

Phone : +(242) 05 377 95 54
+(242) 05 377 95 64
AFTN : FCCCYNXX
E-mail : bnibrazza@yahoo.fr:
aim-fccc@asecna.org
Web : https://aim.asecna.aero



**BUREAU NOTAM INTERNATIONAL
DE L'AFRIQUE CENTRALE**

B.P. 660 BRAZZAVILLE - CONGO

CAMEROUN – CENTRAFRIQUE – CONGO – GABON – GUINEE ÉQUATORIALE – SAO TOME – TCHAD

AIP SUP

NR 96/A/25FC

13 OCT 2025

CONGO - FC

MISE A JOUR DE LA SOUS-SECTION GEN 1.7 *GEN 1.7 SUB-SECTION UPDATE*

Effective date	13 OCT 2025
Validity	PERM

Ce Supplément d'AIP a pour objet d'informer les usagers sur les différences significatives par rapport aux normes et pratiques recommandées de l'OACI sur le territoire de la République du Congo

The purpose of this AIP Supplement is to inform users on significant differences from ICAO standards and recommended practices in the Republic of Congo

GEN 1.7 DIFFÉRENCES PAR RAPPORT AUX NORMES, PRATIQUES RECOMMANDÉES ET PROCÉDURES OACI

*DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES
AND PROCEDURES*

DIFFERENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION CONGOLAISE ET L'ANNEXE 14 DE L'OACI

En matière de conception, d'exploitation technique et de certification des aérodrômes et hélistations, la réglementation applicable sur le territoire du Congo est conforme dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'annexe 14 à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

In the field of design, technical exploitation and aerodromes and heliport certification, the enforced regulation in the republic of Congo is compliant with the SARPs related to the annex 14 of the Chicago convention excepted those cited below:

Disposition de l'Annexe	Catégorie de la différence	Différence	Observations
Chapitre 1/Chapter 1			
1.1 Certificat d'aérodrome	A	AC 07 (Partie 1 : Aérodromes)– 1.1.1 Définitions. Certificat délivré par l'ANAC en vertu des règlements applicables d'exploitation et de certification des aérodromes	L'ANAC délivre le Certificat d'Aérodrome conformément aux Règlements applicables d'exploitation et de certification des aérodromes.
1.1 Piste aux instruments	A	RAC 07 (Partie 1 : Aérodromes)– 1.1.1 Définitions, Piste aux instruments, alinéa (a) Une piste avec approche classique. Piste desservie par des aides visuelles 1.1 A Piste aux instruments et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type A, avec une visibilité au moins égale à 1 000 m.	L'ANAC révisera cette définition
1.1 Piste aux instruments	A	RAC 07 (Partie 1 : Aérodromes)– 1.1.1 Définitions, Piste aux instruments, alinéa (b). Une piste avec approche de précision, catégorie I. Piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type B, avec une hauteur de décision (DH) au moins égale à 60 m (200 ft), et une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.	L'ANAC révisera cette définition
1.1 Piste aux instruments	A	RAC 07 (Partie 1 : Aérodromes)– 1.1.1 Définitions, Piste aux instruments, alinéa (c). Une piste avec approche de précision, catégorie II. Piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type B, avec une hauteur de décision (DH) inférieure à 60 m (200 ft) mais au moins égale à 30 m (100 ft), et une portée visuelle de piste au moins égale à 300 m.	L'ANAC révisera cette définition
1.1 Piste aux instruments	A	RAC 07-1.1.1 Définitions, Piste aux instruments, alinéa (d). Une piste avec approche de précision, catégorie III. Piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type B, jusqu'à la surface de la piste et le long de cette surface, et : A destinée à l'approche avec une hauteur de	

		décision (DH) inférieure à 30 m (100 ft), ou sans hauteur de décision, et une portée visuelle de piste au moins égale à 175 m ; B — destinée à l'approche avec une hauteur de décision (DH) inférieure à 15 m (50 ft), ou sans hauteur de décision, et une portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m ; C — destinée à être utilisée sans hauteur de décision (DH) ni limites de portée visuelle de piste.	
1.4.1		§ 1.4.1.1 de l'Annexe 3 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 : Les aéroports utilisés pour les vols internationaux doivent être certifiés en tenant compte des exigences du présent règlement et des autres exigences pertinentes nationales, et au moyen d'un cadre réglementaire approprié. <i>§1.4.1.1 of annex 3 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019</i> <i>Aerodromes should be certified for international operations in accordance with the specifications contained in this Annex as well as other relevant</i> <i>ICAO specifications through an appropriate regulatory framework.</i>	Le Congo n'a pas certifié les aéroports utilisés pour les vols internationaux <i>Congo has not certified aerodromes used for international operations.</i>
1.4.2		§ 1.4.1.2 de l'annexe 3 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 Pour les aéroports non soumis à l'obligation de certification, il doit être délivré une autorisation d'exploitation. Les critères et les procédures pour la délivrance d'une autorisation d'exploitation d'aéroport sont établis par décision du Directeur Général de l'ANAC. <i>§1.4.1.2 of annex 3 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019</i> <i>For aerodromes not subjected to certification, an operating permit should be delivered. The requirements and the process of the issue of an aerodrome operating permit are established by the Director General of ANAC</i>	Le Congo n'a pas encore délivré les attestations d'exploitation aux aéroports ouverts ou non à la CAP qui ne sont pas soumis à l'obligation de la certification. <i>Congo has yet to deliver certifications to aerodromes open or not to public use with no certification requirement.</i>
1.5 Conception des aéroports	A	RAC07 (Partie 1 : Aéroports) — 1.5 Conception des aéroports, 1.5.1 Toute conception d'aéroport, construction de nouvelles installations aéroportuaires et modification d'installation aéroportuaire existante devra tenir compte des mesures d'utilisation des terrains et de réglementation de l'environnement.	L'ANAC demande de tenir compte des mesures d'utilisation des terrains et de réglementation de l'environnement lors de tout Changement sur l'aéroport.

Chapitre 2/Chapter 2

2.1.2		§ 2.1.2 de l'annexe 1 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 Les données cartographiques d'aérodrome doivent être mises à la disposition des services d'information aéronautique pour les aérodromes retenus par la République du Congo pour lesquels la fourniture de ces données pourrait éventuellement présenter des avantages du point de vue de la sécurité et/ou des opérations fondées sur les performances. Des exigences relatives aux bases de données cartographiques d'aérodrome figurent dans le Chapitre 5 de l'annexe à l'arrêté, relatif aux Services d'information aéronautique, PARTIE1. <i>§2.1.2 of annex1 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019</i> <i>Aerodrome mapping data should be made available to the aeronautical information services for Aerodromes deemed relevant by States where safety and/or performance based operations suggest possible benefits.</i> <i>Aerodrome mapping databases requirements contained in chapter 5 of the annex, related to aeronautical information services, PART 1</i>	Toutes les données cartographiques d'aérodrome ne sont pas mises à la disposition des services d'information aéronautiques pour les aérodromes. <i>All the mapping data for aerodromes are not made available to aeronautical information for aerodromes.</i>
2.6.2		§ 2.6.2 de l'annexe 1 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 La force portante d'une chaussée destinée à des aéronefs dont la masse sur l'aire de trafic est supérieure à 5700 kg sera communiquée au moyen de la méthode ACN PCN (numéro de classification d'aéronef — numéro de classification de chaussée) en indiquant tous les Renseignements suivants : a) numéro de classification de chaussée (PCN) ; b) type de chaussée considéré pour la détermination des numéros ACN PCN ; c)catégorie de résistance du terrain de fondation ; d) catégorie de pression maximale des pneus ou pression maximale admissible des pneus ; e) méthode d'évaluation. Si nécessaire, les PCN peuvent être publiés avec une précision d'un dixième de nombre entier.	La force portante des chaussées communiquées n'a pas été faite suivant la méthode ACN/PCN.

		§2.6.2 of annex 1 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019 The bearing strength of a pavement intended for aircraft of apron(ramp) mass greater than 5700kg shall be made available using the aircraft classification number pavement classification number (ACN PCN) method by reporting all of the following information: a) the pavement classification number(PCN); b) pavement type for ACN PCN determination; c) subgrade strength category; d) maximum allowable tire pressure category or maximum allowable tire pressure value; and e) evaluation method. Note. If necessary, PCNs may be published to an accuracy of one tenth of a whole number.	The bearing strength of the reported pavement has not been made within the framework of ACN/PCN.
2.8		§2.8 de l'annexe 1 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 Les distances suivantes seront calculées au mètre ou au pied le plus proche pour une piste destinée à Etre utilisée par des aéronefs de transport commercial international: a) distance de roulement utilisable au décollage; b) distance utilisable au décollage; c) distance utilisable pour l'accélération arrêt; d) distance utilisable à l'atterrissage. Note. Le Supplément A, section 3, donne des indications sur le calcul des distances déclarées. §2.8 of annex 1 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019 The following distances shall be calculated to the nearest metre or foot for a runway intended for use by international commercial air transport: a) take off run available; b) take off distance available; c) accelerate stop distance available; and d) landing distance available. Note. Guidance on calculation of declared distances is given in Attachment A, Section 3.	Toutes les distances déclarées ne sont pas conformes pour tous les aérodrômes. All the declared distances do not match the requirements for all aerodromes.
2.9.6		§ 2.9.6 de l'annexe 1 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 Des renseignements indiquant qu'une piste ou une section de piste peut être	Les renseignements indiquant qu'une piste ou une section de piste peut devenir glissante ne sont pas communiqués.

		glissante lorsqu'elle est mouillée seront communiqués. La détermination qu'une piste ou une section de piste pourrait être glissante lorsqu'elle est mouillée ne repose pas uniquement sur des mesures de coefficient de frottement faites avec un appareil à mesure continue. D'autres moyens d'effectuer cette évaluation sont décrits dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e Partie. §2.9.6 of annex 1 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019 Information that a runway or portion thereof may be slippery when wet shall be made available. Note. The determination that a runway or portion Thereof may be slippery when wet is not based solely on the friction measurement obtained using a continuous friction measuring device. Supplementary tools to undertake this assessment are described in the Airport Services Manual (Doc9137), Part 2	Information that a runway or portion thereof may be slippery are not made available.
2.9.7		§ 2.9.7 de l'annexe 1 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 Lorsque le coefficient de frottement d'une piste en dur ou d'une section de piste en dur est inférieur à la valeur spécifiée dans le tableau ci-dessous en application du §10.2.3, les usagers de l'aérodrome doivent être informés. L'exécution d'un programme d'évaluation des caractéristiques de frottement des surfaces de piste comprenant la détermination et l'indication du niveau minimal de frottement figurent dans le Supplément A, section 7. §2.9.7 of annex 1 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019 Notification shall be given to aerodromes users when The friction level of a paved runway or portion thereof Is less than that specified by the State in accordance with 10.2.3 Guidance on conducting a runway surface friction characteristics evaluation programme that includes determining and expressing the minimum friction level is provided in Attachment A, section 7.	Les renseignements sur le coefficient de frottement ne sont indiqués. Information on the minimum friction level are not reported
Chapitre 3/Chapter 3			

3.1.14 Recommandation Recommendation	§ 3.1.14 de l'annexe 1 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 § 3.1.14 de la partie 1 de l'annexe à l'arrêté n°3007/MTACMM-CAB du 19 Août 2025 Aucune portion de piste ne doit présenter une pente longitudinale dépassant : — 1,25% lorsque le chiffre de code est 4 ; toutefois, sur les premiers et derniers quarts de la longueur de la piste, la pente longitudinale ne devrait pas dépasser 0,8% ; — 1,5% lorsque le chiffre de code est 3 ; toutefois, sur les premiers et derniers quarts de la longueur d'une piste avec approche de précision de catégorie II ou III, la pente longitudinale ne devrait pas dépasser 0,8% ; — 2% lorsque le chiffre de code est 1 ou 2. § 3.1.14 of annex 1 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019 § 3.1.14 of part 1 to order n°3007/MTACMM-CAB of August 19, 2025 Along no portion of a runway should the longitudinal slope exceed: — 1.25 per cent where the code number is 4, except that for the first and last quarter of the length of the runway the longitudinal slope should not exceed 0.8 per cent ; — 1.5 per cent where the code number is 3, except that for the first and last quarter of the length of a precision approach runway category II or III the longitudinal slope should not exceed 0.8 per cent ; — 2 per cent where the code number is 1 or 2.	Les pentes de pistes ne sont pas toutes conformes par endroit. L'exploitant d'aérodrome est exempté à cette norme. <i>Runway slopes do not match the requirements are not compliant in all places. The aerodrome operator is exempt from this standard.</i>
3.1.15	§ 3.1.15 de l'annexe 1 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 Lorsqu'il est impossible d'éviter les changements de pente longitudinale, entre deux pentes consécutives, Le changement de pente ne doit jamais excéder : — 1,5% lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; — 2% lorsque le chiffre de code est 1 ou 2. Note. Le Supplément A, section 4, contient des éléments indicatifs sur les changements de pente avant la piste.	Les pentes longitudinales des pistes de sont pas conformes.

		§3.1.15 of annex 1 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019 Where slope changes cannot be avoided, a slope change between two consecutive slopes should not exceed: — 1.5 per cent where the code number is 3 or 4; and — 2 per cent where the code number is 1 or 2. Note. Guidance on slope changes before a runway is given in Attachment A, Section 4.	Longitudinal slopes of the runways do not match the requirements
3.1.19 Norme / Standard		§ 3.1.19 de la partie 1 de l'annexe à l'arrêté n°3007/MTACMM-CAB du 19 Août 2025 Pour assurer un assèchement aussi rapide que possible, la surface de la piste est, si possible, bombée, sauf dans le cas où les vents de pluie les plus fréquents souffleraient transversalement et où une pente uniforme descendante dans le sens du vent permettrait un assèchement rapide. La pente transversale est de : — 1,5% lorsque la lettre de code de la piste est C, D, E ou F ; — 2% lorsque la lettre de code de la piste est A ou B ; Mais elle n'est pas en aucun cas supérieure à 1,5% ou 2%, selon le cas, ni inférieure à 1%, sauf aux intersections des pistes ou des voies de circulation, auxquelles des pentes moins prononcées peuvent être nécessaires. Dans le cas d'une surface bombée, les pentes transversales sont symétriques de part et d'autre de l'axe de la piste. Sur les pistes mouillées, exposées à des vents traversiers, le problème de l'hydroplanage dû à un mauvais écoulement des eaux risque d'être aggravé. Des orientations supplémentaires figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^{re} et 3^e Parties. § 3.1.19 of part 1 to order n°3007/MTACMM-CAB of august 19, 2025 To promote the most rapid drainage of water, the runway surface should, if practicable, be cambered except where a single crossfall from high to low in the direction of the wind most frequently associated with rain would ensure rapid drainage. The transverse slope should ideally be :	The runway transverse slopes are not compliant in some places. The aerodrome operator is exempt from this standard.

		— 1.5 per cent where the code letter is C, D, E or F ; and — 2 per cent where the code letter is A or B ; But in any event should not exceed 1.5 per cent or 2 per cent, as applicable ; nor be less than 1 per cent except at runway or taxiway intersections where flatter slopes may be necessary. For a cambered surface the transverse slope on each side of the centre line should be symmetrical. Note. – On wet runways with crosswind conditions the problem of aquaplaning from poor drainage is apt to be accentuated. Additional guidance is included in the Aerodrome Design Manual (Doc9157), Parts 1 and 3.	
3.1.20 Recommandation / Recommendation		§ 3.1.20 de la partie 1 de l'annexe à l'arrêté n°3007/MTACMM-CAB du 19 Août 2025 3.1.20 Recommandation. – Il est recommandé que la pente transversale soit sensiblement la même tout le long d'une piste, sauf aux intersections avec une autre piste ou avec une voie de circulation, où il conviendra d'assurer une transition régulière, compte tenu de la nécessité d'un bon écoulement des eaux. Note. – Le Manuel de conception des aéroports (Doc 9157), 3e partie, contient des éléments indicatifs sur les pentes transversales. § 3.1.20 of part 1 to order n°3007/MTACMM-CAB of august 19, 2025 3.1.20 Recommendation. – The transverse slope should be substantially the same throughout the length of a runway except at an intersection with another runway or a taxiway where an even transition should be provided taking account of the need for adequate drainage. Note. – Guidance on transverse slope is given in the Aerodrome Design Manual (Doc 9157), Part 3.	Présence d'obstacle dans la bande de piste. L'exploitant d'aéroport est exempté de cette norme. / Obstacle in the runway strip. The aerodrome operator is exempt from this standard.
3.3.8		§ 3.3.8 de l'annexe 1 à l'arrêté n°11051/MTACMM-CAB du 13 Juin 2019 La résistance des aires de demi-tour sur piste doit être au moins égale à celle des pistes qu'elles desservent, compte dûment tenu du fait que des avions effectuant un virage serré à faible vitesse exercent sur la chaussée des contraintes plus élevées. Si l'aire de demi-tour sur piste est revêtue d'une chaussée souple, sa surface devra pouvoir résister aux efforts de cisaillement horizontal	La résistance des aires de demi-tour sur piste n'est pas évaluée.

		exercés par les roues du train principal des avions pendant les virages. §3.3.8 of annex 3 to order n°11051/MTACMM CAB of June13, 2019 The strength of a runway turn pad should be at least equal to that of the adjoining runway which it serves, due consideration being given to the fact that the turn pad will be subjected to slow moving traffic making hard turns and consequent higher stresses on the pavement. Where a runway turn pad is provided with flexible pavement, the surface would need to be capable of Withstanding the horizontal shear forces exerted by the main landing gear tires during turning manoeuvres.	<i>The strength of the runway turn pads is not assessed.</i>
3.4.6		§ 3.4.6 de l'annexe 1 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 Sera considéré comme obstacle et, dans toute la mesure du possible, de supprimer tout objet situé sur une bande de piste qui peut constituer un danger pour les avions. 1. Il conviendra de veiller à ce que les égouts des bandes de piste soient situés et conçus de manière à ne pas endommager les avions qui quittent accidentellement la piste. Des couvercles de bouche d'égout spécialement adaptés seront peut être nécessaires. Pour de plus amples indications, voir le Manuel de conception des aérodromes (Doc9157), Partie1. 2. Si des canalisations d'eaux pluviales à ciel ouvert ou fermées ont été construites, il conviendra de s'assurer que leur structure ne s'élève pas au dessus du sol environnant de façon à éviter qu'elle soit considérée comme un obstacle. Voir aussi la Note 1 au §3.4.16. 3. Il convient d'accorder une attention particulière à la forme et à l'entretien des canalisations d'eaux pluviales à ciel ouvert pour éviter d'attirer des animaux, notamment des oiseaux. Au besoin, on peut recouvrir ces canalisations d'un filet. Des Eléments indicatifs sur la prévention et l'atténuation du risque faunique figurent dans le Manuel des Services d'aéroport (Doc9137), Partie3.	Présence d'obstacles dans la bande.

		§3.4.6 of annex 1 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019 An object situated on a runway strip which may endanger aeroplanes will be regarded as an obstacle and will, as far as practicable, be removed. Note1. Consideration will have to be given to the Location and design of drains on a runway strip to prevent damage to an aeroplane accidentally running off a runway. Suitably designed drain covers may be required. For further guidance, see the Aerodrome Design Manual (Doc9157), Part 1. Note2. Where open air or covered storm water conveyances are installed, consideration will Have to be given to ensure that their structure does not extend above the surrounding ground so as not to be considered an obstacle. See also Note 1 to 3.4.16. Note3. Particular attention needs to be given to The design and maintenance of an open air storm water conveyance in order to prevent wildlife attraction, notably birds. If needed, it can be covered by a net. Guidance on wildlife control and reduction can be found in the Airport Services Manual (Doc 9137), Part 3.	Presence of obstacles on the strip.
3.4.7 Norme / Standard		§ 3.4.7 de la partie 1 de l'annexe à l'arrêté n°3007/MTACMM-CAB du 19 Août 2025 3.4.7 A l'exception des aides visuelles nécessaires à la navigation aérienne et des objets nécessaires à la sécurité des aéronefs qui sont situés sur la bande de piste et qui répondent à la spécification de frangibilité correspondante du Chapitre 5, aucun objet fixe n'est permis où que ce soit sur la portion de la bande de piste d'une piste avec approche de précision qui est délimitée par les abords inférieurs des surfaces intérieures de transition : Aucun objet mobile n'est non plus permis de se trouver sur cette portion de la bande de piste pendant l'utilisation de la piste pour des opérations d'atterrissage ou de décollage. Voir au chapitre 4, section 4.1, les caractéristiques de la surface intérieure de transition. § 3.4.7 of part 1 to order n°3007/MTACMM-CA of august 19, 2025	Présence d'obstacle dans la bande de piste. L'exploitant d'aérodrome est exempté de cette norme / <i>Obstacle in the runway strip. The aerodrome operator is exempt from this standard.</i>

		3.4.7 No fixed object, other than visual aids required for air navigation or those required for aircraft safety purposes and which must be sited on the runway strip, and satisfying the relevant frangibility requirement in chapter 5, shall be permitted on any part of a runway strip of a precision approach runway delineated by the lower edges of the inner transitional surfaces. No mobile object shall be permitted on this part of the runway strip during the use of the runway for landing or take-off. Note.—See Chapter 4, section 4.1, for characteristics of inner transitional surfaces.	
3.5.8		§ 3.5.8 de l'annexe 1 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 Une aire de sécurité d'extrémité de piste doit présenter une surface dégagée et nivelée, en Prévision du cas où un avion atterrirait trop court ou dépasserait la piste. Il n'est pas nécessaire que la surface de l'aire de sécurité d'extrémité de piste soit aménagée de Manière à présenter la même qualité que la bande de la piste (voir, cependant, le §3.5.12). §3.5.8 of annex 1 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019 A runway end safety area should provide a cleared and graded area for aeroplanes which the runway is intended to serve in the event of an aeroplane undershooting or overrunning the runway. The surface of the ground in the runway end safety area does not need to be prepared to the same quality as the runway strip. See, however, 3.5.12.	Surfaces dégagées d'aire de sécurité d'extrémité de piste, mais mal nivelées. <i>Degraded runway end safety areas.</i>
3.9.8 Recommandation / 3.9.8 Recommendation		§ 3.9.8 de la partie 1 de l'annexe à l'arrêté n°3007/MTACMM-CAB du 19 Août 2025 3.9.8 Pentas longitudinales La pente longitudinale d'une voie de circulation n'excédera pas les valeurs suivantes : - 1,5% lorsque la lettre de code est C, D, E ou F ; - 3% lorsque la lettre de code est A ou B. § 3.9.8 of part 1 to order n°3007/MTACMM-CAB of august 19, 2025 3.9.8 longitudinal slopes	Pentes des voies de circulation par enfoit ne sont pas conformes. L'exploitant d'aérodrome est exempté de cette norme./ <i>The taxiway slopes are not compliant in some places. The aerodrome operator is exempt from this standard.</i>

		<i>Recommendation.—The longitudinal slope of a taxiway should not exceed:</i> <i>– 1.5 per cent where the code letter is C, D, E, or F ; and</i> <i>– 3 per cent where the code letter is A or B.</i>	
3.9.9 Recommandation / 3.9.9 Recommendation		§3.9.9 de la partie 1 de l'Annexe à l'arrêté n°3007/MTACMM-CAB du 19 Août 2025 3.9.9 Changement de pente longitudinale Lorsqu'il est impossible d'éviter les changements de pente d'une voie de circulation, le passage d'une pente à une autre est réalisé par des surfaces curvilignes le long desquelles la pente ne varie pas de plus de -1% par 30m (rayon de courbure minimal de 3000m) lorsque la lettre du code est C, D, E ou F ; -1% par 25m (rayon de courbure minimal de 2500) lorsque la lettre du code est A ou B. §3.9.9 of part 1 to order n°3007/MTACMM-CAB of august 19, 2025 3.9.9 Longitudinal slopes changes <i>Recommendation.—Where slope changes on the taxiway cannot be avoided, the transition from one slope to another slope should be accomplished by a curved surface with a rate of change not exceeding :</i> <i>– 1 per cent per 30 m (minimum radius of curvature of 3 000 m) where the code letter is C, D, E, or F ; and</i> <i>– 1 per cent per 25 m (minimum radius of curvature of 2 500 m) where the code letter is A or B.</i>	Les pentes des voies ne sont pas conformes. L'exploitant d'aérodrome est exempté de cette norme./ <i>The taxiway slopes are not compliant in some places. The aerodrome operator is exempt from this standard.</i>
3.9.12		§ 3.9.12 de l'annexe 1 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 La résistance d'une voie de circulation doit être au moins égale à celle de la piste qu'elle dessert, compte tenu du fait que la densité de la circulation est plus grande sur une voie de circulation que sur une piste et de ce que les avions immobiles ou animés d'un mouvement lent créent sur cette voie des contraintes plus élevées que sur la piste desservie. Des éléments indicatifs sur la relation entre la résistance des voies de circulation et celle des pistes figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3^e Partie	La résistance des voies de circulation non évaluée, ni publiée.

		§3.9.12 of annex 1 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019 The strength of a taxiway should be at least equal to that of the runway it serves, due consideration being given to the fact that a taxiway will be subjected to a greater density of traffic and, as a result of slow moving and stationary aeroplanes, to higher stresses than the runway it serves. Guidance on the relation of the strength of taxiways to the strength of runways is given in the Aerodrome Design Manual (Doc9157), Part 3.	Non-assessed and unpublished Strength of taxiways
3.13.5 Recommendation/ 3.13.5 Recommendation		§3.13.5 de la partie 1 de l'Annexe à l'arrêté n°3007/MTACMM-CAB du 19 Août 2025 3.13.5 La pente maximale d'un poste de stationnement d'aéronef n'excède pas 1% §3.13.5 of part 1 to order n°3007/MTACMM-CAB of august 19, 2025 Recommendation. — On an aircraft stand the maximum slope should not exceed 1 per cent.	Les pentes de l'aire de trafic par endroit ne sont pas conformes. L'exploitant d'aérodrome est exempté de cette norme. / <i>The apron slopes are not compliant in some places. The aerodrome operator is exempt from this standard.</i>
Chapitre 9/Chapter 9			
9.3.1		§9.3.1 de l'annexe 1 à l'arrêté n°11051/MTACMM CAB du 13 Juin 2019 Pour tout aérodrome, l'exploitant d'aérodrome établira un plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci et désignera un coordonnateur pour l'exécution de ce plan. §9.3.1 of annex 1 to order n°11051/MTACMM CAB of June 13, 2019 A plan for the removal of an aircraft disabled on, or adjacent to, the movement area should be established for an aerodrome, and a coordinator designated to implement the plan, when necessary	Pas de plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés. <i>No removal plan for disabled aircraft.</i>

ASECNA AIP MODIFY PAGES
FROM 05 GEN 1.7-12 TO 05 GEN 1.7-18

CE SUP AIP COMPORTE 14 PAGES / THIS AIP SUP HAS 14 PAGES