



E0000013'
CIRCULAIRE N° _____/C/CCAA/DG/DSA/SDNAA/SAE/am du **13 NOV 2019**

**Relative aux mesures spéciales à prendre en cas de conditions
météorologiques défavorables sur les aérodromes.**

1. INTRODUCTION

La présente circulaire a pour objet de définir les mesures spéciales à prendre en cas de conditions météorologiques défavorables sur les aérodromes. Elle s'adresse aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ou privée faisant l'objet de vols réguliers.

2. REFERENCES

- Loi n°2013/0010 du 24 juillet 2013 portant régime de l'aviation civile au Cameroun ;
- Décret n°2003/2032/PM du 04 septembre 2003 portant condition de création, d'ouverture, de classification, d'exploitation et de fermeture des aérodromes et servitudes aéronautique ;
- Arrêté n°1545/MINT du 15 novembre 2006 fixant les conditions de certification des aérodromes ;
- Arrêté n°007/A/MINT du 10 juin 2019 fixant les normes de conception, de construction et d'exploitation des aérodromes au Cameroun ;
- Arrêté n°1537/MINT du 15 novembre 2006 fixant les normes de conception, de construction et d'exploitation des hélistations ;
- Arrêté n°155/A/MINT du 03 juillet 2015 fixant les dispositions applicables aux aides radio à la navigation ;
- Instruction n°000013/CCAA/DG/DSA/SDNAA/SAE/af du 13 décembre 2016 relative à la forme et au contenu du manuel d'aérodrome ;
- Instruction n°000011/CCAA/DG/DSA/SAE du 07 avril 2015 relative à la détermination et publication des caractéristiques de frottement des pistes en dur ;
- DSA.AGA.MAN.804 : Guide technique relatif à la formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes ;
- Doc 9137 : Manuel des services d'aéroport.

3. GENERALITES

La survenance de conditions météorologiques défavorables sur un aéroport constitue un danger qui peut conduire à un incident ou un accident sur un aéroport. De ce fait, des mesures spéciales doivent être prises par le gestionnaire d'aéroport en coordination avec le fournisseur de services de la navigation aérienne pour réduire au maximum le risque que pourrait engendrer ces conditions météorologiques.

Les conditions météorologiques défavorables peuvent être classées en trois (03) catégories :

- vents violents ;
- pluies - qui entraîne une réduction du coefficient de frottement sur les pistes ;
- brouillard ou faible visibilité.

4. Conditions météorologiques défavorables

4.1 Vents violents

En cas de vents violents les dispositions ci-après doivent être prises :

- une méthode doit être établie pour diffuser les avis de vents violents aux compagnies aériennes, au service des opérations aéroportuaires et aux agents des services d'escale ;
- le service des opérations aéroportuaires doit prendre des mesures pour s'assurer que les balises et le matériel sont bien arrimés et organiser des patrouilles du côté piste pour ramasser les objets soufflés par le vent et avertir le contrôle de la circulation aérienne et la section des services auxiliaires de la présence sur les aires en service d'objets qui ne peuvent être enlevés ;
- les propriétaires d'aéronefs légers doivent assurer eux-mêmes la protection de leurs appareils mais le personnel de l'exploitation doit être conscient des effets des vents violents sur ces aéronefs et prendre des mesures pour les placer face au vent et aider à leur arrimage ;
- la protection des équipements au sol doit être assurée par leur propriétaire, mais le service des opérations aéroportuaires doit surveiller de près la situation et communiquer des avis en temps opportun à toutes les compagnies aériennes et aux services d'escale.

4.2 Pluies

Il est nécessaire, pour les besoins de l'exploitation, de disposer de renseignements sur les pistes qui peuvent être glissantes lorsqu'elles sont mouillées. Il faut donc mesurer périodiquement les caractéristiques de frottement de la surface des pistes mouillées pour s'assurer qu'elles se

maintiennent au-dessus du niveau minimum défini dans l'annexe à l'instruction n°000011/CCAA/DG/DSA/SAE du 07 avril 2015 relative à la détermination et publication des caractéristiques de frottement des pistes en dur.

Des renseignements détaillés sur les méthodes de mesure et du compte rendu des caractéristiques de frottement d'une piste mouillée sont contenus dans l'instruction n°000011/CCAA/DG/DSA/SAE du 07 avril 2015 relative à la détermination et publication des caractéristiques de frottement des pistes en dur.

Un contrôle portant sur la présence éventuelle de flaques d'eau stagnante doit être effectué à la demande du contrôle de la circulation aérienne ou du service des opérations aéroportuaires. L'état de la surface de la moitié centrale de la largeur de la piste doit faire l'objet d'un compte rendu oral. L'inspection terminée, les résultats doivent être transmis au contrôle de la circulation aérienne et notés pour référence.

4.3 Brouillards ou faibles visibilité

Lorsque la visibilité est réduite, en général à cause du brouillard, il faut appliquer des procédures spéciales pour éviter que les véhicules, ou le personnel circulant à pied, ne pénètrent par inadvertance sur des pistes ou des voies de circulation en service car dans ces conditions, les aéronefs et les véhicules n'ont pas le temps de prendre des mesures d'évitement pour prévenir un accident.

Le niveau de visibilité à partir duquel des procédures spéciales deviennent nécessaires peut varier d'un aéroport à l'autre. Quel que soit le niveau de visibilité retenu par une administration aéroportuaire pour décider s'il faut appliquer des procédures spéciales, la décision d'appliquer ces procédures doit être prise un peu avant que la visibilité ne tombe à ce niveau. Une fois en vigueur, ces procédures doivent continuer à s'appliquer jusqu'à ce que l'on note une nette tendance à l'amélioration. Là encore, il convient d'attendre que la visibilité soit légèrement supérieure au niveau convenu avant d'en interrompre l'application.

Outre ces procédures, il ne faut pas oublier que certaines installations et certains services sont exigés pour l'exploitation en catégories II et III. Par exemple, les feux d'approche, les feux de voies de circulation et le système d'alimentation électrique auxiliaire doivent être conformes aux normes des catégories II et III stipulés dans l'arrêté n°007/A/MINT du 10 juin 2019 fixant les

normes de conception, de construction et d'exploitation des aérodromes au Cameroun. L'ILS (Instrument Landing System) doit satisfaire aux spécifications des catégories II et III énoncées au Chapitre 3 de l'arrêté n°155/A/MINT du 03 juillet 2015 fixant les dispositions applicables aux aides radio à la navigation et la piste doit être protégée par une zone dégagée d'obstacles conforme aux spécifications de l'arrêté n°007/A/MINT du 10 juin 2019.

Procédures applicables par faible visibilité

Lorsque les conditions de visibilité sont inférieures à un minimum convenu et que des opérations aériennes sont prévues, le contrôle de la circulation aérienne ou le service météorologique doit en informer le service des opérations aéroportuaires qui doit entreprendre les contrôles nécessaires pour assurer la sécurité de la surface de l'aéroport. Les exploitants doivent être informés immédiatement avant l'entrée en vigueur des procédures applicables en cas de faible visibilité.

A la suite de l'appel initial du contrôle de la circulation aérienne, le service des opérations aéroportuaires doit prendre les mesures ci-après, selon les besoins :

- a) informer le service de sûreté de l'aéroport que l'accès des véhicules et du personnel au côté piste est limité;
- b) délimiter les zones interdites en allumant les feux appropriés, ou en installant des feux portatifs;
- c) veiller à ce que tous les ouvriers qui travaillent sur l'aire de manœuvre évacuent le secteur et s'assurer que le chantier est balisé et que les mesures de sécurité voulues ont été prises;
- d) vérifier que les feux qui délimitent la zone sensible de l'ILS sont effectivement allumés ;
- e) informer les services ci-après que des opérations en faible visibilité sont en cours sur la piste en exploitation :
 - Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;
 - Service du contrôle de la sûreté ;
 - Service de la gestion de l'aire de trafic ; et
 - Direction de l'exploitation ;
- f) faire un rapport au contrôle de la circulation aérienne lorsque les vérifications sont achevées et que la protection des pistes est assurée.

Lorsque le service de sûreté côté piste a interdit tous les points d'accès contrôlés, le service des opérations devra peut-être prévoir des véhicules de guidage pour accompagner tous les véhicules essentiels qui doivent traverser les voies de circulation pour se rendre à des postes de stationnement éloignés, aux dépôts de carburant, etc.

Les préposés à la sûreté du périmètre doivent signaler au service des opérations tout véhicule ou tout individu non autorisé qu'ils ont vu entrer sur l'aire de mouvement; une équipe doit être expédiée pour faire une enquête et le contrôle de la circulation aérienne de même que la Direction des opérations doivent être tenus au courant de la situation.

Lorsque le contrôle de la circulation aérienne ou le service météorologique signale que les conditions d'exploitation en faible visibilité ne sont plus applicables, le service des opérations doit s'assurer que les mesures décrites aux paragraphes ci-dessus sont annulées et que les personnes contactées antérieurement en sont informées.

Fait à Yaoundé le, 13 NOV 2019



Paule ASSOUMOU KOKI