



**DECISION** n°022/2014/ANAC/DG-DD

relative aux minima d'exploitation d'aérodrome

Visa DJ-JD:

**LE DIRECTEUR GENERAL ;**

Vu la Constitution;

Vu le décret n°033/PR du 24 janvier 2014 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement;

Vu le décret n°0040/PR du 28 janvier 2014 portant nomination des membres du Gouvernement;

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 07 décembre 1944, ratifiée par la république gabonaise, le 10 janvier 1962 ;

Vu le Règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC;

Vu la Convention relative à l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (ASECNA) signée à Libreville le 28 avril 2010;

Vu la loi 7/65 du 05 juin 1965, portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu la Loi 005/2008 du 11 juillet 2008, portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ;

Vu l'ordonnance n°0014/PR/2012 du 11 août 2011, portant réorganisation de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu le décret n°0452/PR/MPITPHTAT du 19 avril 2013 portant approbation des statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Vu l'arrêté n°00007/MPITPHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012, complétant les dispositions de l'arrêté n°00866/MT/ANAC du 30 mars 2010, portant adoption du Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;

Vu l'arrêté n°00006/MPITPHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012 portant délégation de pouvoirs au Directeur général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile;

Vu les nécessités de service ;

## **DECIDE :**

### **Article 1<sup>er</sup> : Objet**

La présente décision prise en application de l'arrêté n°00007/MPITPTHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012, complétant les dispositions de l'arrêté n°00866/MT/ANAC du 30 mars 2010, portant adoption du Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG sus visée; fixe les minimums d'exploitation d'aérodrome par les exploitants ainsi que les modalités d'évolution des aéronefs à partir du point d'approche interrompue (MAPt) et de la hauteur de décision (DH).

### **Article 2 : Etablissement des valeurs des hauteurs de décision (DH) et des hauteurs minimales de descente (MDH)**

Conformément aux exigences de la réglementation aéronautique gabonaise relative à l'exploitation technique des aéronefs et aux unités de mesure à utiliser dans l'exploitation au sol et en vol, les valeurs des altitudes et hauteurs de franchissement d'obstacles en abrégé OCA/H sont mentionnées dans les volets des minima des cartes d'approche aux instruments.

### **Article 3 : Responsabilités des exploitants**

Sont établis par l'exploitant, pour chacun des aéroports qu'il est appelé à utiliser :

- la hauteur de décision (DH) minimale dont la valeur ne devra pas être inférieure à la valeur de la hauteur de franchissement d'obstacles (OCH) de précision appropriée ; et
- la hauteur minimale de descente (MDH) dont la valeur ne devra pas être inférieure à la valeur de la hauteur de franchissement d'obstacles (OCH) classique appropriée ;

### **Article 4 : Evolution au-dessous de la hauteur minimale de descente (MDH) ou de la hauteur de décision (DH)**

Dans l'exécution d'une procédure d'approche aux instruments, il est interdit aux pilotes en approche finale de poursuivre la descente au-dessous de la hauteur de décision (DH) ou de la hauteur minimale de descente (MDH), selon le cas :

- s'il n'a pas établi la référence visuelle requise à l'exécution d'un atterrissage normal en toute sécurité
- Si la référence visuelle n'est pas établie, le pilote amorcera la procédure d'approche interrompue prescrite.

### **Article 5 : Procédure d'approche interrompue**

La procédure d'approche interrompue est amorcée à l'altitude ou à la hauteur de franchissement d'obstacles (OCA/H) ou au-dessus pour les procédures d'approche de précision ou en un point spécifié à une hauteur égale ou supérieure à l'altitude ou à la hauteur de franchissement d'obstacles (OCA/H).



## Article 6 : Franchissement des obstacles

Le franchissement des obstacles n'est pas assuré si la procédure d'approche interrompue commence au-dessous de la hauteur minimale de descente (MDH) notamment dans le cas d'une approche classique ou au-dessous de la hauteur de décision (DH) notamment en cas d'approche de précision.

## Article 7 : Références visuelles

Les références visuelles dont le pilote a besoin pour continuer l'approche au-dessous de la hauteur minimale de descente (MDH), ou au-dessous de la hauteur de décision (DH) et pour exécuter un atterrissage normal en toute sécurité, devraient comprendre au moins l'une des références suivantes en rapport avec la piste d'atterrissage, ces références devant être visibles distinctement et reconnaissables par le pilote :

- a) la piste ou les marques de piste
- b) le seuil de piste ou les marques de seuil
- c) la zone de toucher des roues ou les marques de la zone de toucher des roues
- d) les feux d'approche (rampe);
- e) l'indication de pente d'approche;
- f) les feux d'identification de piste;
- g) les feux de seuil et de fin de piste
- h) les feux de zone de toucher des roues
- i) les feux de bord de piste de chaque côté de la piste ; ou
- j) les feux d'axe de piste.

## Article 8 : Consultation des publications aéronautiques

Les pilotes doivent dans tous les cas consulter les dispositions pertinentes de la Publication de l'Information Aéronautique (AIP) ou les autres publications aéronautiques appropriées et s'informer auprès des organes de contrôle de la circulation aérienne intéressés, pour s'assurer des références visuels disponibles aux aéroports desservis.

## Article 9 : Dispositions finales

La présente décision prend effet à compter de sa date de signature. Elle sera enregistrée, publiée et communiquée partout où besoin sera.

Fait à Libreville le 23 mai 2014

  
Dominique OYINAMONO

