



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

13 DEC 2018

Abidjan, le

00006958

Décision n° _____/ANAC/DG/DSNAA/DTA
portant guide relatif à la gestion de l'aire de trafic
« RACI 6127 ».

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- 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'Administration autonome de l'Aviation civile dénommée «Autorité Nationale de l'Aviation Civile en abrégé « ANAC » ;
- Vu le Décret n°2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu le Décret n°2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- 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 Décision les Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n° 569/MT/CAB du 02 décembre 2014 portant approbation de Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile ;

Sur proposition du Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports, et après examen et validation par le comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité,

DECIDE :

Article 1 : Objet

La présente décision institue le Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic, codifié « RACI 6127 ».

Article 2 : Champ d'application

Ce guide relatif à la gestion de l'aire de trafic couvre les aspects :

- du service de gestion de l'aire de trafic ;
- de la sécurité de l'aire de trafic ;
- des règles de circulation côté piste ; ; et
- de la diffusion d'informations aux utilisateurs de l'aire de trafic.

Article 3 : Date d'entrée en vigueur et application

La présente décision entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.



PJ : Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic « RACI 6127 »

Ampliations :

- Tout exploitant d'aéroport
- DSNA
- Site web ANAC
- Q-PULSE



MINISTRE DES TRANSPORTS

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

Réf. : RACI 6127

**GUIDE RELATIF A LA
GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC**

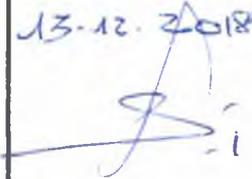
« RACI 6127 »

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son Autorité

Première édition - Novembre 2018

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic « RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
--	---	---

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	VISA/DATE
REDACTION	Sous-Directeur des Aéroports	ASSI Ayebi Henri Jacques	23/11/18 
	Chef Service Sécurité des Aéroports	ANOUAN Tcho Sylvere	23/11/18 
VERIFICATION	<u>LE COMITE DE REDACTION DES TEXTES</u>		
	Président :	KOFFI BI Nékalo Joseph	 27/11/18
	Rapporteur :	ALLA AMANI Jean	27/11/18 AA
VALIDATION OPERATIONNELLE	Directeur du Transport Aérien	DJAGOUASSI Jacques	 28.11.2018
APPROBATION	Directeur Général	Sinaly SILUE	13.12.2018 



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D'AMENDEMENT
i	1	19/11/2018	0	19/11/2018
ii	1	19/11/2018	0	19/11/2018
iii	1	19/11/2018	0	19/11/2018
iv	1	19/11/2018	0	19/11/2018
v	1	19/11/2018	0	19/11/2018
vi	1	19/11/2018	0	19/11/2018
1-1	1	19/11/2018	0	19/11/2018
1-2	1	19/11/2018	0	19/11/2018
1-3	1	19/11/2018	0	19/11/2018
1-4	1	19/11/2018	0	19/11/2018
1-5	1	19/11/2018	0	19/11/2018
1-6	1	19/11/2018	0	19/11/2018
1-7	1	19/11/2018	0	19/11/2018
1-8	1	19/11/2018	0	19/11/2018
1-9	1	19/11/2018	0	19/11/2018
1-10	1	19/11/2018	0	19/11/2018
1-11	1	19/11/2018	0	19/11/2018
2-1	1	19/11/2018	0	19/11/2018
2-2	1	19/11/2018	0	19/11/2018
2-3	1	19/11/2018	0	19/11/2018
2-4	1	19/11/2018	0	19/11/2018
2-5	1	19/11/2018	0	19/11/2018
2-6	1	19/11/2018	0	19/11/2018
2-7	1	19/11/2018	0	19/11/2018
App 1-1	1	19/11/2018	0	19/11/2018
App 2-1	1	19/11/2018	0	19/11/2018



INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit-le	par

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit-le	par

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p>« RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
---	--	--

TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Amendements</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i> - <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i>
--------------------	--------------	--

1ere Edition



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p>« RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
---	--	--

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
RACI 6001	Côte d'Ivoire	Conception et Exploitation Technique des Aéroports	6 ^{ème} édition Amendement 9	Mai 2017
Doc 9981	OACI	PANS – Aéroports	2 ^{ème} édition	2016
Doc 9137, 8 ^{ème} partie	OACI	Manuel des services d'aéroport	1 ^{ère} édition	1983



ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

ANAC	Autorité Nationale de l'Aviation Civile
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATS	Services de la circulation aérienne
RACI	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire

TABLE DES MATIÈRES

PAGE DE VALIDATION.....	I
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS.....	I
TABLEAU DES AMENDEMENTS.....	II
TABLEAU DES RECTIFICATIFS.....	III
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE.....	IV
ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES.....	V
TABLE DES MATIÈRES.....	VI
CHAPITRE I : SERVICE DE GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC.....	1-1
1.1 Généralités.....	1-1
1.2 Quand doit-on instituer un service de gestion d'aire de trafic ?.....	1-2
1.3 Qui assure le service de gestion d'aire de trafic ?.....	1-4
1.4 Responsabilités et fonctions.....	1-5
1.4.1 Organisation du service de gestion d'aire de trafic.....	1-5
1.4.2 Système de guidage pour le stationnement ou l'accostage.....	1-7
1.4.3 Service de signaleurs.....	1-7
1.5 Procédures applicables par mauvaise visibilité.....	1-8
1.6. Formation.....	1-10
CHAPITRE 2 : SECURITE DE L'AIRE DE TRAFIC.....	2-1
2.1 Généralités.....	2-1
2.2 Objectifs.....	2-1
2.3 Pratiques Opérationnelles.....	2-2
2.3.1 Attribution des postes de stationnement d'aéronef.....	2-2
2.3.2 Service de placement.....	2-3
2.3.3 Escorte (véhicule « suivez-moi »).....	2-3
2.3.4 Précautions contre le souffle des réacteurs.....	2-3
2.3.5 Nettoyage de l'aire de trafic.....	2-4
2.3.6 Refoulements d'aéronefs.....	2-5
2.3.7 Fonctionnement des passerelles d'embarquement.....	2-6
2.3.8 Mouvements des véhicules.....	2-6
2.3.9 Discipline sur l'aire de trafic.....	2-6
2.3.10 Diffusion des informations.....	2-7
2.3.11 Avitaillement en carburant des avions.....	2-7
APPENDICE 1 : REGLES DE CIRCULATION CÔTÉ PISTE.....	APP1-1
APPENDICE 2 : DIFFUSION D'INFORMATIONS AUX UTILISTEURS DE L'AIRE DE TRAFIC.....	APP2-1

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic « RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
--	---	---

CHAPITRE I : SERVICE DE GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC

1.1 Généralités

- 1.1.1 Le service du contrôle de la circulation aérienne d'un aérodrome est chargé de la circulation sur l'ensemble de l'aire de manœuvre, mais aucune instruction spécifique relative à ce service ne s'applique à l'aire de trafic. Il faut donc un service de gestion d'aire de trafic pour assurer la régulation des opérations et des mouvements des aéronefs et de véhicules sur l'aire de trafic (RACI 6001 § 9.6). Diverses méthodes de gestion de l'aire de trafic ont été étudiées et peuvent, selon les conditions, répondre aux besoins des divers aérodromes.
- 1.1.2 Pour tous les aérodromes, la gestion de l'aire de trafic constitue une tâche essentielle. Toutefois, la nécessité d'établir un service de gestion d'aire de trafic exclusivement affecté à cette tâche dépend de trois facteurs opérationnels principaux :
- a) la densité de la circulation ;
 - b) la complexité du plan de l'aire de trafic;
 - c) les conditions de visibilité dans lesquelles l'administration de l'aérodrome à l'intention de poursuivre l'exploitation.
- 1.1.3 D'une façon générale, il n'est pas possible d'exercer un contrôle total de l'ensemble de la circulation sur l'aire de mouvement. Toutefois, lorsque la visibilité est mauvaise, il peut s'avérer nécessaire d'exercer un tel contrôle aux dépens de la capacité.
- 1.1.4 Dans les limites des contraintes raisonnables, qui varient selon les conditions, la sécurité et la rapidité de la circulation exigent que les aéronefs et les véhicules se conforment à des règles normalisées qui régissent les mouvements à la surface. Le service de gestion d'aire de trafic doit instituer des règles applicables à la circulation des aéronefs et des véhicules de surface sur ces aires. Ces règles doivent être compatibles avec celles qui s'appliquent à l'aire de manœuvre.
- 1.1.5 En l'absence de service de gestion d'aire de trafic, l'exploitant d'aérodrome établira et mettra en œuvre un mécanisme pour assurer la sécurité de l'exploitation technique des aéronefs sur les aires de trafic.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p>« RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
--	--	---

1.2 Quand doit-on instituer un service de gestion d'aire de trafic ?

1.2.1 Le RACI 6001 Chapitre 9 exige qu'un service de gestion d'aire de trafic soit fourni lorsque le volume du trafic et les conditions d'exploitation le justifient.

Il n'est pas possible de définir à quels niveaux de volume du trafic et dans quelles conditions d'exploitation il y a lieu d'instituer un service de gestion d'aire de trafic.

D'une façon générale, plus le plan de l'aire de trafic est complexe et plus le service de gestion doit être étendu, notamment lorsque l'aire de trafic comprend des voies de circulation.

1.2.2 C'est à l'administration d'aérodrome qu'il incombe de décider si elle doit ou non instituer un service de gestion d'aire de trafic. Si le présent guide donne des lignes directrices sur les conditions dans lesquelles un tel service doit être fourni.

1.2.3 La plupart des aérodromes ont déjà institué une gestion d'aire de trafic sous une forme ou sous une autre.

Il peut s'agir simplement d'une zone réservée au stationnement des aéronefs, avec des lignes peintes pour guider les pilotes vers les postes de stationnement ou ils manœuvrent eux-mêmes. A l'autre extrémité de l'échelle, l'aire de trafic peut constituer une partie étendue de l'aire de mouvement avec de nombreux postes de stationnement (nez avant), plusieurs aérogaes et un réseau complexe de voies de circulation qui font partie du plan général. Une aire de trafic complexe de ce genre doit être dotée d'un service de gestion complet disposant de moyens de communications radio.

1.2.4 Les administrations d'aérodrome doivent donc déterminer le niveau du service de gestion dont ils ont besoin en fonction de l'activité de leurs aires de trafic en vue de maintenir la sécurité et l'efficacité de la circulation des aéronefs et des véhicules se trouvant à proximité immédiate. Il est particulièrement important de procéder de cette manière lorsqu'on prévoit que l'exploitation doit se poursuivre par mauvaise visibilité.

 <p data-bbox="217 176 529 219">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="634 109 1045 136">Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p data-bbox="771 161 909 185">« RACI 6127 »</p>	<p data-bbox="1149 96 1240 118">Edition 1</p> <p data-bbox="1149 120 1330 143">Date : 19/11/2018</p> <p data-bbox="1149 145 1300 168">Amendement 0</p> <p data-bbox="1149 170 1330 192">Date : 19/11/2018</p>
--	---	---

1.2.5 Pour déterminer le niveau du service de gestion dont on peut avoir besoin sur une aire de trafic, il y a lieu de tenir compte des points suivants :

- a) L'aire de trafic est-elle suffisamment étendue ou complexe, ou a-t-elle une densité de circulation suffisante pour justifier l'exigence d'un personnel distinct pour assurer la gestion ?
- b) De quels moyens radiotéléphoniques le personnel a-t-il besoin pour exercer un contrôle sur ses propres véhicules, les véhicules des compagnies aériennes et, s'il y a lieu, les aéronefs qui utilisent les voies de circulation de l'aire de trafic ?
- c) Si le personnel de gestion de l'aire de trafic est chargé d'exercer un contrôle sur les aéronefs et les véhicules qui circulent sur cette aire afin d'assurer une séparation satisfaisante, ce personnel doit recevoir la formation voulue, il doit être titulaire d'une licence et son autorité doit être officiellement et clairement établie.
- d) Le service de gestion de l'aire de trafic est-il appelé à émettre ses propres instructions, à donner des autorisations de démarrage, de refoulement et de circulation au sol et à attribuer les postes de stationnement ou ces diverses instructions seront données par l'organe ATS en tant qu'élément du service de gestion ?
- e) Comment s'effectuera la régulation des divers véhicules de service des compagnies aériennes sur l'aire de trafic et sur les routes côté piste qui desservent les postes de stationnement d'aéronef ? A-t-on besoin de routes contrôlées ou non, qui traversent les voies de circulation l'aire trafic ?
- f) Qui sera chargé de l'inspection, l'entretien et la propriété des aires de trafic.
- g) Quelle importance numérique doit avoir le service de signaleurs, y compris le service de guidage par véhicules, pour répondre aux besoins du stationnement des aéronefs ?
- h) Prévoit-on de maintenir l'exploitation par mauvaise visibilité sur l'aérodrome ? Dans l'affirmative quelles procédures doit-on mettre au point pour maintenir la sécurité sur l'aire de trafic ?
- i) Des procédures ont-elles été établies pour faire face aux imprévus – accidents, cas d'urgence, déroutement des aéronefs, contrôle de la

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p>« RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
---	--	---

circulation lorsque les postes de stationnement sont presque tous occupés, travaux d'entretien, nettoyage des postes et mesures de sûreté ?

1.3 Qui assure le service de gestion d'aire de trafic ?

1.3.1 La gestion de l'aire de trafic peut être confiée à l'organe des services de la circulation aérienne, à un service établi à cette fin par l'administration de l'aérodrome, à l'exploitant si l'aérodrome est réservé à l'exploitation d'une compagnie, ou à un service de contrôle coordonné entre l'ATS et l'administration d'aérodrome ou l'exploitant.

1.3.2 Certains aérodromes préfèrent, pour l'utilisation des aires de trafic, établir une procédure de contrôle de la circulation en vertu de laquelle un seul organe prend en charge le contrôle des aéronefs et des véhicules de surface en un point de transfert déterminé entre l'aire de trafic et l'aire de manœuvre.

C'est généralement la limite de l'aire de manœuvre qui représente le point de transfert. Quel que soit le cas, ce point doit être clairement indiqué au sol et sur les cartes appropriées, par exemple la carte d'aérodrome, à l'intention des pilotes et des conducteurs de véhicules.

1.3.3 L'organe de gestion d'aire de trafic se charge alors de la surveillance et la coordination de l'ensemble de la circulation des aéronefs sur l'aire de trafic, de la diffusion verbale des renseignements consultatifs sur une fréquence radio convenue et de la gestion de l'ensemble de la circulation des véhicules sur l'aire de trafic, ainsi que des autres activités qui se déroulent sur cette aire, afin d'avertir les pilotes des risques qui peuvent s'y présenter.

Par entente avec l'organe ATS de l'aérodrome, une autorisation de démarrage et de circulation au sol sera donnée aux aéronefs au départ pour se rendre jusqu'au point de transfert ou l'aéronef sera pris en charge par l'organe ATS.

1.3.4 Une des façons de coordonner la gestion de l'aire de trafic consiste à confier à l'organe des services de la circulation aérienne le contrôle radio des aéronefs qui ont besoin d'une autorisation de démarrage ou de refoulement sur l'aire de

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p align="center">« RACI 6127 »</p>	<p>Édition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
---	---	--

trafic, et de confier à l'administration de l'aérodrome ou à l'exploitant le contrôle des véhicules de surface.

Sur ces aérodromes, il est entendu que les instructions données aux aéronefs par le service ATS ne portent pas sur la séparation entre les aéronefs et les véhicules qui ne font pas l'objet d'un contrôle radio.

Le service de gestion d'aire de trafic se tient en liaison étroite avec le contrôle d'aérodrome et il est chargé de l'affectation des postes de stationnement et de la diffusion aux exploitants des renseignements sur les mouvements, en gardant l'écoute sur la fréquence ATC et en tenant à jour de manière continue les renseignements de base sur les heures d'arrivée, les atterrissages et les décollages.

- 1.3.5 Le service de gestion doit veiller à ce que la propreté de l'aire de trafic soit assurée par le service d'entretien de l'aéroport et que les intervalles de sécurité établis soient maintenus entre les aéronefs aux postes de stationnement. Un service de signaleurs et un service de guidage au sol peuvent également être fournis.

1.4 Responsabilités et fonctions

1.4.1 Organisation du service de gestion d'aire de trafic

Quelle que soit la méthode adoptée pour l'organisation du service de gestion d'aire de trafic, il importe au plus haut point de maintenir une liaison étroite entre l'administration d'aérodrome, l'exploitant et le service ATS. L'efficacité et la sécurité de fonctionnement du système dépendent très largement de cette coopération. Les points énumérés ci-dessous sont importants pour le service ATS et pour l'administration d'aérodrome.

a) Attribution des postes de stationnement d'aéronefs

La responsabilité finale en matière d'attribution des postes de stationnement d'aéronefs revient normalement à l'exploitant de l'aérodrome, mais un système d'attribution préférentielle des différents postes à des usagers déterminés peut éventuellement être établi pour faciliter les opérations et accroître l'efficacité. Les instructions doivent alors préciser clairement quels postes peuvent être utilisés par les différents aéronefs ou groupes d'aéronefs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p>« RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
---	--	---

Si l'on juge cette méthode souhaitable, il faut établir un ordre d'utilisation préférentielle des postes. Le personnel de gestion de l'aire de trafic doit recevoir des instructions claires quant à la durée d'occupation des postes qui doit être permise et aux mesures à prendre pour assurer le respect des règles établies.

La responsabilité d'attribuer les postes de stationnement peut être déléguée à une compagnie aérienne si une aérogare ou une aire de trafic est exclusivement réservée à cette compagnie.

b) Heures d'arrivée et de départ des aéronefs

Le service ATS, les services de gestion de l'aire de trafic et de l'aérogare, ainsi que les exploitants ont besoin de connaître à l'avance les heures d'arrivée et de départ prévues à l'horaire, estimées et réelles. Il y a lieu d'instituer un système qui permette de communiquer ces renseignements à toutes les parties intéressées aussi rapidement et efficacement que possible.

c) Autorisations de démarrage

C'est normalement l'organe ATC qui donne ces autorisations.

Lorsqu'un service de gestion d'aire de trafic utilise ses propres communications radio dans son domaine, il faut établir des procédures en vue d'assurer une bonne coordination entre ces deux éléments pour que ces autorisations soient émises efficacement.

d) Diffusion des renseignements aux exploitants

Il y a lieu d'instituer un système propre à assurer une diffusion efficace des renseignements qui intéressent la gestion de l'aire de trafic, le service ATS et les exploitants.

Les renseignements dont il s'agit peuvent porter sur les travaux en cours, la non-disponibilité de certaines installations, les procédures par mauvaise visibilité.

e) Mesures de sûreté

Abstraction faite des dispositions qui sont normalement prises dans ce domaine, il y a des exigences de sûreté qui intéressent les diverses parties qui utilisent l'aire de trafic. On rangera notamment dans cette catégorie les plans d'urgence concernant, par exemple, l'identification des bagages



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p>« RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
--	--	---

au poste de stationnement, les alertes à la bombe et les menaces de détournement.

f) Disponibilité des services de sécurité

C'est normalement le service ATS qui alerte les services de sauvetage et d'incendie en cas d'incident sur l'aire de mouvement. Cependant, sur les aérodromes où le service de gestion d'aire de trafic est chargé de contrôler les aéronefs qui circulent sur cette aire, il faut établir un système de communication pour alerter les services de sauvetage et d'incendie lorsqu'un incident se produit dans la zone de responsabilité correspondant à l'aire de trafic.

g) Discipline sur l'aire de trafic

C'est au service de gestion d'aire de trafic qu'il incombe de veiller à ce que toutes les parties respectent les règlements qui s'appliquent à cette aire.

1.4.2 Système de guidage pour le stationnement ou l'accostage

Le système de guidage utilisé sur l'aire de trafic est fonction de la précision avec laquelle les manœuvres de stationnement doivent être exécutées et des types d'aéronefs en cause. Lorsqu'une très grande précision n'est pas nécessaire, on peut se contenter d'un système très simple constitué par des marques peintes pour délimiter les postes de stationnement et définir les axes de guidage.

Le service de gestion d'aire de trafic doit alors surveiller toutes les marques peintes pour veiller à ce qu'elles soient toujours propres et bien visibles.

Lorsqu'une très grande précision est nécessaire pour le stationnement ou l'accostage, il faut installer l'un des systèmes de guidage spécifiés dans le Règlement RACI 6001. Le service de gestion d'aire de trafic doit alors surveiller ces systèmes et les feux de guidage qui leur sont associés et s'assurer qu'ils sont inspectés au moins une fois par semaine afin de demeurer en excellent état.

1.4.3 Service de signaleurs

1.4.3.1 Il y a lieu de prévoir un service de signaleurs d'aérodrome lorsqu'il n'y a pas de système de guidage pour le stationnement ou l'accostage ou que ce système ne fonctionne pas, ou encore lorsqu'il faut guider les aéronefs vers

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p align="center">« RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
---	--	--

les postes de stationnement pour éviter de compromettre la sécurité et utiliser le plus efficacement possible les places de stationnement disponibles.

1.4.3.2 Il faut prendre les mesures nécessaires pour donner une formation adéquate aux signaleurs et n'autoriser à guider les aéronefs que ceux qui ont effectivement fait la preuve de leur compétence dans ce domaine.

Sur les aérodromes où ce service est assuré, les signaleurs doivent disposer de consignes écrites détaillées portant notamment sur les points suivants :

- a. nécessité absolue de n'utiliser que les signaux autorisés;
- b. nécessité de veiller, avant d'utiliser les signaux autorisés, à ce que la zone à l'intérieur de laquelle un aéronef doit être guidé est dégagée de tous les obstacles avec lesquels l'aéronef risquerait d'entrer en collision en se conformant aux signaux reçus ;
- c. cas où l'on peut utiliser un seul signaleur et au cas où des assistants sont nécessaires pour surveiller les extrémités d'ailes;
- d. mesures à prendre en cas d'urgence ou d'incident impliquant un aéronef et/ou un véhicule de surface pendant que l'aéronef est guidé par un signaleur, par exemple, collision, incendie, fuite de carburant ;
- e. nécessité de porter en permanence un vêtement de couleur vive, par exemple un gilet fluorescent rouge vif, orange ou jaune;
- f. mesures à prendre lorsqu'il faut utiliser un tracteur pour changer un aéronef de place et que l'intervention d'un signaleur est nécessaire pour l'arrêt des moteurs.

1.5 Procédures applicables par mauvaise visibilité

1.5.1 Les procédures nécessaires à l'exploitation par mauvaise visibilité varient d'un aérodrome à l'autre. Pour un aérodrome donné, ces procédures doivent tenir compte des conditions locales mais il y a lieu, dans tous les cas, de tenir compte des facteurs fondamentaux ci-dessous.

- a) Tous les conducteurs et autres membres du personnel autorisés à circuler sur l'aire de mouvement ont reçu une formation suffisante en ce qui



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p align="center">« RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
---	--	--

concerne ces procédures et sont conscients d'avoir des responsabilités accrues lorsque les conditions de visibilité sont mauvaises.

Il s'ensuit que le point auquel les procédures applicables par mauvaise visibilité entrent en vigueur doit être clairement défini.

- b) Le service ATS établit un relevé des personnes et des véhicules qui se trouvent sur l'aire de manœuvre.
- c) Tous les véhicules et toutes les personnes dont la présence n'est pas indispensable, par exemple les entrepreneurs de travaux et les équipes d'entretien, sont tenus de quitter l'aire de manœuvre.
- d) Les véhicules indispensables qui sont autorisés à entrer sur l'aire de manœuvre sont limités au strict minimum et doivent être en contact radiotéléphonique avec l'ATC.
- e) Lorsqu'il y a possibilité d'accéder à l'aire de manœuvre par inadvertance et qu'il n'y a matériellement pas moyen d'installer une clôture, par exemple entre les aires d'entretien des aéronefs et les aires de manœuvre, les points d'accès doivent être gardés. Si une ouverture est trop large pour permettre la surveillance visuelle, il y a lieu d'y placer un dispositif de détection et, par ailleurs, les zones adjacentes à l'aire de manœuvre ou la circulation des véhicules est intense et non contrôlée doivent être patrouillées régulièrement.
- f) Toutes les portes ou entrées de l'aire de mouvement qui ne sont pas gardées sont verrouillées en permanence et inspectées fréquemment.
- g) Les mesures voulues sont prises pour alerter les compagnies aériennes et les autres organismes qui ont accès à l'aire de mouvement lorsque les procédures applicables par mauvaise visibilité sont en vigueur. Ce point est particulièrement important lorsque les compagnies exercent le contrôle sur leurs propres aires de trafic et leurs propres installations d'entretien adjacentes à l'aire de manœuvre.
- h) Tout le personnel dont la présence sur l'aire de mouvement n'est pas indispensable doit quitter cette aire.
- i) Des procédures d'urgence appropriées doivent être élaborées.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p align="center">« RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
---	--	--

- 1.5.2 Il y a lieu également d'envisager la fermeture des voies d'accès qui ne sont pas indispensables pour l'entrée ou la sortie d'une piste. On peut utiliser à cet effet des feux de point d'attente de circulation, des feux de contrôle de la circulation ou des barres d'arrêt de couleur rouge ou installer une véritable clôture à l'aide des balises de zone inutilisable spécifiées dans le RACI 6001 Chapitre 7.
- 1.5.3 De plus, par mauvaise visibilité, on limitera si possible le nombre des parcours de circulation à destination et en provenance des pistes. Il faudra aussi identifier, baliser et publier ces parcours à l'usage des exploitants d'aéronefs.
- 1.5.4 Lorsque les procédures applicables par mauvaise visibilité sont en vigueur, l'exploitant d'aérodrome doit examiner constamment leur efficacité et, s'il y a lieu, les amender ou les actualiser.
- 1.5.5 Les paragraphes ci-dessus visent à servir de guide pour l'institution de procédures applicables par mauvaise visibilité. Dans la pratique, les procédures applicables sur un aérodrome donné devront tenir compte des conditions locales.

1.6. Formation

- 1.6.1 Étant donné les fonctions du service de gestion d'aire de trafic, il importe que les membres de son personnel reçoivent la formation appropriée et les autorisations nécessaires pour assumer leurs responsabilités respectives. Cette observation s'applique notamment aux personnes chargées des activités du centre ou de la tour du service de gestion d'aire de trafic, aux signaleurs et aux conducteurs de véhicules de guidage.
- 1.6.2 Les personnes qui sont affectées au centre ou à la tour du service de gestion d'aire de trafic sont chargées de la gestion et, sur certains aérodromes, du contrôle des mouvements d'aéronefs à l'intérieur de leur zone de responsabilité. Dans une large mesure, leurs fonctions sont analogues à celles du contrôle de la circulation aérienne sur l'aire de manœuvre et le personnel doit donc recevoir une formation analogue.
- 1.6.3 Pour répondre aux besoins de la formation du personnel du service de gestion d'aire de trafic, les programmes adoptés pour le personnel des services ATS



 <p data-bbox="224 163 537 212">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="646 100 1057 129">Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p data-bbox="781 152 922 181">« RACI 6127 »</p>	<p data-bbox="1161 89 1344 190">Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
---	---	--

pourront être utilisés. De plus, il pourra être exigé que les membres du personnel du service de gestion d'aire de trafic soient titulaires d'une licence ATC ou autre, ou qu'ils aient acquis une certaine expérience du contrôle d'aérodrome dans le cadre de leur formation.

1.6.4 Les signaleurs d'aérodrome doivent recevoir une formation leur permettant d'être qualifiés pour diriger les mouvements d'aéronefs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic « RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
--	---	---

CHAPITRE 2 : SECURITE DE L'AIRE DE TRAFIC

2.1 Généralités

- 2.1.1 Sur une aire de trafic, les activités sont nombreuses et se déroulent dans un environnement encombré et où le temps compte. Les accidents, les incidents et d'autres événements peuvent affecter la sécurité et la santé du personnel et causer des dommages aux aéronefs.
- 2.1.2 Assurer la sécurité sur l'aire de trafic incombe essentiellement à l'exploitant d'aérodrome. Cela dit, toutes les tierces parties utilisant l'aire de trafic ont la responsabilité d'assurer la sécurité de leurs propres activités.
- 2.1.3 Les dangers de l'aire de trafic seront déterminés et, s'il y a lieu, faire l'objet de mesures d'atténuation élaborées dans le cadre du système de gestion de la sécurité (SGS) de l'exploitant d'aérodrome. Tout le personnel travaillant sur l'aire de trafic sera informé de ces dangers ; l'information peut être transmise au moyen d'un cours de familiarisation/introduction à la sécurité générale pour le personnel ayant accès sans escorte à l'aire de trafic. Une partie de cette formation portera sur les procédures d'exploitation de l'aérodrome concernant la gestion et la sécurité de l'aire de trafic.
- 2.1.4 Pour assurer la sécurité et l'efficacité des activités sur l'aire de trafic, une étroite liaison est nécessaire entre l'exploitant d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs, les services de la circulation aérienne (ATS) et les autres tierces parties. La sécurité et l'efficacité opérationnelles de l'aire de trafic dépendent très fortement d'une telle coopération.

2.2 Objectifs

- 2.2.1 L'exploitant d'aérodrome, en collaboration avec les utilisateurs de l'aire de trafic, déterminera les dangers liés aux activités qui se déroulent sur l'aire de trafic, et il établira et mettra en œuvre des mesures d'atténuation, selon qu'il convient.
- 2.2.2 L'exploitant d'aérodrome établira des procédures de sécurité d'aire de trafic, ou veillera à ce que de telles procédures soient en place. Ces procédures porteront au moins sur ce qui suit :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic « RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
---	---	---

- a) attribution des postes de stationnement d'aéronef ;
- b) service de placement ;
- c) escorte (véhicule « suivez-moi ») ;
- d) précautions contre le souffle des réacteurs ;
- e) nettoyage de l'aire de trafic ;
- f) refoulements d'aéronefs ;
- g) fonctionnement des passerelles d'embarquement ;
- h) mouvements des véhicules ;
- i) discipline sur l'aire de trafic ;
- j) diffusion des informations ;
- k) avitaillement en carburant.

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

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

2.3 Pratiques Opérationnelles

2.3.1 Attribution des postes de stationnement d'aéronef

2.3.1.1 Un élément clé de l'attribution des postes de stationnement d'aéronef consiste à s'assurer qu'il y a un dégagement suffisant entre l'aéronef et l'équipement et/ou des constructions.

2.3.1.2 Des règles devraient indiquer clairement quels postes de stationnement peuvent être utilisés par tel ou tel type ou groupe d'aéronefs. L'aspect sécurité de ces règles est le suivant : faire en sorte que les aéronefs ne soient placés qu'à des postes qui sont assez grands pour eux et qui garantissent les dégagements nécessaires.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p>« RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
--	--	---

2.3.2 Service de placement

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

Note. — Les signaux de guidage normalisés destinés aux aéronefs à voilure fixe et aux hélicoptères sont décrits dans le RACI 5000 — Règles de l'air (Appendice 1, section 5).

2.3.2.2 Le placeur (signaleur) :

- a) veillera à ce que le poste de stationnement à utiliser soit dégagé de tout obstacle fixe ou mobile ; et
- b) interviendra en cas d'incident durant le guidage.

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

2.3.3 Escorte (véhicule « suivez-moi »)

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

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

2.3.4 Précautions contre le souffle des réacteurs

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic « RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
--	---	---

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

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

Note. — Voir le RACI 6129 sur le contrôle des FOD.

2.3.4.4 La sécurité de passagers traversant une aire de trafic à pied relève de la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs concerné ou de son agent d'assistance en escale. Tout le personnel travaillant sur l'aire de trafic sera conscient du risque auquel sont exposés les passagers sur l'aire de trafic en raison du souffle des réacteurs et devrait être prêt à prendre les mesures appropriées si nécessaire.

2.3.4.5 Durant la conception ou la réalisation de changements à la configuration d'une aire de trafic, il conviendrait de tenir compte du souffle des réacteurs et, s'il y a lieu, envisager l'installation d'écrans anti-souffle.

2.3.5 Nettoyage de l'aire de trafic

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

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

 <p data-bbox="215 174 529 217">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="634 107 1044 136">Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p data-bbox="771 159 907 183">« RACI 6127 »</p>	<p data-bbox="1149 96 1240 118">Edition 1</p> <p data-bbox="1149 120 1330 143">Date : 19/11/2018</p> <p data-bbox="1149 145 1300 168">Amendement 0</p> <p data-bbox="1149 170 1330 192">Date : 19/11/2018</p>
--	---	---

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

2.3.6 Refoulements d'aéronefs

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

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

2.3.6.2 Dans certains cas, l'exploitant d'un aéronef peut demander que celui-ci quitte le poste de stationnement en effectuant un « refoulement aux moteurs ». Étant donné les dangers potentiels de cette méthode, une évaluation de sécurité sera réalisée avant d'approuver la procédure. L'évaluation de sécurité portera au moins sur les points suivants :

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



 <p data-bbox="215 174 527 219">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="634 107 1045 136">Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p data-bbox="773 159 907 188">« RACI 6127 »</p>	<p data-bbox="1149 94 1240 118">Edition 1</p> <p data-bbox="1149 118 1333 143">Date : 19/11/2018</p> <p data-bbox="1149 143 1305 168">Amendement 0</p> <p data-bbox="1149 168 1333 192">Date : 19/11/2018</p>
--	---	---

- g) effet sur les piétons, les bâtiments, les véhicules, l'équipement mobile et les autres aéronefs.

2.3.7 Fonctionnement des passerelles d'embarquement

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

2.3.7.2 Lorsqu'elle ne sert pas, la passerelle d'embarquement sera rentrée, les roues placées à la position désignée.

2.3.8 Mouvements des véhicules

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

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

2.3.8.2 Un aperçu des éléments qui devraient être pris en compte dans les règles de circulation côté piste figure dans l'appendice au présent guide.

2.3.9 Discipline sur l'aire de trafic

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

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



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic « RACI 6127 »</p>	<p>Édition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
---	---	---

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

2.3.10 Diffusion des informations

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

Note. — Des renseignements supplémentaires sur la diffusion d'informations aux utilisateurs de l'aire de trafic sont fournis dans l'appendice 2 au présent guide.

2.3.11 Avitaillement en carburant des avions

Les compagnies aériennes et fournisseurs de carburant sont chargés de faire respecter les procédures de sécurité pour l'avitaillement des avions. Toutefois, tous ceux qui travaillent sur les aires de trafic devraient connaître les principales précautions de sécurité pendant les opérations d'avitaillement.

Au besoin, les fournisseurs de carburant d'aviation devraient recevoir des instructions sur les façons acceptables de placer les véhicules par rapport à l'avion tout en respectant les critères de dégagement pour la circulation des avions au sol.

— **FIN** —



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic</p> <p>« RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
---	--	---

APPENDICE 1 : REGLES DE CIRCULATION CÔTÉ PISTE

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à la gestion de l'aire de trafic « RACI 6127 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/11/2018 Amendement 0 Date : 19/11/2018</p>
--	---	---

APPENDICE 2 : DIFFUSION D'INFORMATIONS AUX UTILISTEURS DE L'AIRE DE TRAFIC

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

- a) type de restriction d'utilisation ;
- b) durée de la restriction d'utilisation, si elle est connue ;
- c) mesures d'atténuation à appliquer ;
- d) incidence de la restriction d'utilisation sur l'exploitation ;
- e) disponibilité des postes de stationnement d'aéronef ;
- f) restrictions concernant les postes de stationnement d'aéronef ;
- g) disponibilité d'installations fixes sur les postes de stationnement d'aéronef ;