



MINISTERE DES TRANSPORTS

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

Abidjan, le 18 AOUT 2014

DECISION n° 00002603 /ANAC/DCSC/DAJR
Portant institution du programme national de sécurité
des pistes « NRSP » « RACI 6008 »

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu la Décision n° 13/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 portant adoption d'un mécanisme communautaire de supervision de la sécurité de l'aviation civile dans les 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 la Décision n° 2596/ANAC/DAJR/DCSC du 15 octobre 2012 portant règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux services de la circulation aérienne et remplaçant la décision n° 0465/ANAC/NOA du 11 avril 2007 portant règlement relatif aux services de la circulation aérienne en République de Côte d'Ivoire ;
- Vu la Décision n° 03332/ANAC/DCSC/SDCNASA-DAJR du 21 décembre 2012 portant règlement relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes en Côte d'Ivoire « RACI 6001 » ;

- Vu la décision n° 3334/ANAC/DCSC/SDCSNASA/DAJR du 21 décembre 2012 portant Règlement relatif à la certification des aérodromes « RACI 6003 »
- Vu la Décision n° 1943/ANAC/DAJR/DCSC du 18 juin 2014 portant règlement relatif à la mise en place du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) par les exploitants d'aérodromes « RACI 6007 » ;
- Sur Proposition de la Direction du Contrôle de la Sécurité et de la Certification (DCSC) et après avis de la Direction des Affaires Juridiques et de la Réglementation (DAJR) ;

DECIDE

Article 1 : Objet et champ d'application

La présente décision établit le programme national de sécurité des pistes en abrégé « NRSP » (National Runways Safety Program) et est applicable à tout aérodrome ivoirien ouvert à la circulation aérienne publique (CAP).

Article 2 : Objectifs du programme

Les opérations de surface font partie intégrante de l'aviation et génèrent des dangers. Les risques associés à ces dangers doivent être gérés afin d'éviter les incursions de nature à provoquer des accidents.

Le programme national de sécurité des pistes vise à éliminer les risques d'incursion sur piste et à minimiser ceux qui persistent, ainsi qu'à réduire les défaillances actives et à atténuer la gravité de leurs conséquences en se basant sur les principes de gestion de la sécurité (SGS).

Ainsi, ce programme traite expressément la question de la prévention des incursions dans le contexte de la sécurité de l'exploitation aérienne, de la gestion du trafic aérien, des mouvements des véhicules sur les aires de manœuvre et de la gestion des aérodromes.

Article 3 : Définitions

Aux fins de la présente décision, en entend par :

Équipe (locale) de sécurité des pistes. Équipe composée de représentants de l'exploitant d'aérodrome, des fournisseurs de services de la circulation aérienne, des entreprises de transport aérien ou des exploitants d'aéronefs, des associations de pilotes et de contrôleurs de la circulation aérienne et de tout autre groupe participant directement à des opérations de surface à un aérodrome, qui conseille les cadres compétents sur les risques d'incursion sur piste et qui recommande des stratégies pour les atténuer.

Incursion sur piste ou incursion. Toute situation se produisant sur un aérodrome, qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule, d'un animal ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs.

Point chaud. Endroit sur l'aire de mouvement d'un aérodrome où il y a déjà eu des collisions ou des incursions sur piste, ou qui présente un risque à ce sujet, et où les pilotes et les conducteurs doivent exercer une plus grande vigilance.

Article 4 : Comité national de sécurité des pistes (NRSC)

Il est créé un Comité national de sécurité des pistes (*NRSC-National Runways Safety Committee*) afin de permettre l'échange de renseignements en matière de sécurité des pistes sur le plan national dans le but de promouvoir la sécurité des pistes et de réduire avant tout les risques d'incursion.

Le Comité national de sécurité des pistes est présidé par le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) et est composé des représentants des structures suivantes :

- les exploitants d'aérodrome ;
- les fournisseurs de services de la circulation aérienne ;
- les pompiers d'aérodromes ;
- les exploitants aériens ;
- les entreprises d'assistance en escale ;

- les forces aériennes ;
- la gendarmerie et la police aéroportuaire ;
- les associations de pilotes, de contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne ;
- toute autre structure impliquée dans les opérations de surface.

Les membres du Comité se réunissent au moins trois fois par année. Chaque membre du Comité a pour rôle de rechercher des problèmes liés à la sécurité des pistes, les recommandations et les commentaires de son entité et de les présenter au Comité.

Ce comité est chargé :

- d'accompagner et soutenir les aéroports ivoiriens ouverts à la CAP dans la création des équipes de sécurité de pistes ;
- d'étudier spécifiquement les dangers identifiés au niveau national relatifs à la sécurité des pistes ;
- de promouvoir les bonnes pratiques, partager l'information et améliorer la sensibilisation de l'industrie à la sécurité des pistes par la formation ;
- d'agir en tant que point focal de coordination dans le domaine de la sécurité des pistes pour l'industrie ;
- d'identifier et étudier les technologies disponibles afin de réduire les risques d'incursion sur piste ;
- d'examiner les procédures actuelles d'exploitation d'aérodrome, de contrôle de la circulation aérienne (ATC) et des exploitants d'aéronefs et si nécessaire faire des recommandations sur ces procédures afin de réduire le risque d'incursions ;
- d'élaborer des recommandations relatives aux éléments indicatifs de l'industrie sur les questions opérationnelles en relation avec l'aérodrome, l'ATC et les avions afin de réduire le risque d'incursions ;
- de promouvoir le processus de notification d'incidents d'incursion sur piste ;
- d'assurer l'analyse approfondie des données pour identifier et examiner les domaines spécifiques de préoccupation.

Article 5 : Équipe de sécurité des pistes

Afin d'améliorer la sécurité des pistes, l'exploitant d'aérodrome est tenu, pour chaque aérodrome, de mettre en place une équipe de sécurité des pistes (RST-Runways Safety Team).

Article 6 : Points chauds

Les points chauds doivent être matérialisés localement sur les cartes d'aérodrome produites, et leur exactitude doit être vérifiée régulièrement. Quand cela est nécessaire, elles doivent être révisées, diffusées localement et être reproduites dans la publication d'information aéronautique (AIP).

Lorsque les points chauds ont été identifiés, il faut appliquer des stratégies visant à éliminer les risques et, quand ce n'est pas immédiatement possible, s'efforcer de les gérer et de les atténuer.

Article 7 : Plan d'actions de sécurité des pistes

L'équipe de sécurité des pistes de chaque aérodrome doit dresser un plan d'actions contenant des mesures visant à atténuer les insuffisances de la sécurité des pistes. Ces mesures doivent être propres à l'aérodrome et liées à une préoccupation, une question ou un problème concernant la sécurité des pistes à cet aérodrome.

Ce plan d'action doit définir clairement les responsabilités pour les tâches associées aux mesures à prendre ainsi que les délais de réalisation.

Chaque mesure est prise par la personne ou l'organisation désignée, chargée de s'acquitter des diverses tâches pertinentes. Plus d'une seule personne ou d'une organisation peut être concernée par la mesure à prendre, mais seule une personne ou une organisation doit en prendre la direction et être responsable de l'achèvement de toutes les tâches qui lui sont associées. Les travaux concernant une tâche donnée devraient être achevés dans un délai raisonnable.

Article 8 : Compte rendu d'incident et collecte de données

Le formulaire de notification initiale d'une incursion sur piste (voir Annexe 1) doit être utilisé pour consigner les données qui décrivent l'événement et pour établir sa gravité.

Le formulaire d'identification des causes d'une incursion sur piste (voir annexe 2) doit être utilisée pour établir pourquoi et comment l'événement s'est produit et elle doit être remplie dès l'achèvement de l'enquête circonstanciée concernant ledit événement.

La gravité de l'incident doit être évaluée dès que possible après sa notification en tenant dûment compte des renseignements requis aux formulaires ci-dessus. Les conséquences finales de l'incursion peuvent être réévaluées à l'issue de l'enquête.

La classification de la gravité des incursions doit être réalisée conformément au système décrit au tableau suivant :

Système de classification de la gravité

Degré de gravité	Description
A	Incident grave dans lequel une collision est évitée de justesse.
B	Incident dans lequel la séparation diminue avec un risque marqué de collision qui peut exiger une manœuvre immédiate de correction ou d'évitement pour parer à une collision.
C	Incident caractérisé par le fait que le temps et/ou la distance permettent amplement de parer à une collision.
D	Incident qui entre dans la définition d'une incursion sur piste tel que la présence non autorisée d'un véhicule, d'une personne ou d'un aéronef sur l'aire protégée d'une surface réservée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs mais qui ne porte pas immédiatement atteinte à la sécurité
E	Renseignements insuffisants ou constatation non concluante ou conflictuelle qui empêchent d'évaluer la gravité.

Article 9 : Eléments indicatifs

Des éléments indicatifs pour la mise en œuvre du programme national de sécurité des pistes, notamment sur la mise en place des Equipes de sécurité des pistes, les points chauds, les plans d'actions de sécurité des pistes, la notification et la collecte des données relative à la sécurité des pistes se trouvent dans le ***RACI 6111 – Guide relatif au programme national de sécurité des pistes.***

Article 10: Diffusion

La présente décision sera publiée sur le site web de l'ANAC (www.anac.ci) et dans les publications d'informations aéronautiques (AIP) de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar.

Article 11 : Entrée en vigueur

La présente décision qui abroge les dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à compter de la date de signature et est applicable à partir du **1^{er} janvier 2015.**



The image shows a blue circular official stamp of the ANAC (Agence Nationale de l'Aviation Civile) Director General. The stamp contains the text 'ANAC', 'Agence Nationale de l'Aviation Civile', and 'LE DIRECTEUR GENERAL'. Overlaid on the stamp is a blue ink signature that reads 'Sinaly SILUE'.

PJ :

ANNEXE 1. FORMULAIRE DE NOTIFICATION INITIALE D'UNE INCURSION SUR PISTE
ANNEXE 2. FORMULAIRE D'IDENTIFICATION DES CAUSES D'UNE INCURSION SUR PISTE

Ampliation

- DCSC
- DAJR
- AERIA
- ASECNA
- SODEXAM
- TOUT AUTRE EXPLOITANT D'AERODROME

ANNEXE 1. FORMULAIRE DE NOTIFICATION INITIALE D'UNE INCURSION SUR PISTE

Notification n : _____

- A. Date/heure (UTC) de l'incursion
(année/mois/jour/heure/minute) _____ Jour Nuit
- B. Incursion notifiée par :
- Nom : _____
- Titre : _____
- N° de téléphone : _____
- Service/Groupe : _____
- Date/heure/lieu de l'établissement
de la notification : _____
- C. Indicateur OACI de l'aérodrome _____
- D. Etat de la surface
(freinage) _____

- E. Avion, véhicule ou personne impliqués (les citer tous)
- Avion 1 : _____
- Avion 2 : _____
- Avion 3 : _____
- Véhicule : _____
- Personne : _____
- F. Conditions météorologiques
- Vent : _____ Visibilité/RVR : _____
- Température (° Celsius) : _____ Plafond/nébulosité : _____
- Renseignements complémentaires : _____

G. Manœuvre d'évitement – Avion 1

Non

Oui Cocher selon qu'il convient

Annulation de l'autorisation
de décoller

Décollage interrompu

Cabrage prématuré

Cabrage retardé

Arrêt brusque

Embardée

Approche interrompue

Autres

Distance parcourue : _____

Distance jusqu'au seuil : _____

H. Manœuvre d'évitement – Avion 2

Non

Oui Cocher selon qu'il convient

Annulation de l'autorisation
de décoller

Décollage interrompu

Cabrage prématuré

Cabrage retardé

Arrêt brusque

Embardée

Approche interrompue

Autres

Distance parcourue : _____

Distance jusqu'au seuil : _____

I. Manœuvre d'évitement – Véhicule

Non

Oui Cocher selon qu'il convient

Arrêt brusque

Embardée

Autres

J. Plus proche proximité

Verticale (ft) : _____ Horizontale (m) : _____

K. Difficultés de communication

Non

Oui Cocher selon qu'il convient

Collationnement/écoute du collationnement

Communication bloquée

Indicatifs d'appel confus

Avion sur mauvaise fréquence/pas de radio

Expressions non conventionnelles

L. L'ATC a-t-il oublié : Oui Non

Qu'il avait autorisé un avion/une personne/un véhicule
à s'engager sur une piste ou à la traverser ?

qu'un avion se trouvait sur le segment d'approche ?

qu'une piste était fermée ?

M. Description de l'incident et de ses circonstances

1. Description ou schéma de la géométrie de l'incident :

Description : _____

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Annexe 1 du Règlement relatif au programme national de sécurité des pistes</p> <p>« RACI 6008 »</p>	<p>Edition 1 Date : 01/07/2014 Amendement 0 Date : 01/07/2014</p>
--	--	---

Schéma

2. Description de toute mesure correctrice ou d'évitement prise pour éviter la collision

3. Description de toute mesure correctrice ou d'évitement prise pour éviter la collision

4. Description de toute mesure correctrice ou d'évitement prise pour éviter la collision

5. Description de toute mesure correctrice ou d'évitement prise pour éviter la collision

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Annexe 1 du Règlement relatif au programme national de sécurité des pistes</p> <p>« RACI 6008 »</p>	<p>Edition 1 Date : 01/07/2014 Amendement 0 Date : 01/07/2014</p>
---	--	---

N. Avion 1

N° d'immatriculation : _____ Ind. d'appel : _____ Code SSR (le cas échéant) : _____

Vol n : _____ Propriétaire/exploitant : _____

Type avion

Description du vol (cocher selon qu'il convient) :

<i>Type de vol</i>		<i>Règles de vol</i>	
Aviation générale	<input type="checkbox"/>	IFR	<input type="checkbox"/>
Militaire	<input type="checkbox"/>	VFR	<input type="checkbox"/>
Non régulier	<input type="checkbox"/>		
Régulier	<input type="checkbox"/>		
Autre	<input type="checkbox"/>		
Sans objet	<input type="checkbox"/>		

O. Avion 2

N° d'immatriculation : _____ Ind. d'appel : _____ Code SSR (le cas échéant) : _____

Vol n : _____ Propriétaire/exploitant : _____

Type avion

Description du vol (cocher selon qu'il convient) :

<i>Type de vol</i>		<i>Règles de vol</i>	
Aviation générale	<input type="checkbox"/>	IFR	<input type="checkbox"/>
Militaire	<input type="checkbox"/>	VFR	<input type="checkbox"/>
Non régulier	<input type="checkbox"/>		
Régulier	<input type="checkbox"/>		
Autre	<input type="checkbox"/>		
Sans objet	<input type="checkbox"/>		

P. Véhicule 1

N° d'immatriculation : _____ Ind. d'appel : _____

N° Véhicule : _____ Propriétaire/exploitant : _____

Type véhicule : _____

Autres détails (cocher selon qu'il convient) :

<i>Type du véhicule</i>	<i>Autre :</i>
Inspection pistes	<input type="checkbox"/>
Lutte contre le risque aviaire	<input type="checkbox"/>
Remorquage	<input type="checkbox"/>
Pompiers	<input type="checkbox"/>
Entretien	<input type="checkbox"/>
Militaire	<input type="checkbox"/>

Q. Véhicule 2

N° d'immatriculation : _____ Ind. d'appel : _____

N° Véhicule : _____ Propriétaire/exploitant : _____

Type véhicule : _____

Autres détails (cocher selon qu'il convient) :

<i>Type du véhicule</i>	<i>Autre :</i>
Inspection pistes	<input type="checkbox"/>
Lutte contre le risque aviaire	<input type="checkbox"/>
Remorquage	<input type="checkbox"/>
Pompiers	<input type="checkbox"/>
Entretien	<input type="checkbox"/>
Militaire	<input type="checkbox"/>

R. Notification reçue par : _____ en date du _____

S. Date à laquelle l'enquête circonstanciée sera entreprise : _____

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Annexe 1 du Règlement relatif au programme national de sécurité des pistes</p> <p>« RACI 6008 »</p>	<p>Edition 1 Date : 01/07/2014 Amendement 0 Date : 01/07/2014</p>
---	--	---

Instructions à suivre pour remplir le formulaire de notification initiale d'une incursion sur piste

Rubrique

- A Inscire la date, l'heure (UTC) et les circonstances (nuit ou jour) de l'incursion
- B Donner des détails sur la personne qui a établi la notification.
- C Inscire l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome, qui figure dans le Doc 7910 de l'OACI.
- D Donner sur l'état de la piste au moment de l'incursion des renseignements sur ce qui a pu altérer l'efficacité de freinage de l'avion.
- E Décrire les avions, les véhicules ou les personnes qui se trouvaient sur la piste au moment de l'incursion. Préciser aux rubriques N, O, P et Q
- F Donner des renseignements sur les conditions météorologiques (vent, visibilité, RVR, température, plafond, nébulosité et tout autre renseignement nécessaire).
- G, H, I Donner des renseignements sur les mesures d'évitement prises par l'avion et/ou les véhicules
- J Donner des renseignements sur la plus proche proximité ou distance, horizontale et/ou verticale, entre les deux parties pendant l'incursion ou sur l'emplacement auquel elles se sont rendu compte de la situation et auquel l'avion a été maîtrisé à la vitesse appropriée de roulement à la surface ou à une vitesse moindre.
- K, L Donner des renseignements sur les difficultés de communication et les trous de mémoire du contrôleur ATC.
- M Décrire l'incursion en donnant les renseignements demandés. Ajouter des pages si nécessaire.
- N, O, P, Q Donner des renseignements détaillés concernant l'avion et les véhicules impliqués dans l'incursion.
- R Inscire le nom de la personne qui reçoit la notification et la date à laquelle elle la reçoit.
- S Inscire la date à laquelle l'enquête circonstanciée sera entreprise

ANNEXE 2. FORMULAIRE D'IDENTIFICATION DES CAUSES D'UNE INCURSION SUR PISTE

Notification initiale d'incursion n : _____

A. Date/heure (UTC) de l'incursion
(année/mois/jour/heure/minute) _____
(date) (heure) (lieu)

B. Avion, véhicule ou personne impliqués (les citer tous)

Avion 1 : _____

Avion 2 : _____

Avion 3 : _____

Véhicule : _____

Personne : _____

C. Gravité de l'incursion (cocher selon qu'il convient)

<i>Gravité</i>	
A	<input type="checkbox"/>
B	<input type="checkbox"/>
C	<input type="checkbox"/>
D	<input type="checkbox"/>
E	<input type="checkbox"/>

D. Facteurs contributifs (plusieurs facteurs de la liste peuvent être indiqués)

1. CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1.1 *Communications*

1.1.1 A donné des instructions longues, complexes, prononcées très rapidement ou non conformes aux spécifications de l'OACI relatives aux communications radio air-sol (langue française normalement utilisée par la station au sol ou langue anglaise)

1.1.2 Les autorisations, les instructions et la coordination n'ont pas été collationnées comme le prescrit l'OACI

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Annexe 2 du Règlement relatif au programme national de sécurité des pistes</p> <p>« RACI 6008 »</p>	<p>Edition 1 Date : 01/07/2014 Amendement 0 Date : 01/07/2014</p>
--	--	---

- 1.1.3 N'a pas corrigé une erreur du collationnement
- 1.1.4 A émis une autorisation à un avion auquel elle n'était pas destinée
- 1.1.5 Les indicatifs d'appel étaient confus et se ressemblaient
- 1.1.6 Les transmissions étaient entièrement bloquées
- 1.1.7 Les expressions conventionnelles OACI n'ont pas été prononcées correctement
- 1.1.8 Autres (préciser). Si la procédure suivie n'était pas celle qui est normalisée par l'OACI, la décrire brièvement et indiquer où elle a été appliquée.

1.2 **Conscience de la situation**

- 1.2.1 Tâches « tête basse » pour lecture des instruments et visualisation, fonctions sans rapport avec la circulation, par exemple entrée de données de vol

1.2.2 A oublié :

- un avion qui se trouvait sur une piste active
- un avion autorisé à traverser une piste
- un avion aligné en vue du décollage
- un avion en phase d'approche
- d'émettre une autorisation
- qu'une autorisation avait déjà été émise
- que des pistes étaient fermées
- un véhicule qui se trouvait sur une piste active
- un véhicule autorisé à traverser une piste

1.2.3 Distraction due :

- aux autres tâches assignées, par exemple conversations téléphoniques concernant le vol, observations et enregistrement des conditions météorologiques, émission d'un NOTAM

- 1.2.4 Emploi d'une langue non conforme aux spécifications de l'OACI dans les communications radio air-sol (c'est-à-dire d'une langue autre que celle qui est normalement employée par la station au sol ou de la langue anglaise)

- 1.2.5 Autres (préciser).

 <p data-bbox="263 219 542 257">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="598 145 1077 197">Annexe 2 du Règlement relatif au programme national de sécurité des pistes</p> <p data-bbox="774 219 901 241">« RACI 6008 »</p>	<p data-bbox="1117 145 1284 241">Edition 1 Date : 01/07/2014 Amendement 0 Date : 01/07/2014</p>
---	---	---

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Annexe 2 du Règlement relatif au programme national de sécurité des pistes</p> <p>« RACI 6008 »</p>	<p>Edition 1 Date : 01/07/2014 Amendement 0 Date : 01/07/2014</p>
---	--	---

- 1.2.6 Erreur d'identification de l'avion ou de sa position à cause
 - d'un compte rendu de position erroné
 - d'une erreur de jugement (en pensant que l'avion avait évacué la piste)
- 1.2.7 Non-observation directe des mouvements au sol
- 1.2.8 Champ de vision de l'aire de manœuvre obstrué depuis la tour ATC
- 1.2.9 Changement récent du réseau des pistes
- 1.2.10 Configuration inhabituelle du réseau des pistes
- 1.2.11 Erreur commise dans les 15 premières minutes de l'entrée en fonction du contrôleur
- 1.2.12 Contrôleur en cours de formation
- 1.12.13 Fatigue
- 1.12.14 Autres (préciser).

- 1.3 **Personnel**
- 1.3.1 Plusieurs contrôleurs travaillaient sur la même fréquence
- 1.3.2 Absence d'un superviseur dans la tour
- 1.3.3 Le superviseur travaillait à un pupitre actif

- 1.4 **Prise de décision**
- 1.4.1 Erreur d'appréciation de la séparation ou de la séparation prévue
- 1.4.2 Mauvaise coordination ATC-ATC
- 1.4.3 Autres (préciser) :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Annexe 2 du Règlement relatif au programme national de sécurité des pistes</p> <p>« RACI 6008 »</p>	<p>Edition 1 Date : 01/07/2014 Amendement 0 Date : 01/07/2014</p>
---	--	---

1.5 **Procédures**

- 1.5.1 Délivrance d'une autorisation conditionnelle erronée
- 1.5.2 Multiplicité d'autorisations aux avions alignés au départ
- 1.5.3 Autres (préciser). Si la procédure suivie n'est pas celle qui a été normalisée par l'OACI, la décrire brièvement et préciser où elle a été appliquée :

1.6 **Travaux à l'aérodrome**

- 1.6.1 L'ATC n'a pas été prévenu que les travaux étaient en cours sur l'aire de manœuvre
- 1.6.2 Autres (préciser) :

2. EQUIPAGES DE CONDUITE

2.1 **Communications**

- 2.1.1 Transmission entièrement bloquée
- 2.1.2 Transmission partiellement bloquée (« conflit d'accès »)
- 2.1.3 A accepté une autorisation semblable :
- Avec indicatifs d'appel semblables
 - Sans indicatifs d'appel semblables
- 2.1.4 Les expressions conventionnelles OACI n'ont pas été prononcées correctement
- 2.1.5 Non-respect des conditions de connaissance linguistique prescrites par l'OACI pour les communications radio air-sol (langue normalement utilisée par la station au sol ou langue anglaise) dans une situation pour laquelle il n'existe aucune expression conventionnelle de l'OACI

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Annexe 2 du Règlement relatif au programme national de sécurité des pistes</p> <p>« RACI 6008 »</p>	<p>Edition 1 Date : 01/07/2014 Amendement 0 Date : 01/07/2014</p>
---	--	---

- 2.1.6 Emploi d'une langue non conforme aux spécifications de l'OACI dans les communications radio air-sol (langue autre que la langue française normalement employée par la station au sol ou de la langue anglaise)
- 2.1.7 Qualité de la prononciation
- connaissait mal les spécifications de l'OACI relatives aux communications radio air-sol (langue française normalement utilisée par la station au sol ou langue anglaise)
 - mauvaise prononciation ou fort accent
 - prononciation trop rapide
 - volume irrégulier
- 2.1.8 Non-utilisation d'un casque d'écoute
- 2.1.9 Autorisation ou instructions reçues pendant une forte charge de travail dans le poste de pilotage
- 2.1.10 N'a pas averti l'ATC que l'avion était en attente sur la piste depuis longtemps en prévision du décollage
- 2.1.11 Autres (préciser).
- _____
- _____
- _____
- _____
- 2.2 **Conscience de la situation**
- 2.2.1 L'équipage vérifiait ses listes pendant que l'avion circulait à la surface
- 2.2.2 Un membre de l'équipage programmait le système de gestion de vol ou un autre système embarqué pendant que l'avion circulait à la surface
- 2.2.3 Un membre de l'équipage s'était branché sur une autre fréquence
- 2.2.4 Communications radio conflictuelles
- 2.2.5 Le plan de l'aérodrome était mal connu
- 2.2.6 L'équipage a mal jugé sa position sur l'aérodrome (il pensait se trouver ailleurs)
- 2.2.7 Fatigue
- 2.2.8 Emplacement incorrect annoncé à l'ATC
- 2.2.9 L'avion roulait trop rapidement
- 2.2.10 Le plan de l'aérodrome n'a pas été consulté
- 2.2.11 L'équipage n'a pas écouté le service automatique d'information de région terminale (ATIS)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Annexe 2 du Règlement relatif au programme national de sécurité des pistes</p> <p>« RACI 6008 »</p>	<p>Edition 1 Date : 01/07/2014 Amendement 0 Date : 01/07/2014</p>
---	--	---

- 2.2.12 Aucun NOTAM n'a annoncé que des travaux étaient en cours sur l'aire de manœuvre
- 2.2.13 Les publications ou les cartes utilisées étaient périmées
- 2.2.14 La stérilisation du poste de pilotage n'a pas été effectuée ou elle l'a mal été
- 2.2.15 Autres (préciser).

2.3 **Marques, panneaux de guidage et balisage lumineux**

- 2.3.1 Non conformes aux dispositions de l'OACI
- 2.3.2 Non fournis
- 2.3.3 Espacés irrégulièrement
- 2.3.4 Ambigus et difficiles à suivre
- 2.3.5 Mauvaises dimensions
- 2.3.6 Mal situés
- 2.3.7 Mal entretenus
- 2.3.8 Autres (préciser).

2.4 **Autorisations et instructions**

- 2.4.1 Autorisation mal comprise :
- conditionnelle
 - suivre
 - autre
- 2.4.2 L'équipage n'a pas demandé d'éclaircissements quand il avait mal compris l'autorisation ou l'instruction
- 2.4.3 L'équipage n'a pas averti l'ATC qu'il ne pouvait respecter une autorisation
- 2.4.4 L'équipage a oublié une partie de l'autorisation ou de l'instruction
- 2.4.5 L'avion s'est engagé sur la piste alors qu'il avait reçu l'instruction d'attendre en retrait

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Annexe 2 du Règlement relatif au programme national de sécurité des pistes</p> <p>« RACI 6008 »</p>	<p>Edition 1 Date : 01/07/2014 Amendement 0 Date : 01/07/2014</p>
---	--	---

- 2.4.6 L'avion s'est aligné sur la piste après avoir reçu l'instruction de s'arrêter en retrait de la piste
- 2.4.7 L'avion a décollé sans y être autorisé après avoir reçu l'instruction de s'aligner et d'attendre
- 2.4.8 L'avion a décollé après avoir reçu l'instruction de circuler à la surface jusqu'au point d'attente avant piste
- 2.4.9 L'avion a atterri sur la mauvaise piste ou en a décollé
- 2.4.10 L'avion a atterri sur une voie de circulation ou en a décollé
- 2.4.11 Autres (préciser).
-
-
-
-
-

3. CONDUCTEURS DE VÉHICULES ET PIÉTONS

3.1 *Communications*

- 3.1.1 N'assurait pas la veille :
- sur la fréquence sol pour les mouvements hors de la bande de piste
 - sur la fréquence de la tour pour les mouvements à l'intérieur de la bande de piste
- 3.1.2 A baissé le volume de la radio ou l'a débranchée après la communication initiale avec l'ATC
- 3.1.3 Autres (préciser).
-
-
-
-
-

3.2 *Conscience de la situation*

- 3.2.1 A oublié les détails/les limites de toute autorisation de manœuvrer sur l'aire de manœuvre
- 3.2.2 A été distrait :
- par ses tâches en cours

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Annexe 2 du Règlement relatif au programme national de sécurité des pistes</p> <p>« RACI 6008 »</p>	<p>Edition 1 Date : 01/07/2014 Amendement 0 Date : 01/07/2014</p>
---	--	---

- par le bruit
 - parce qu'il était branché sur plus d'une seule fréquence et utilisait peut-être même un téléphone portable
 - parce qu'il était désorienté ou s'était égaré sur l'aérodrome
- 3.2.3 N'a pas annoncé sa situation correcte
- 3.2.4 Autres (préciser).

3.3 **Marques, panneaux de guidage et balisage lumineux**

- 3.3.1 Non conformes aux dispositions de l'OACI
- 3.3.2 Non fournis
- 3.3.3 Espacés irrégulièrement
- 3.3.4 Ambigus et difficiles à suivre
- 3.3.5 Mauvaises dimensions
- 3.3.6 Mal situés
- 3.3.7 Mal entretenus
- 3.3.8 Autres (préciser).

3.4 **Procédures**

- 3.4.1 Connaissait mal l'aérodrome et ses procédures
- 3.4.2 N'a pas consulté les NOTAM en vigueur pour l'aérodrome
- 3.4.3 N'a pas consulté le plan d'aérodrome en vigueur
- 3.4.4 A utilisé des publications ou des cartes périmées
- 3.4.5 N'a pas signalé à l'ATC des travaux qui gênaient les opérations
- 3.4.6 Les véhicules ne se sont pas immobilisés aux emplacements prescrits



3.4.7 Autres (préciser).

3.5 **Autorisations et instructions**

3.5.1 N'a pas respecté les autorisations et instructions de l'ATC

3.5.2 A observé une autorisation destinée à un autre véhicule ou à un avion

3.5.3 Le conducteur n'a pas dit à l'ATC qu'il n'avait pas compris l'autorisation ou l'instruction

3.5.4 Autres (préciser).

D. Formulaire rempli par :

Nom

Titre

Date