule pour lui permettre de mieux apprécier le bruit environnant, notamment celui d'un réacteur d'avion.

2.6 Attitudes lors d'urgence ou de pannes

En situation d'urgence ou de panne d'un véhicule sur une voie de circulation ou dans ses servitudes, les règles suivantes sont à respecter :

- contacter immédiatement la tour de contrôle en précisant son indicatif pour s'identifier plus rapidement et informer l'exploitant d'aérodrome ;
- ne jamais stationner le véhicule sur le bord de la voie ni dans l'herbe ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

- si l'environnement et le véhicule le permettent, essayer de le déplacer sur un cheminement en dur et au-delà des servitudes de la voie ;
- en cas d'immobilité, informer en urgence et sur la fréquence VHF, la tour de contrôle en précisant l'indicatif et le lieu précis où l'on est ;
- si le véhicule dispose encore d'énergie électrique, allumer les feux de détresse et garder le gyrophare en fonctionnement ;
- une fois ces opérations terminées, attendre les secours dans le véhicule.

2.7 Situations de doute

Beaucoup d'erreurs viennent du fait que le conducteur n'a pas suffisamment conscience de la situation.

Les règles suivantes seront appliquées :

- vérifier au fur et à mesure du déplacement que l'on est bien en train de suivre l'itinéraire prévu ;
- si l'on est dans le doute, s'arrêter afin d'analyser la situation et notamment rechercher les panneaux et marques au sol équipant les voies de circulation avions ;

Tout particulièrement, si l'on pense être dans l'environnement proche d'une piste ou d'une voie de circulation, contacter immédiatement la tour de contrôle en précisant son indicatif pour s'identifier plus rapidement.

2.8 Instructions de mouvement sur l'aire de manœuvre hors des pistes et de leurs servitudes

La circulation sur l'aire de manœuvre hors des pistes et voies de circulation peut être simplement subordonnée au maintien d'une écoute de la fréquence adéquate.

Ce point est à confirmer dans la formation selon les plateformes.

3. Configuration de l'aire de manœuvre

Les conducteurs de véhicules auront connaissance de la configuration de l'aire de manœuvre à savoir les pistes, les seuils de pistes, les voies de circulation, les aires

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

d'attente, etc Ils auront également connaissance de la désignation, et des caractéristiques d'exploitation des éléments susmentionnés.

4. Marquages au sol et signalisations lumineuses sur l'aire de manœuvre

Il convient d'intégrer dans le programme de formation à la circulation sur l'aérodrome concerné des plans spécifiques du balisage réellement mis en place sur cet aérodrome. Les principes généraux concernant les aides visuelles de l'aérodrome sont rappelés ci-dessous La formation sera adaptée à la configuration de l'aérodrome. Cette dernière sera détaillée.

Les marques au sol, les panneaux de signalisation aéronautique, les feux de balisage lumineux, les balises etc., constituent les aides visuelles pour la circulation des aéronefs sur l'aérodrome, Les règles relatives aux aides visuelles seront également applicables aux conducteurs de véhicule sur ces aires.

Il est essentiel que le conducteur sache reconnaître les différents types de signalisations lumineuses (couleur, dimensions, emplacement) pour notamment reconnaître la zone où il se trouve, de jour comme de nuit.

On distingue deux types de balisage :

- le balisage diurne qui comporte les marques (peintures au sol ou sur les bâtiments), les panneaux, les balises ;
- le balisage lumineux qui comporte les panneaux, les balises rétro réfléchissantes, les feux

Le balisage délimite les dimensions de la piste, son axe, celles des voies de circulation, guide les avions vers l'approche (feux d'approche ou PAPI) ou lors de la circulation au sol (panneaux de signalisation), signale un danger (balisage d'obstacle), protège l'accès aux pistes (balisage de point d'arrêt : barre d'arrêt, feux de protection de piste, etc..).

Tout programme de formation doit fournir des schémas représentant les différents types de panneaux, feux et marques de l'aérodrome local.

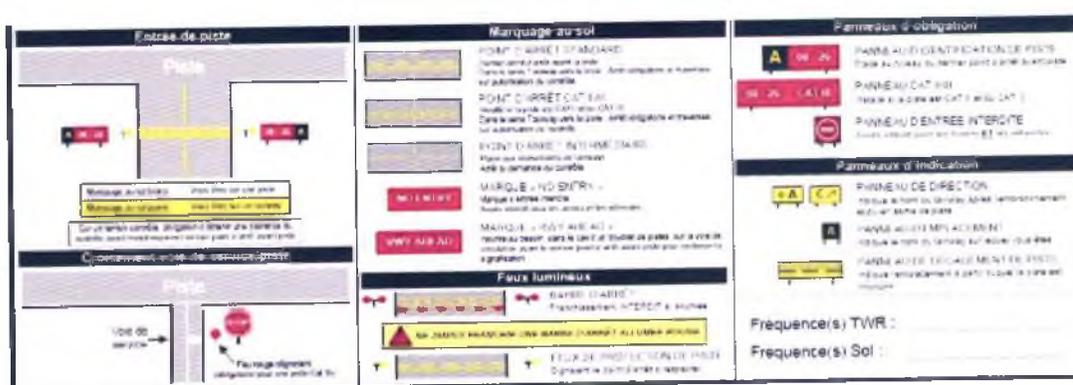
La formation prendra en compte la configuration du balisage des pistes de l'aérodrome, qui peut changer suivant l'exploitation de la piste.

Le programme de formation apportera des précisions d'autant plus grandes sur l'ensemble des systèmes de signalisation que l'aérodrome sera plus important et plus équipé. Notamment, la présentation sera spécifique et adaptée à la composition de la plateforme aéroportuaire (références des marques d'identification de pistes et de voies de circulation). Des schémas et photos de la réalité de l'infrastructure et des équipements de l'aérodrome enrichiront cette présentation.

Modèle de fiche contre les incursions de piste

Une fiche rappelant les divers dispositifs de prévention contre les incursions de piste sera affichée dans chaque véhicule. Un modèle en est donné ci-après. La fiche est adaptée à chaque aérodrome, en fonction des dispositifs qui y sont implantés.

Fiche contre les incursions sur piste



5. Contraintes aéronautiques et radioélectriques

5.1 Composantes de la piste et aires aéronautiques associées

La piste, où les avions effectuent des manœuvres de décollage ou d'atterrissage, est la zone de l'aérodrome qu'il convient de protéger de façon particulière.

Les grands côtés de la piste sont appelés « bords de piste », les petits côtés « extrémités de piste » et son axe longitudinal « axe de piste ».

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Les dimensions de la piste (longueur et largeur) sont déterminées par le type de trafic avion exploité ou prévu (type d'avion, distance franchissable ...).

L'orientation de la piste dite « QFU » (direction magnétique de la piste) est déterminée par 4 critères principaux : les données météorologiques (en particulier les vents dominants), la nature et le volume de la circulation aérienne, les données liées à l'environnement (nuisances sonores) et la topographie de l'aérodrome, ainsi que ses abords et notamment la présence d'obstacles.

Pour que le trafic avions puisse décoller et atterrir en toute sécurité et afin de réduire les risques de dommages au cas où un avion sortirait de la piste, une aire de protection dégagée de tout obstacle est définie (bande de piste). Les dimensions de cette bande dépendent du chiffre de code et de la catégorie d'exploitation de la piste.

5.2 Aires aéronautiques associées aux voies de circulation

Une bande située de part et d'autre de l'axe d'une voie de circulation, dégagée de tout obstacle (fixe ou mobile), protège les avions lors de leur roulage au sol.

Cette bande peut être de largeur variable, en fonction de la catégorie d'avion la plus contraignante fréquentant l'aérodrome.

5.3 Aires associées aux hélistations

L'aire d'atterrissage et de décollage pour hélicoptères, appelé FATO (Final Approach and take-off) fait partie intégrante de l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

Elle est entourée d'une aire de sécurité destinée à réduire les risques au cas où un hélicoptère s'en écarterait.

5.4 Aires associées aux aides radioélectriques

LA PRESENCE D'UNE MASSE METALLIQUE SIGNIFICATIVE A PROXIMITE DES MOYENS RADIOELECTRIQUES IMPLANTES DANS L'EMPRISE DE L'AEROPORT (ILS COMPOSE D'UN RADIOALIGNEMENT DE PISTE OU LOCALIZER, D'UN RADIOALIGNEMENT DE DESCENTE OU GLIDE-PATH ET DME, VOR/DME,...) PEUT PERTURBER LE GUIDAGE D'UN AVION A L'ATTERRISSAGE.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Ainsi, des aires, dénommées aires critiques et sensibles, sont créées autour des antennes de l'ILS (aides radioélectriques pour l'atterrissage de précision) afin d'éviter que le signal de guidage ne soit perturbé par des masses métalliques (véhicules par exemple) qui se déplacent ou s'immobilisent à proximité de ces installations.

Le périmètre des aires critiques est matérialisé (très souvent par des chaînettes rouges et blanches). Dans tous les cas, des panneaux sont implantés sur les voies d'accès à ces aires afin d'en interdire l'accès, sauf autorisation particulière du service de contrôle de la circulation aérienne.

Un plan des aires créées autour des installations réellement implantées sur l'aérodrome sera présenté au cours de la formation pour permettre une meilleure visualisation par les conducteurs de véhicules.

6. Communications radiotéléphoniques

Tout conducteur de véhicules ou d'engins sur l'aire de manœuvre doit être en communications radiotéléphoniques avec la tour de contrôle. Il doit ainsi être familiarisé avec l'environnement de la radiotéléphonie utilisée sur un aérodrome et recevoir une formation sur l'utilisation des équipements radio et la phraséologie employée.

6.1 Généralités sur la radiotéléphonie

La bande de fréquence

Les communications radiotéléphoniques sur un aérodrome se font sur la bande de fréquence VHF (Very High Frequency), qui est une bande de fréquences du spectre radioélectrique, dont une partie est réservée à l'aéronautique par les dispositions prises au sein de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT).

La VHF est utilisée pour les communications à courte et moyenne distance. Dans le domaine aéronautique, elle permet de transmettre des autorisations, ainsi que des informations importantes pour la sécurité et la régularité des vols.

La VHF est utilisée par l'aviation civile dans la bande comprise entre 117,975 et 137 MHz. Sa portée est visuelle, c'est-à-dire que les ondes se propagent essentiellement en ligne directe. La distance de propagation est principalement

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

liée à la puissance de l'émetteur et à son altitude. Par exemple, la portée de l'émission d'un aéronef évoluant à 11 550 mètres est de 426 kilomètres.

L'usage efficace de la VHF requiert, une fois la fréquence sélectionnée, de toujours écouter avant d'émettre, puis d'utiliser la phraséologie.

Notion de station radio

Une des conditions de circulation sur l'aire de manœuvre est la possession d'un moyen de liaison radiophonique bilatéral.

Il existe deux types de stations :

- les stations fixes (de contrôle) servant à l'ensemble des services de l'aérodrome. Celles utilisées par le prestataire de service de la circulation aérienne (AFIS ou PSNA) sont situées dans la tour de contrôle. Selon l'importance de l'aérodrome, les conducteurs peuvent contacter jusqu'à 3 de ces stations: la station VEHICULES, la station SOL et la station TOUR, les autres stations étant réservées à la gestion du trafic aérien ;
- les stations mobiles peuvent être terrestres (tous les véhicules et aéronefs amenés à circuler sur la plateforme), ou aériennes (les aéronefs en vol).

Les indicatifs d'appel

En radiotéléphonie, l'utilisation d'un indicatif est nécessaire pour éviter toute confusion.

L'identification d'une station fixe (de contrôle) comprend son emplacement (nom de l'aérodrome) suivi par un suffixe indiquant l'organisme ou le service.

L'identification d'une station mobile est constituée d'un nom pour un véhicule (GSA-GN, balisage, SSLIA,...) et d'une immatriculation ou d'un numéro de vol pour les avions.

La situation exacte de l'aérodrome, les fréquences à connaître et les consignes particulières seront indiquées. Chaque véhicule circulant sur l'aire de manœuvre a un indicatif radio qui est unique.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

6.2 Principes à respecter pour toute communication entre le conducteur du véhicule et la tour de contrôle, lorsqu'un service AFIS ou un service de contrôle est rendu sur la plateforme

Lors des communications radio, la plus grande discipline doit être observée. Les principes suivants doivent être portés à la connaissance des conducteurs qui doivent les appliquer :

- avant chaque contact, il est nécessaire de préparer son message et d'attendre, le cas échéant, la fin de la communication en cours ;
- le conducteur doit maintenir la veille de la fréquence pour anticiper les mouvements des avions et répondre à un appel éventuel ;
- chaque mot doit être prononcé clairement et distinctement, avec une cadence régulière et un ton de parole à un niveau constant ;
- les appels ne doivent être entrepris qu'après avoir écouté la fréquence que l'on souhaite utiliser pour s'assurer qu'aucun échange radio n'est en cours ;
- l'appel commence toujours par le nom de l'organisme appelé, suivi de l'organisme appelant ;
- avant de pénétrer dans les servitudes d'une piste, la demande doit mentionner l'emplacement du véhicule, la mission et éventuellement, sa durée ;
- les messages doivent être brefs et concis, chaque mot étant prononcé clairement ;
- toute expression pouvant être assimilée à une instruction de contrôle est proscrite, notamment les termes « autorisé », « décollage », « atterrissage », strictement réservés aux agents de la tour de contrôle.
- tous les échanges de communication, autres que ceux liés à la pénétration et à la sortie de piste, à la circulation sur une voie ou à des informations relatives à la sécurité, doivent être prohibés, à l'exception des réponses aux éventuels messages de la tour de contrôle ;
- en cas de doute ou de mauvaise compréhension, demandé à l'agent de la tour de répéter ou de confirmer ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

- en cas de non réponse de la tour, ne pas pénétrer sur l'aire de manœuvre;
- en cas de panne radio, dégager immédiatement la piste ou la voie.

6.3 Fonctionnement et utilisation d'un équipement émetteur/récepteur

La formation inclura la présentation aux stagiaires d'un émetteur-récepteur. Le stagiaire apprendra notamment à se servir de l'équipement par la manipulation des commandes suivantes :

- marche /arrêt ;
- volume ;
- mode (affichage de la fréquence active) ;
- changement de fréquences ;
- silencieux (ou squelch : réglage de sensibilité qui permet d'éliminer le bruit de fond en l'absence de communication).

Il convient que le stagiaire sache que :

- lorsqu'il veut émettre pour parler, il appuie sur l'alternat : le microphone traduit les signaux acoustiques (sa parole) en impulsions électriques qui vont moduler la fréquence porteuse. Ce signal est amplifié, puis transmis à une antenne omnidirectionnelle située sur le véhicule ;
- lorsqu'il arrête d'émettre, la même antenne est utilisée en réception. Elle capte les signaux d'autres stations radio. Ces signaux sont filtrés, puis démodulés dans le récepteur, amplifiés et acheminés dans le casque de l'opérateur ou le haut-parleur du véhicule.

Le stagiaire sera particulièrement sensibilisé sur le fait qu'une erreur de manipulation de la radio peut entraîner d'importants problèmes de brouillage de fréquence avec des conséquences très sérieuses sur la sécurité et les mouvements d'avions sur l'aérodrome.

6.4 La phraséologie

Tout conducteur se déplaçant sur l'aire de manœuvre est amené à utiliser la radio et doit ainsi connaître l'alphabet international, ainsi que la composition des messages.

Alphabet aéronautique international

A	alpha	N	november	0	Zero
B	bravo	O	oscar	1	one
C	charlie	P	papa	2	two
D	delta	Q	quebec	3	tree
E	echo	R	romeo	4	four
F	foxtrot	S	sierra	5	fife
G	golf	T	tango	6	six
H	hotel	U	uniform	7	seven
I	india	V	victor	8	eight
J	juliet	W	whisky	9	niner
K	Kilo	X	x-ray	Virgule	décimale
L	lima	Y	yankee	100	One,zero,zero,
M	mike	Z	zulu	1000	One,zero,zero,zero

Composition des messages

Lorsqu'un échange radio est engagé ou qu'il est repris après une interruption significative, l'appelant doit préciser dans l'ordre :

- Qui il contacte
- Qui il est
- Où il est
- Son message

Lorsqu'il répond au contrôleur ou à l'agent AFIS (ou reprend un échange après une interruption courte), il doit préciser dans l'ordre :

- son message
- Qui il est

Il doit « collationner » (c'est-à-dire accuser réception en répétant le contenu du message) les consignes données par le contrôleur ou les informations de l'agent AFIS. C'est une technique fondamentale qui permet de corriger les erreurs de communication.

UNE INSTRUCTION SÛRE = UNE INSTRUCTION DU CONTRÔLE OU UNE INFORMATION DE L'AFIS + SON COLLATIONNEMENT.
EN CAS DE DOUTE OU DE MAUVAISE COMPREHENSION D'UNE INSTRUCTION, (OU D'UNE INFORMATION) DEMANDER AU CONTRÔLEUR OU A L'AGENT AFIS DE REPETER.

Procédures d'essai

Si l'on souhaite émettre des signaux d'essai ou de réglages, ces signaux ne doivent pas durer plus de 10 secondes. Ils sont constitués de chiffres parlés (un, deux, trois, etc....) suivis de l'indicatif d'appel de la station appelante.

Le message a la teneur suivante :

<i>OBJET</i>	<i>TRANSMISSION</i>
<i>Identification de la station appelée</i>	<i>(nom de l'aérodrome) SOL ou VEHICULES</i>
<i>Identification de la station appelante</i>	<i>Véhicule GSA-GN</i>
<i>Nature du message</i>	<i>Pour essai radio, 1, 2, 3,4</i>
<i>Les fréquences utilisées</i>	<i>Sur Mhz</i>

Les réponses aux émissions d'essai s'effectuent à l'aide de l'échelle de lisibilité suivante :

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
<i>Illisible</i>	<i>Lisible par instant</i>	<i>Difficilement lisible</i>	<i>Lisible</i>	<i>Parfaitement lisible</i>

Les essais doivent être effectués exclusivement sur les fréquences SOL ou VEHICULES. La tour de contrôle peut ne pas autoriser l'appelant à circuler si l'émission est de mauvaise qualité (inférieure à 4).

Lorsque la tour de contrôle a des doutes sur l'identité de la station appelante, elle lèvera le doute en utilisant la phraséologie suivante : « station appelant, répétez votre indicatif ». Il faudra alors énoncer à nouveau clairement l'indicatif.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Messages particuliers

En cas d'incompréhension de la station appelée, le contrôleur de tour utilisera l'expression : « NEGATIF, JE REPETE ... »

S'il y a une erreur de transmission, le message est répété, précédé par l'expression : « CORRECTION.... »

Si le conducteur entend une des expressions suivantes, il doit cesser de transmettre et attendre qu'on le rappelle :

« BREAK, BREAK.... » : Utilisée par le contrôle aérien dans un environnement de fréquence très encombré.

« SILENCE MAYDAY » : utilisée par le contrôle aérien lors de situations de détresse, pour garantir l'usage exclusif de la fréquence à l'aéronef en détresse.

6.5 Exemple d'échange radio entre un conducteur de véhicule et un contrôleur de tour

Le programme de formation inclura des exemples d'échanges radio correspondant à diverses situations dans lesquelles un véhicule peut se trouver (traversée de piste, pénétration sur la piste, intervention d'urgence, etc.). L'agent sera entraîné à ces échanges.

Le tableau suivant donne un exemple d'échange radio entre un conducteur de véhicule (FLYCO) et le contrôleur de tour. Tout conducteur doit apprendre à maîtriser ce type d'échange radio dans le cadre de sa formation.

L'objet de l'échange décrit dans le tableau ci-dessous entre le conducteur d'un FLYCO et le contrôleur de tour est de traverser la piste 04L de l'aérodrome Xxxx au point d'arrêt C1, accessible par la voie de circulation G.

OBJET DE L'ECHANGE	TRANSMISSION RADIO
Demande de roulage vers un point d'arrêt	Xxxx SOL de FLYCO, pour rejoindre le point d'arrêt C1 par G
Autorisation de roulage donnée par le contrôleur SOL	FLYCO de Xxxx SOL, roulez vers le point d'arrêt C1 par G, maintenez avant la piste 04L

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes</p> <p>« RACI 6112 »</p>	<p>Edition 1 Date : 20/08/2014 Amendement 0 Date : 20/08/2014</p>
---	---	---

Collationnement du message	Xxxx SOL de FLYCO, je roule vers le point d'arrêt C1 par G et maintiens avant 04L
Compte rendu de position	Xxxx SOL de FLYCO, au point d'arrêt C1
Transfert de fréquence	FLYCO de Xxxx SOL, maintenez C1 et contactez la TOUR 118.7
Collationnement du message	Xxxx SOL de FLYCO, je maintiens C1 et contacte la TOUR 118.7
Premier contact avec xxxx TOUR	Xxxx TOUR de FLYCO, au point d'arrêt C1 pour traverser la piste 04L
Autorisation de traverser donnée par le contrôleur TOUR	FLYCO de Xxxx TOUR, traversez la piste 04L en C1
Collationnement du message	Xxxx TOUR de FLYCO, je traverse la piste 04L en C1
Message de dégagement de piste	Xxxx TOUR de FLYCO, piste 04 L dégagée
Accusé de réception de xxxx TOUR	FLYCO de Xxxx TOUR, reçu

NB : AVANT DE PENETRER SUR UNE PISTE OU DANS LES SERVITUDES, MEME POUR UNE INTERVENTION DE COURTE DUREE, IL EST IMPERATIF DE SE REPORTER A UN POINT D'ARRÊT ET D'OBTENIR L'AUTORISATION DU CONTRÔLE AVANT TOUT MOUVEMENT.

LES CONDUCTEURS DE VEHICULES DOIVENT OBTEMPERER A TOUTE INJONCTION DES AGENTS DU CONTROLE AERIEN QUI PEUVENT NOTAMMENT LIMITER LA CIRCULATION POUR DES RAISONS DE SECURITE.

_____ FIN _____