

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile nord-est

Division aéroports et navigation aérienne

Subdivision aéroports

MESURES PARTICULIÈRES D'APPLICATION
DE L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL RELATIF AUX MESURES DE POLICE
SUR L'AÉRODROME DE STRASBOURG-ENTZHEIM

MODALITÉS DE CIRCULATION CÔTÉ PISTE

DECISION N° 18 180 DIV-ANA/DSAC-NE du 9 juillet 2018

LE DIRECTEUR DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE NORD-EST

Vu le code des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles R.213-1-4 et R.213-1-5 relatifs à l'arrêté préfectoral définissant les mesures de police sur l'emprise des aérodromes et l'article R.213-1-6 relatif aux mesures particulières d'application fixées par le directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégionale ;

Vu le règlement (CE) n° 216/2008 modifié du parlement européen et du conseil et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ;

Vu le règlement d'exécution (UE) n°139/2014 modifié de la commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes ;

Vu le règlement (UE) n° 376/2014 du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile ;

Vu le règlement (UE) n° 2015/1018 de la commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les évènements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu l'arrêté du 21 avril 2017 modifié relatif aux règles et procédures pour les services de la circulation aérienne rendus aux aéronefs évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale ;

Vu l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

Vu l'arrêté du 6 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome ;

Vu l'arrêté du 8 août 2011 relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs ;

Vu l'arrêté préfectoral du 02 juillet 2018 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim ;

Vu la circulaire du 5 août 2010 relative aux modalités de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes ;

DECIDE

Article 1 : Préambule

Le présent document définit, en matière de circulation côté piste, les mesures particulières prises en application des dispositions générales fixées par l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome. Ces mesures particulières ne font pas obstacle aux consignes de sécurité que toute entreprise se doit d'établir et de faire respecter côté piste, principalement sur l'aire de mouvement.

Article 2 : Dispositions générales

Sans préjudice des dispositions du Code de la route, les mesures particulières définies dans le présent document s'appliquent côté piste.

La circulation doit se limiter aux déplacements effectués dans le cadre de l'activité autorisée côté piste.

Tout personnel circulant dans les secteurs TRA et MAN définis à l'article 3 doit porter un vêtement haute visibilité et doit laisser la priorité aux aéronefs que ce soit lors du roulage, du placement, du repoussage ou du tractage.

En situation de mauvaise condition de visibilité et de nuit, les véhicules et engins circulent feux de croisement allumés.

Article 3 : Sectorisation

En raison des règles de sécurité particulières en vigueur, il est établi 3 secteurs de circulation. Sans préjudice des règles particulières relatives aux secteurs de sûreté, l'accès aux secteurs de circulation est autorisé en fonction de l'activité exercée côté piste.

Ces 3 secteurs sont :

- La route de service (RS) : portion de route longeant le front des installations. La limite nord de cette route se situe au niveau du hangar Jacqueline DUBUT. La limite sud de cette route se situe au niveau du portail véhicules de l'aérogare d'aviation générale. Les limites avec le secteur TRA sont matérialisées par une ligne de couleur blanche et par une signalisation verticale. La délimitation de la route de service ainsi que les aires d'arrêt et de stationnement autorisées en bordure de cette route figurent sur le plan en annexe 2 de l'arrêté relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim. Certains emplacements sont réservés aux bus.
- Le secteur TRA : secteur comprenant notamment les aires de trafic ALPHA et BRAVO utilisées pour le stationnement des aéronefs, leur avitaillement et leur entretien ainsi que pour toutes les opérations d'embarquement ou de débarquement de passagers, de chargement ou de déchargement de poste et de fret. La limite avec le secteur MAN est matérialisée sur les voies de relation par une ligne continue de couleur blanche. Les limites du secteur TRA figurent sur le plan en annexe 1 de l'arrêté relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim.
- Le secteur MAN : secteur comprenant notamment l'aire de manœuvre constituée de la piste d'envol et d'atterrissage avec ses prolongements d'arrêt, les voies de circulation reliant les aires de stationnement à la piste et les bandes associées à ces chaussées. Les limites du secteur MAN figurent sur le plan en annexe 1 de l'arrêté relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim.

Pour mémoire, l'aire de mouvement est constituée de l'aire de trafic et de l'aire de manœuvre.

Article 4 : Circulation sur la route de service.

4.1 Signalisation

La signalisation particulière est constituée :

- de marques et de panneaux délimitant la route de service ;
- de « stop avion » matérialisés par une signalisation qui peut être verticale et horizontale ou horizontale seulement ;
- d'indications verticales et horizontales relatives au rappel de la vitesse maximale autorisée.

4.2 Règles de circulation automobile

La vitesse sur la route de service est limitée à 30 km/h excepté pour les portions de route ci-après où elle est limitée à 15 km/h :

- portion comprise entre le portail P3 et le portail P5,
- portion comprise entre l'aérogare d'aviation générale et le hangar Roland GARROS.

Le stationnement sur la route de service est interdit.

La présence de « stop avion » est rendue nécessaire en raison des dangers présentés par le souffle des moteurs d'aéronefs en l'absence de dispositifs de protection.

L'arrêt du véhicule au « stop avion » est obligatoire dès lors qu'un aéronef est en mouvement sur le ou les postes de stationnement non séparés de la route de service par des dispositifs anti-souffle.

La position des « stop avion » et les postes de stationnement concernés figurent sur le plan de signalisation en annexe 2 de l'arrêté relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim.

Les dangers résultant du souffle produit par les aéronefs sont présentés au paragraphe 5.5.

Le titulaire d'une autorisation de conduite limitée à la route de service ne doit, sauf cas d'urgence, pénétrer dans les secteurs TRA et MAN.

Article 5 : Circulation dans le secteur TRA

5.1 Signalisation

Le secteur TRA comporte des postes de stationnement pour aéronefs, des voies d'accès à ces postes, des voies de service pour les véhicules, des aires destinées au stockage du matériel de piste ou au stationnement des véhicules, des zones d'évolution des passerelles télescopiques, des zones d'évolution contrôlée sur certains postes de stationnement. Il est essentiel que les personnels autorisés à circuler dans le secteur TRA sachent identifier ces emplacements, notamment par la connaissance des marquages qui leurs sont associés.

5.2 Règles de circulation automobile

Hormis la limitation fixée au §5.3, la vitesse dans le secteur TRA est limitée à 30 km/h.

Aucun stationnement n'est autorisé en dehors des emplacements réservés à cet effet.

L'usage des feux de route est interdit dans le secteur TRA.

Le titulaire d'une autorisation de conduite limitée à la route de service et au secteur TRA ne doit, sauf cas d'urgence, pénétrer dans le secteur MAN.

5.3 Périmètre de sécurité

Il est défini un périmètre de sécurité autour de l'aéronef afin de prévenir au maximum les risques de collision avec l'aéronef. Tout le matériel de piste doit stationner à l'extérieur de ce périmètre. A l'intérieur du périmètre, les conducteurs évitent toute manœuvre brusque et roulent au pas. L'exploitant d'aérodrome définit pour chaque poste de stationnement les limites de ce périmètre. L'assistant aéroportuaire de l'aéronef doit désigner, parmi le personnel chargé des opérations, un agent responsable de l'application des règles de sécurité définies pour le service de l'aéronef. Il appartient à l'assistant aéroportuaire de prendre, sur le poste de stationnement, toutes les dispositions nécessaires pour empêcher le déplacement ou la projection de matériels ou d'objets lors des manœuvres des aéronefs situés à proximité.

5.4 Manœuvres des passerelles télescopiques

Les règles de conduite et d'évolution des passerelles télescopiques sont fixées par l'exploitant de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim et doivent être respectées par les conducteurs.

Les passerelles télescopiques affectées au transfert des passagers entre les aéronefs et l'aérogare bénéficient d'une priorité sur les véhicules ou engins lorsqu'elles sont en déplacement signalé par un feu clignotant et/ou un signal sonore.

Aucun véhicule, engin ou matériel ne doit être laissé en stationnement sur les zones d'évolution des passerelles.

5.5 Souffle des réacteurs, danger des hélices et pales

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

Sans préjudice des consignes de sécurité établies par les transporteurs aériens à l'attention des personnels de piste, il est obligatoire de respecter une distance minimale de croisement d'au moins :

- 200 mètres derrière un avion, moteur en route et de
- 12 mètres devant l'avion pour éviter les effets d'aspiration.

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

5.6 Autres mesures de protection

Pour éviter les accidents qui pourraient résulter des manœuvres d'arrivée ou de départ d'un aéronef sur un poste, les mesures suivantes doivent être respectées :

- Les passagers doivent être protégés.
- Le personnel, spécialement celui qui travaille sur une échelle ou un escabeau, doit s'abriter.
- Le matériel léger (cales, obturateurs, carénages de moteurs, portes de visite, etc.) ou susceptible d'être déplacé par le souffle (véhicule léger), doit être éloigné.
- Le fret en chargement doit être arrimé.

L'assistant aéroportuaire signalera au PC Aires tout incident mettant en cause un aéronef.

Tout accident sera immédiatement signalé au SSLIA et à la brigade de gendarmerie des transports aériens.

5.7 Maintien en état des aires de stationnement

Les aires de trafic doivent être laissées en état de propreté.

Il appartient à l'assistant aéroportuaire de s'assurer qu'aucun matériel ou débris n'ait été laissé sur les postes.

5.8 Stationnement des aéronefs

Les aéronefs stationnent impérativement aux emplacements désignés par l'exploitant d'aérodrome ou par l'organisme de contrôle.

5.9 Priorité au placeur/signaleur avion

Lors des opérations de placement des aéronefs, et si la fonction de placement est assurée, les conducteurs des véhicules, engins et matériel de piste circulant aux abords du poste laissent la priorité au placeur/signaleur, pendant toute la durée de son déplacement et de son guidage. Cette obligation s'applique notamment lorsque le placeur/signaleur traverse un cheminement véhicule.

En outre, les conducteurs de véhicules ne doivent en aucun cas circuler entre le placeur et l'aéronef durant une opération de guidage.

Les emplacements du placeur/signaleur, lorsqu'ils sont matérialisés au sol, restent dégagés de tout matériel et véhicules.

Article 6 : Circulation dans le secteur MAN

6.1 Signalisation

Le secteur MAN est séparé du secteur TRA par une ligne blanche disposée transversalement sur les voies de circulation K, M, N et Q.

Les aires critiques définissent des zones protégées de tout obstacle dont la présence perturberait le signal électromagnétique des radiophares de l'ILS (instrument landing system). Ces aires sont signalées par des panneaux et par une clôture.

6.2 Règles de circulation

6.2.1 Equipements

Tout véhicule circulant dans le secteur MAN doit être équipé d'un balisage lumineux à éclats de type gyrophare, de couleur bleue pour les véhicules d'intervention de police et de secours et orange pour les autres véhicules. Ces feux restent en permanence en fonctionnement.

Un plan de l'aérodrome doit être présent dans tout véhicule autorisé dans le secteur MAN. Ce plan doit comprendre le carroyage du plan d'urgence de l'aérodrome et les informations permettant de faciliter les comptes-rendus de position et les instructions de cheminement.

Tout véhicule ou personnel circulant dans le secteur MAN doit posséder un équipement radio VHF permettant une liaison bilatérale avec Strasbourg SOL (121.800 Mhz) ou Strasbourg TOUR (119.250 Mhz), excepté pour les cas suivants :

- accompagnement permanent d'un véhicule ou d'un personnel possédant l'équipement ci-dessus,
- cheminements conformes à un plan établi à l'avance par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne,
- déplacements à l'intérieur d'une zone délimitée du secteur MAN dans laquelle des procédures particulières assurent un niveau de sécurité équivalent.

Il appartient aux personnes appelées à circuler dans le secteur MAN de s'assurer du fonctionnement des équipements radio et lumineux avant tout déplacement vers ce secteur.

6.2.2 Procédures

La veille de la fréquence SOL ou de la fréquence TOUR doit être permanente et toute instruction doit être collationnée et respectée.

Tout accès à l'aire de manœuvre nécessite un accord préalable de l'organisme de contrôle. Les conducteurs se conforment aux consignes particulières de circulation fixées par le service chargé de la navigation aérienne.

Toutefois, les autorisations délivrées par l'organisme de contrôle ne peuvent servir de prétexte à un conducteur pour enfreindre un quelconque règlement établi.

Un véhicule ne peut être laissé sans surveillance dans le secteur MAN, le conducteur doit être en mesure de le déplacer rapidement sur instruction du service chargé de la navigation aérienne.

La circulation de piétons dans le secteur MAN est interdite sauf :

- si ces derniers restent à proximité d'un véhicule pouvant assurer leur transport sur instruction du service chargé de la navigation aérienne ;
- pour assurer le repoussage d'un aéronef ou récupérer l'engin de repoussage ;
- aux personnels de dépannage et agents de la compagnie d'un avion immobilisé et ce, avec l'autorisation de l'organisme de contrôle ;
- dans les zones temporairement fermées aux aéronefs et avec autorisation des services de la circulation aérienne.

Article 7 : Autorisations de circulation côté piste

Seules les personnes détentrices d'un permis de conduire valide et d'une attestation de suivi de formation à la conduite des véhicules sont autorisées à circuler côté piste.

Cette attestation se décline en 3 niveaux :

- attestation de suivi de formation à la conduite sur la route de service,
- attestation de suivi de formation à la conduite sur la route de service et le secteur TRA,
- attestation de suivi de formation à la conduite sur la route de service, le secteur TRA et le secteur MAN.

La validité de cette attestation est de 5 ans.

Article 8 : Formation à la circulation

8.1 Formation des conducteurs de véhicules circulant côté piste

Le programme de formation des conducteurs de véhicules circulant sur la route de service et dans le secteur TRA est établi par l'exploitant d'aérodrome.

Le programme de formation des conducteurs de véhicules circulant dans le secteur MAN est établi par l'exploitant d'aérodrome en collaboration avec le prestataire de services de la navigation aérienne.

Le programme de formation est mis à la disposition des formateurs identifiés au sein des entités qui exercent une activité côté piste.

Une évaluation des connaissances acquises au cours de la formation est systématiquement réalisée.

Une attestation est délivrée au candidat ayant satisfait à cette évaluation par la personne en charge de la formation.

Les programmes en vigueur sont complétés par des notes d'information diffusées par l'exploitant d'aérodrome à ses personnels et aux employeurs autorisés en cas d'évènements nouveaux ou de

changements prévus sur l'aérodrome entraînant ou susceptibles d'entraîner des modifications significatives des infrastructures ou des procédures d'exploitation.

Le conducteur d'un véhicule ou d'un engin, dans l'exercice de son activité, doit pouvoir justifier du suivi de sa formation à la conduite sur demande d'un représentant de l'autorité.

Les modalités d'évaluation et la forme des attestations sont définies par l'exploitant d'aérodrome.

8.1.1 Formation à la circulation en véhicule sur la route de service

La formation des conducteurs de véhicules ou engins sur la route de service est assurée par l'employeur. Celui-ci définit l'organisation, le support pédagogique, la fréquence et les moyens à mettre en œuvre pour réaliser cette formation.

Les thèmes à aborder au cours de cette formation sont précisés dans l'annexe 1.

8.1.2 Formation à la circulation en véhicule dans le secteur TRA

La formation des conducteurs de véhicules ou engins dans le secteur TRA est assurée par l'employeur. Celui-ci définit l'organisation, le support pédagogique, la fréquence et les moyens à mettre en œuvre pour réaliser cette formation.

Les thèmes complémentaires à aborder au cours de cette formation sont précisés dans l'annexe 2.

8.1.3 Formation à la circulation en véhicule dans le secteur MAN

La formation des conducteurs de véhicules dans le secteur MAN est assurée, soit par l'exploitant d'aérodrome et ses sous-traitants désignés, soit par le prestataire des services de la navigation aérienne (pour les besoins qui lui sont propres, ainsi que pour les besoins des services de l'aviation civile), soit par la gendarmerie des transports aériens pour son personnel.

Toute personne autorisée, au titre de l'exercice de son activité professionnelle, à circuler dans le secteur MAN, doit satisfaire à un test portant sur l'échange de communications avec la tour de contrôle. Ce test est réalisé par un formateur du prestataire des services de la navigation aérienne ou pour le personnel de la GTA par un formateur de l'unité.

L'exploitant d'aérodrome et le prestataire des services de la navigation aérienne définissent l'organisation et les objectifs de la formation relative à la circulation dans le secteur MAN.

Ces objectifs prennent notamment en compte toute évolution significative des infrastructures ou des procédures d'exploitation.

La formation se compose d'une formation théorique et d'une formation pratique. Les thèmes complémentaires à aborder sont précisés dans l'annexe 3.

La formation pratique est réalisée lors d'une ou plusieurs séances de conduite accompagnée dans le secteur MAN. Cette formation doit permettre aux candidats de se familiariser avec les infrastructures, la signalisation, l'environnement, la phraséologie et l'utilisation des moyens de radiophonie, et ceci, dans les conditions réelles d'exploitation de l'aérodrome.

8.2 Formation des personnes non accompagnées circulant à pied côté piste

Chaque employeur, détenteur d'une autorisation d'activité côté piste, s'engage dans ce cadre et selon un formalisme imposé par l'exploitant d'aérodrome, à dispenser une formation à la sécurité aéroportuaire aux personnes devant circuler à pied sans accompagnement côté piste. Cette formation a pour objectif de sensibiliser ces personnes aux risques spécifiques à l'exercice d'une activité sur l'aire de mouvement d'un aéroport, notamment en raison de la proximité des aéronefs. Une évaluation des connaissances acquises au cours de la formation est systématiquement réalisée. Une attestation est délivrée au candidat ayant satisfait à cette évaluation par la personne en charge de la formation.

Cette formation n'est pas rendue obligatoire aux personnes titulaires de l'attestation à la conduite d'un véhicule côté piste.

Le programme de cette formation n'est pas établi par l'exploitant d'aérodrome. Ce dernier peut néanmoins communiquer aux entreprises qui le souhaitent des renseignements pouvant les orienter pour la réalisation de ces formations.

Des notes d'information sont diffusées par l'exploitant d'aérodrome à ses personnels et aux employeurs autorisés en cas d'évènements nouveaux ou de changements prévus sur l'aérodrome entraînant ou susceptibles d'entraîner des modifications significatives des infrastructures ou des procédures d'exploitation.

Article 9 : Annexes

Sont annexés à la présente décision les documents suivants :

- ✓ annexe 1 : thèmes à aborder lors de la formation à la circulation sur la route de service ;
- ✓ annexe 2 : thèmes complémentaires à aborder lors de la formation à la circulation dans le secteur TRA ;
- ✓ annexe 3 : thèmes complémentaires à aborder lors de la formation à la circulation dans le secteur MAN ;

Article 10 : Publication

La présente décision est publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture du Bas-Rhin. Cette décision peut être consultée sur le site internet de l'aéroport : [http:// www.strasbourg.aeroport.fr](http://www.strasbourg.aeroport.fr)

Article 11 : Abrogation

La décision n°1544830/DSAC-NE du 5 août 2015 est abrogée.

Article 12 : Exécution

- ✓ Mme la directrice de Cabinet de la Préfecture du Bas-Rhin,
- ✓ M. le président du directoire de la société de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim,
- ✓ M. le directeur de la sécurité de l'aviation civile nord-est,
- ✓ M. le chef du service de la navigation aérienne nord-est,
- ✓ Mme la directrice interdépartementale de la police aux frontières,
- ✓ M. le chef du service de la police aux frontières de Strasbourg-Entzheim,
- ✓ Mme la commandante de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Strasbourg,
- ✓ M. le commandant de la brigade de gendarmerie des transports aériens de Strasbourg,
- ✓ Mme la directrice régionale des douanes – Grand-Est,
- ✓ M. le chef de la brigade de surveillance intérieure des douanes de Strasbourg-Entzheim,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de ces mesures particulières.

A Entzheim, le 9 juillet 2018

LE DIRECTEUR
DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE
NORD-EST



Christian MARTY

ANNEXE 1. Thèmes à aborder lors de la formation des agents amenés à conduire des véhicules ou des engins sur la route de service (RS).

- Règles de base de la sécurité (dont précautions particulières, port de casque antibruit, de vêtements visibles, présentation des principaux risques) et de la circulation sur l'aérodrome.
- Terminologie du domaine aéroportuaire. Définition des zones de l'aérodrome. Composition et limites de chaque zone. Connaissance des aires ou des zones concernées.
- Définition des cheminements de véhicules, routes de service.
- Documents nécessaires pour circuler dans le secteur route de service (RS). Autorisations d'accès temporaire.
- Organismes de contrôle et de surveillance de la circulation en zone côté piste.
- Sanctions encourues suite à une infraction au code la route et à l'arrêté préfectoral de l'aérodrome.
- Principaux types de véhicules autorisés à circuler dans le secteur route de service (RS) et leurs fonctions.
- Marquages au sol et signalisations dans le secteur route de service (RS).
- Règles de circulation des véhicules dans le secteur route de service (RS) : vitesse, éclairage des véhicules, priorités, conditions de mauvaise visibilité et règles pour les piétons.
- Mesures de sécurité à respecter dans le secteur route de service (RS) : identification des risques induits (souffle, aspiration, ingestion d'objets,.....) par l'avion, des zones dangereuses à proximité de l'avion. Précautions contre les risques d'incendie et les contre risques de collision entre véhicules/engins.
- Vigilance à proximité d'une zone de travaux.
- Attitudes lors de sorties imprévues du secteur route de service (RS).
- Situations dégradées ou d'urgence : accident (véhicule/engin), collision entre véhicule ou engin, panne de véhicule ou engin, incendie, fuite de carburant.
- Signalement de tout obstacle, FOD (Foreign Object Debris), pouvant présenter un danger pour la circulation des avions et de toute anomalie sur les véhicules 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.

ANNEXE 2. Thèmes complémentaires à aborder lors de la formation des agents amenés à conduire des véhicules ou des engins dans le secteur TRA.

En complément des thèmes abordés dans l'annexe 1 :

- Définition des cheminements de véhicules, périmètres de sécurité avions.
- Documents nécessaires pour circuler dans le secteur TRA. Autorisations d'accès temporaire.
- Principaux types de véhicules autorisés à circuler dans le secteur TRA et leurs fonctions.
- Marquages au sol et signalisations dans le secteur TRA. Matérialisation des limites entre aires.
- Règles de circulation des véhicules dans le secteur TRA : vitesse, éclairage des véhicules, priorités, conditions de mauvaise visibilité et règles pour les piétons.
- Mesures de sécurité à respecter dans le secteur TRA : identification des 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.
- Attitudes lors de sorties imprévisibles du secteur TRA.

ANNEXE 3. Thèmes complémentaires à aborder lors de la formation des agents amenés à conduire des véhicules ou des engins dans le secteur MAN.

En complément des thèmes abordés dans les annexes 1 et 2 :

- Définition des servitudes aéronautiques et radioélectriques.
- Documents nécessaires pour circuler dans le secteur MAN. Autorisations d'accès temporaire.
- Organismes de contrôle et de surveillance de la circulation dans le secteur MAN.
- Principaux types de véhicules autorisés à circuler dans le secteur MAN et leurs fonctions.
- Marquages au sol et signalisations dans le secteur MAN. Matérialisation des limites entre pistes et voies de circulation.
- Règles de circulation des véhicules sur le secteur MAN : 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 dans le secteur MAN hors des pistes. Procédures en conditions de mauvaise visibilité.

