



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

25 AVR 2019

Abidjan, le

00002288

Décision n° _____/ANAC/DG/DSNAA/DTA

portant guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes « RACI 6126 ».

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des 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 le Décret n°2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n°326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décision les Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n° 569/MT/CAB du 02 décembre 2014 portant approbation de Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile ;

Sur proposition du Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports, et après examen et validation par le comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité,

DECIDE :

Article 1 : Objet

La présente décision institue le Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes, codifié « RACI 6126 ».

Article 2 : Champ d'application

Ce guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes porte sur les aspects :

- du format de compte rendu utilisant le rapport standard sur l'état des pistes ;
- la méthode d'évaluation de l'état de la surface des pistes ;
- la formation du personnel qui évalue l'état de surface des pistes.

Article 3 : Date d'entrée en vigueur et application

La présente décision entre en vigueur et est applicable à compter du 05 novembre 2020.



PJ : Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes « RACI 6126 »

Ampliations :

- Tout exploitant d'aéroport
- DSNA
- Site web ANAC
- Q-PULSE



MINISTRE DES TRANSPORTS

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

Réf. : RACI 6126

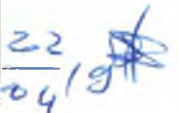


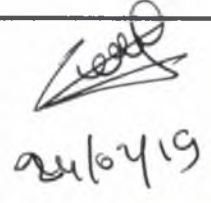

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DES PISTES

« RACI 6126 »

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité

1ère édition - Avril 2019

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	VISA/DATE
REDACTION	Sous-Directeur des Aérodromes (SDA)	ASSI Ayebi Henri Jacques	22/04/19 
	Chargé d'Etudes normes des aérodromes	KOUAME Dongo Edgar	22/04/19 
VERIFICATION	<u>LE COMITE DE REDACTION DES TEXTES</u>		 23/04/19
	Président	KOFFI BI Nékalo Joseph	
	Rapporteur	ALLA Amani Jean	
VALIDATION OPERATIONNELLE	Directeur du Transport Aérien	COULIBALY Ahmed Djibril	 24/04/19
APPROBATION	Directeur Général	Sinaly SILUE	25-04-2019 

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D'AMENDEMENT
i	1	19/04/2019	0	19/04/2019
ii	1	19/04/2019	0	19/04/2019
iii	1	19/04/2019	0	19/04/2019
iv	1	19/04/2019	0	19/04/2019
v	1	19/04/2019	0	19/04/2019
vi	1	19/04/2019	0	19/04/2019
vii	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-1	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-2	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-3	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-4	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-5	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-6	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-7	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-8	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-9	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-10	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-11	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-12	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-13	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-14	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-15	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-16	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-17	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-18	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-19	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-20	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-21	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-22	1	19/04/2019	0	19/04/2019
1-23	1	19/04/2019	0	19/04/2019
2-1	1	19/04/2019	0	19/04/2019
2-2	1	19/04/2019	0	19/04/2019

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS				RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par	N°	Applicable le	Inscrit le	par





 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
---	--	---

TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Amendements</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i> - <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i>
1ere Edition	-----	


TABLEAU DES RECTIFICATIFS

Rectificatif	Objet	Date de publication

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
---	--	---

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
RACI 6001	ANAC	Conception et exploitation techniques des aérodromes	7 ^{ème} édition Amendement 9	2018
Doc 9981	OACI	PANS – Aérodromes	2 ^{ème} édition	2016

 <p data-bbox="220 163 528 210">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="571 91 1114 138">Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p data-bbox="774 168 909 192">« RACI 6126 »</p>	<p data-bbox="1141 91 1318 192">Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
---	--	---

ABREVIATIONS ET SIGLES

ANAC	Autorité Nationale de l'Aviation Civile
RCAM	Matrice d'évaluation de l'état des pistes
RCR	Rapport sur l'état des pistes
RWYCC	code d'état de piste
RACI	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire
UTC	Temps Universel Coordonné



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
---	--	---

TABLE DES MATIERES

	<i>PAGE</i>
PAGE DE VALIDATION.....	I
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	II
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS.....	III
TABLEAU DES AMENDEMENTS.....	IV
TABLEAU DES RECTIFICATIFS.....	V
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE.....	VI
ABREVIATIONS ET SIGLES.....	VII
TABLE DES MATIERES.....	VIII
CHAPITRE 1 : FORMAT DE COMPTE RENDU UTILISANT LE RAPPORT STANDARD SUR L'ÉTAT DES PISTES.....	1-1
1.1 ETAT DE LA SURFACE DES PISTES – EVALUATION ET COMPTE RENDU.....	1-1
1.2 MAINTENANCE DE L'AIRE DE MOUVEMENT D'AERODROME.....	1-15
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES.....	1-16
APPENDICE 1 AU CHAPITRE 1 : METHODE D'ÉVALUATION DE L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES.....	1-21
CHAPITRE 2 : FORMATION DU PERSONNEL.....	2-1



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

CHAPITRE 1 : FORMAT DE COMPTE RENDU UTILISANT LE RAPPORT STANDARD SUR L'ÉTAT DES PISTES

1.1 Etat de la surface des pistes – Evaluation et compte rendu

1.1.1 Généralités

Note.— La présente section comprend une introduction à chacun des sujets couverts dans les sections subséquentes. Elle contient également un aperçu général des principes généraux permettant de comprendre les procédures qui suivent.


1.1.1.1 Il faut évaluer et indiquer l'état de l'aire de mouvement et des installations connexes afin de fournir aux équipages de conduite les renseignements nécessaires pour assurer la sécurité du pilotage. Le rapport sur l'état des pistes (RCR) est utilisé pour rendre compte des informations évaluées.

1.1.1.2 À l'échelle mondiale, les aires de mouvement peuvent subir une multitude d'expositions climatiques et, par conséquent, il y a de grandes différences dans les conditions à signaler.

Le RCR décrit une structure de base applicable à toutes ces variations climatiques. L'évaluation de l'état de la surface des pistes peut se fonder sur diverses techniques et il n'y a pas de solution unique qui convienne à chaque situation.

Note. — Des orientations sur des méthodes d'évaluation de l'état de la surface des pistes en appendice 1.


1.1.1.3 Le principe à la base du RCR est que l'exploitant d'aérodrome doit évaluer l'état de la surface des pistes chaque fois qu'il y a de l'eau sur une piste en service. En fonction de cette évaluation, un code d'état de la piste (RWYCC) et une description de la surface de la piste sont signalés à l'équipage de conduite afin qu'il les utilise pour calculer les performances de l'avion. Ce compte rendu, fondé sur les caractéristiques, l'épaisseur et l'étendue des contaminants, constitue la meilleure évaluation de l'état de la surface des pistes par les exploitants d'aérodromes. Toutefois, tous les autres renseignements pertinents peuvent aussi être pris en considération et être tenus à jour, et tout changement sera signalé sans délai.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

- 1.1.1.4 Le RWYCC traduit la capacité de freinage sur les pistes en fonction de l'état de la surface. Sur la base de cette information, l'équipage de conduite peut calculer la distance d'arrêt nécessaire d'un aéronef en approche dans les conditions dominantes d'après les renseignements de performance fournis par l'avionneur.
- 1.1.1.5 Les spécifications opérationnelles du paragraphe 1.1.1.3 découlent des dispositions du RACI 3000 — Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions et de le RACI 4006 — Maintien de la navigabilité des aéronefs, qui ont pour objet d'assurer le niveau voulu de sécurité du pilotage.
- 1.1.1.6 Le RACI 6001 contient des exigences de haut niveau concernant l'évaluation et le compte rendu de l'état de la surface des pistes. Des objectifs et des pratiques opérationnelles se rapportant à cette question sont décrits dans les paragraphes 1.1.2 et 1.1.3 ci-après.
- 1.1.1.7 Les pratiques opérationnelles ont pour objet de fournir les renseignements nécessaires pour respecter les spécifications syntaxiques en matière de diffusion et de promulgation, énoncées dans le RACI 5007 — Services d'information aéronautiques et dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM), Doc 4444.
- 1.1.1.8 Lorsque la piste est entièrement ou partiellement contaminée par de l'eau stagnante, le rapport sur l'état des pistes doit être diffusé via les services AIS et ATS. Lorsque la piste est mouillée sans que ce soit en raison de la présence d'eau stagnante, l'information évaluée doit être diffusée au moyen du rapport sur l'état des pistes via l'ATS seulement.

Note.— Des renseignements pertinents du point de vue opérationnel concernant les voies de circulation et les aires de trafic font l'objet de la section conscience de la situation du RCR.

- 1.1.1.9 Les pratiques opérationnelles décrivent les procédures pour obtenir les renseignements qui, du point de vue opérationnel, sont nécessaires aux équipages de conduite et aux agents d'exploitation, pour les sections suivantes :
- a) calculs des performances des avions au décollage et à l'atterrissage :
 - i. préparation du vol – pré-planification avant le début du vol :
 - décollage de la piste ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

- atterrissage sur un aérodrome de destination ou un aérodrome de dégagement ;
- ii. en vol – lorsque la continuation du vol est évaluée ;
 - avant l'atterrissage sur une piste ;
- b) conscience de la situation en ce qui concerne l'état de la surface des voies de circulation et des aires de trafic.

1.1.2 Objectifs

Note. — La présente section contient les principes de base qui ont été définis pour le sujet et qui ont été formulés comme requis aux fins d'application uniforme à l'échelle mondiale. Elle couvre l'ensemble de la question et est divisée en plusieurs sous-sections.

1.1.2.1 Le RWYCC sera indiqué pour chaque tiers de la piste évaluée.

1.1.2.2 Le processus d'évaluation consistera à :


- a) évaluer l'état de l'aire de mouvement et en rendre compte ;
- b) communiquer les informations évaluées dans le bon format ;
- c) rendre compte sans retard des changements significatifs.

1.1.2.3 Les renseignements à communiquer seront conformes au RCR, qui comprend :

- a) une section calcul des performances des avions ;
- b) une section conscience de la situation.

1.1.2.4 Les renseignements seront contenus dans un chapelet d'informations présenté dans l'ordre ci-après, en utilisant seulement des caractères compatibles avec l'AIS.

- a) section calcul des performances des avions :
 1. indicateur d'emplacement de l'aérodrome ;
 2. date et heure de l'évaluation ;
 3. numéro d'identification de la piste le plus faible ;
 4. code d'état de la piste pour chaque tiers de piste ;
 5. pourcentage de couverture de contaminant pour chaque tiers de piste ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

6. épaisseur du contaminant non adhérent pour chaque tiers de piste ;
7. description des conditions pour chaque tiers de piste ;
8. largeur de la piste à laquelle le RWYCC s'applique, si elle est inférieure à la largeur publiée.

b) section conscience de la situation :

1. longueur de piste réduite ;
2. sable non adhérent sur la piste ;
3. traitement chimique sur la piste ;
4. état des voies de circulation ;
5. état de l'aire de trafic ;
6. utilisation approuvée et publiée par l'ANAC du coefficient de frottement mesuré ;
7. observations en langage clair.

1.1.2.5 La syntaxe de diffusion décrite dans le modèle RCR du RACI 5007, Appendice 2, est déterminée par les besoins opérationnels de l'équipage de conduite et la capacité du personnel formé à fournir des renseignements découlant d'une évaluation.

1.1.2.6 La spécification de syntaxe du paragraphe 1.1.2.5 sera strictement respectée lorsque l'on fournira l'information évaluée au moyen du RCR.

1.1.3 Pratiques opérationnelles

Note.— La présente section couvre les pratiques opérationnelles et les façons dont elles sont appliquées pour respecter les principes de base définis dans la section 1.1.2 – Objectifs.

1.1.3.1 En conformité avec le rapport sur l'état des pistes, le compte rendu doit commencer lorsqu'un changement significatif de l'état de la surface de la piste survient en raison de la présence d'eau.

1.1.3.2 Les comptes rendus sur l'état de la surface des pistes doivent se poursuivre pour refléter les changements significatifs jusqu'à ce que la piste ne soit plus contaminée. Le cas échéant, l'aérodrome publiera un rapport sur l'état des pistes indiquant que la piste est mouillée ou sèche, selon le cas.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

1.1.3.3 Un changement de l'état de la surface des pistes utilisé dans le rapport sur l'état des pistes est considéré comme significatif dans les cas suivants :

- a) tout changement de RWYCC ;
- b) tout changement de type de contaminant ;
- c) tout changement de couverture de contaminant susceptible d'être signalé selon le Tableau 1 ;
- d) tout changement d'épaisseur de contaminant selon le Tableau 2 ;
- e) toutes autres informations qui, selon les techniques d'évaluation utilisées, sont réputées significatives, telles que par exemple un rapport de pilote sur l'efficacité du freinage.

Rapport sur l'état des pistes — Section calcul des performances de l'avion

1.1.3.4 La section calcul des performances de l'avion est un chapelet d'informations groupé séparé par une espace « » et s'achève par un retour et deux interlignes « <<≡ ». Cela sert à distinguer la section calcul des performances de l'avion de la section suivante conscience de la situation ou de la section suivante calcul des performances de l'avion concernant une autre piste.

L'information à fournir dans cette section se compose des éléments suivants :

- a) **Indicateur d'emplacement d'aérodrome** : Indicateur d'emplacement OACI à quatre lettres, conformément aux dispositions du Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement*.

Cette information est obligatoire.

Format : nnnn


Exemple : ENZH

- b) **Date et heure de l'évaluation** : date et heure (UTC) à laquelle l'évaluation a été effectuée par le personnel formé.

Cette information est obligatoire.

Format : MMDDhhmm

Exemple : 09111357

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
---	--	---

- c) **Numéro d'identification de piste le plus bas** : un numéro à deux ou trois caractères identifiant la piste pour laquelle l'évaluation est réalisée et communiqué.

Cette information est obligatoire.

Format : nn[L] or nn[C] or nn[R]

Exemple : 09L

- d) **Code d'état de la piste pour chaque tiers de piste** : nombre d'un seul chiffre identifiant le RWYCC évalué pour chaque tiers de piste. Les codes sont communiqués en un groupe de trois caractères séparés par un « / » pour chaque tiers. La direction pour l'indication des tiers de piste sera la direction vue depuis le numéro de désignation le plus bas.

Cette information est obligatoire.

Lorsque l'ATS communique à l'équipage de conduite des informations sur l'état de la surface des pistes, on fait toutefois référence aux sections dans l'ordre première, deuxième et troisième partie de la piste. La première partie désigne toujours le premier tiers de la piste tel que vu dans la direction de l'atterrissage ou du décollage, comme les Figures 1 et 2 l'illustrent.

Format : n/n/n


Exemple : 5/5/2

Note 1.— Un changement de RWYCC passant, disons, de 5/5/2 à 5/5/3 est jugé significatif. (Voir d'autres exemples ci-après).

Note 2.— Un changement de RWYCC nécessite une évaluation complète tenant compte de toutes les informations disponibles.

Note 3.— Les procédures d'attribution d'un RWYCC sont indiquées dans les paragraphes 1.1.3.12 à 1.1.3.16.

Note 4.— Les PANS-ATM (Doc 4444) de l'OACI présentent en détail la communication, à l'équipage de conduite, des informations sur l'état de la surface des pistes.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

- e) **Pourcentage de couverture de contaminant pour chaque tiers de piste** : un nombre identifiant la couverture en pourcentage. Les pourcentages doivent être communiqués dans un groupe de caractères pouvant comprendre jusqu'à 9 caractères séparés par une « / » pour chaque tiers de piste. L'évaluation est fondée sur une répartition égale dans les tiers de piste, en utilisant les orientations du Tableau 1.

Cette information est conditionnelle. Elle n'est pas communiquée pour un tiers de piste si celui-ci est sec ou couvert à moins de 10 %.

Format : [n]nn/[n]nn/[n]nn

Exemple :

25/50/100

NR/50/100 si le contaminant couvre moins de 10 % du premier tiers ;


25/NR/100 si le contaminant couvre moins de 10 % du deuxième tiers ;

25/50/NR si le contaminant couvre moins de 10 % du troisième tiers.

Avec une répartition inégale des contaminants, l'information supplémentaire doit être fournie dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes. Un texte normalisé devrait être utilisé.

Note. — S'il n'y a pas de renseignements à indiquer, insérer "NR" à l'endroit approprié dans le message pour indiquer à l'utilisateur qu'il n'existe pas d'information (/NR/).

- f) **Épaisseur des contaminants solides** : (exemple : eau stagnante pour chaque tiers de piste) : un numéro à deux ou trois chiffres représentant l'épaisseur évaluée (en mm) du contaminant pour chaque tiers de piste. L'épaisseur est communiquée dans un groupe de six à neuf caractères séparés par une « / » pour chaque tiers de piste, comme défini dans le Tableau 2. L'évaluation est fondée sur une répartition égale dans les tiers de piste, comme évalué par du personnel formé. Si des mesures sont incluses comme faisant partie du processus d'évaluation, les valeurs communiquées le sont toujours comme des épaisseurs évaluées, le personnel formé ayant fait intervenir son jugement pour considérer les épaisseurs mesurées comme représentatives pour le tiers de piste.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Édition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

Format : [n]nn/[n]nn/[n]nn

Exemples : 04/06/12 [EAU STAGNANTE]

NR/NR/100 [EAU STAGNANTE dans le dernier tiers seulement]

Cette information est conditionnelle. Elle est communiquée seulement pour EAU STAGNANTE.

Exemple de compte rendu de l'épaisseur d'un contaminant lorsqu'il y a un changement significatif

- 1) Après la première évaluation de l'état de la piste, un premier rapport sur l'état des pistes est produit. Le rapport initial se présente comme suit :


5/5/5 100/100/100 02/02/02 MOUILLEE/ MOUILLEE / MOUILLEE

Note. — Le chapelet complet d'informations n'est pas utilisé dans cet exemple.

- 2) Si les précipitations se poursuivent, un nouveau rapport sur l'état des pistes doit être produit car une évaluation ultérieure révèle un changement dans le code d'état de la piste. Un deuxième rapport sur l'état des pistes est donc créé comme suit :

2/2/2 100/100/100 03/03/03 EAU STAGNANTE/ EAU STAGNANTE/ EAU STAGNANTE

- 3) Avec encore plus de précipitations, une nouvelle évaluation révèle que l'épaisseur des précipitations est passée de 3 à 5 mm sur la longueur totale de la piste. Cependant, il n'est pas nécessaire de produire un nouveau rapport sur l'état des pistes car le code d'état de la piste n'a pas changé (le changement d'épaisseur est inférieur au seuil de 3 mm qui marque un changement significatif).
- 4) Une évaluation finale de la précipitation révèle que l'épaisseur est passée à 7mm. Un nouveau code d'état des pistes est nécessaire car ce changement d'épaisseur par rapport au dernier rapport sur l'état des pistes (deuxième code d'état des pistes), à savoir de 3 mm à 7 mm, est supérieur au seuil de 3 mm qui détermine un changement significatif. Un troisième rapport sur l'état des pistes est donc créé, comme suit :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

2/2/2 100/100/100 07/07/07 EAU STAGNANTE/ EAU STAGNANTE/ EAU STAGNANTE

Pour des contaminants autres que l'EAU STAGNANTE, l'épaisseur n'est pas indiquée. La position de ce type d'information dans le chapelet d'informations est alors identifiée par /NR/.

Exemple : /NR/

Lorsque l'épaisseur des contaminants varie de façon significative sur un tiers de piste, des renseignements supplémentaires doivent être fournis dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes.

Note. — Dans ce contexte, est significative toute variation d'épaisseur dans la direction latérale supérieure à deux fois l'épaisseur indiquée dans la colonne 3 du Tableau 2. La Circulaire 355 de l'OACI contient de plus amples informations.

- g) **Description de l'état de chaque tiers de piste** : inscrire en lettres capitales en employant les termes indiqués au paragraphe §2.9.5 du RACI 6001. Ces termes ont été harmonisés avec ceux des exigences des RACIs 3000, 4006, 5005 et 5007. Le type d'état est signalé en utilisant l'une des descriptions types d'état suivantes pour chaque tiers de piste, ceux-ci étant séparés par une barre oblique « / ».

Cette information est obligatoire.

EAU STAGNANTE

MOUILLEE

Forme : nnnn/nnnn/nnnn


Exemple : EAU STAGNANTE/ MOUILLÉE /EAU STAGNANTE

- h) **Largeur de la piste à laquelle les RWYCC s'appliquent si elle est inférieure à la largeur publiée** : il s'agit du numéro à deux chiffres représentant la largeur de piste déblayée, en mètres.

Cette information est optionnelle.

Forme : nn

Exemple : 30

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

Si la largeur de piste déblayée n'est pas symétrique par rapport à l'axe, des informations supplémentaires doivent être fournies dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes.

Rapport sur l'état des pistes – section conscience de la situation

1.1.3.5 Tous les messages de la section conscience de la situation se terminent par un point final. Cela permet de distinguer le message des messages ultérieurs.

L'information à inclure dans cette section se présente comme suit :

a) **Longueur réduite de piste**

Cette information est conditionnelle lorsqu'un NOTAM a été publié avec un nouvel ensemble de distances déclarées affectant la LDA.

Format : Texte fixe normalisé

RWY nn [L] ou nn [C] ou nn [R] LDA RÉDUITE À [n]nnn

Exemple : RWY 22L LDA RÉDUITE À 1450.

b) **Sable non adhérent sur la piste**

Cette information est optionnelle.

Format : RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] SABLE NON ADHÉRENT

Exemple : RWY 02R SABLE NON ADHÉRENT.

c) **Traitement chimique sur la piste**

Cette information est obligatoire.


Format : RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] TRAITÉE CHIMIQUEMENT.

Exemple : RWY 06 TRAITÉE CHIMIQUEMENT.

d) **État des voies de circulation**

Cette information est optionnelle.

Format : TWY [nn]n MÉDIOCRE.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

Exemple : TWY B MÉDIOCRE.

e) État des aires de trafic

Cette information est optionnelle.

Format : AIRE DE TRAFIC [nnnn] MÉDIOCRE.

Exemple : AIRE DE TRAFIC NORD MÉDIOCRE.

f) Utilisation approuvée et publiée du coefficient de frottement mesuré

Cette information est optionnelle.

g) Observations en langage clair utilisant seulement des caractères acceptables en lettres capitales.

Si possible, un texte normalisé devrait être élaboré.

Cette information est optionnelle.

Format : Combinaison de caractères acceptables dans laquelle l'utilisation d'un point final « . » indique la fin du message.

Caractères acceptables :

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

/[barre oblique] « . » [Point] « » [Espace]

Chapelet d'informations complet

1.1.3.6 Ce qui suit constitue un exemple de chapelet d'informations complet préparé pour diffusion :

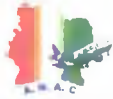
[En-tête COM et en-tête abrégée] (rempli par l' AIS)

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX

070645 EADDYNYX

SWEA0151 EADD 02170055

[Section calcul des performances de l'avion]

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

DIOS 02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR MOUILLÉE/ MOUILLÉE/
MOUILLÉE

[Section conscience de la situation]

RWY 09L TRAITEE CHIMIQUEMENT. TWY B MOYENNE. AIRE DE TRAFIC NORD
MOYENNE.

Évaluation d'une piste et attribution d'un code d'état de la piste

1.1.3.7 Le RWYCC évalué à communiquer pour chaque tiers de la piste est déterminé en suivant la procédure décrite aux paragraphes 1.1.3.12 à 1.1.3.16.

Note.— Des orientations sur les méthodes d'évaluation de l'état de la surface de la piste sont fournies dans l'appendice 1.

1.1.3.8 Si une zone de 25 % ou moins d'un tiers de piste est mouillée ou couverte d'un contaminant, il faudra communiquer un RWYCC 6.

1.1.3.9 Si la répartition du contaminant n'est pas uniforme, l'endroit de l'aire qui est mouillée ou couverte par le contaminant est décrit dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes.


1.1.3.10 Une description de l'état de la surface des pistes est fournie en utilisant les termes de contamination en lettres capitales du Tableau 3 – Attribution d'un code d'état des pistes (RWYCC).

1.1.3.11 Si plusieurs contaminants sont présents là où la couverture totale est supérieure à 25 % mais qu'aucun contaminant distinct ne couvre plus de 25 % de tout tiers de piste, le RWYCC est fondé sur le jugement du personnel formé, qui considère quel contaminant est le plus susceptible d'être sur le chemin de l'avion et quelle sera son incidence sur les performances dudit avion.

1.1.3.12 Le RWYCC est déterminé en utilisant le Tableau 3.

1.1.3.13 Les variables qui, dans le Tableau 3, peuvent affecter le code d'état de la piste sont :

a) le type de contaminant ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

b) l'épaisseur du contaminant ;

c) la température extérieure. La température de la surface de la piste, si elle est disponible, doit être utilisée de préférence.

1.1.3.14 Un RWYCC 5, 4, 3 ou 2 attribué ne sera pas porté à un rang supérieur.

1.1.3.15 Un RWYCC 1 ou 0 attribué peut être surclassé en utilisant les procédures ci-après (mais voir le paragraphe 1.1.3.16 ci-après) :

a) si un dispositif de mesure approuvé par l'ANAC est adéquatement utilisé et étalonné, et si toutes les autres observations appuient l'idée d'un RWYCC supérieur tel qu'estimé par du personnel formé ;

b) la décision de surclasser un RWYCC 1 ou 0 ne peut être fondée sur une seule méthode d'évaluation. Tous les moyens disponibles d'évaluation de la glissance d'une piste doivent être utilisés pour appuyer la décision ;


c) lorsque le RWYCC 1 ou 0 est surclassé, la surface de la piste est évaluée fréquemment durant la période où le RWYCC supérieur est en vigueur pour s'assurer que l'état de la surface de la piste ne se détériore pas au-dessous du code attribué ;

d) les variables qui peuvent être prises en compte dans l'évaluation pouvant avoir une incidence sur l'état de la surface de la piste sont, entre autres :

- i. toutes situations de précipitations ;
- ii. des températures changeantes ;
- iii. les effets du vent ;
- iv. la fréquence d'utilisation de la piste ;
- v. le type d'avion utilisant la piste.

1.1.3.16 L'utilisation des procédures énoncées au paragraphe 1.1.3.15 pour surclasser un RWYCC 1 ou 0 ne permettra pas d'aller au-delà d'un RWYCC 3.

1.1.3.17 Si un sablage ou d'autres traitements de la piste sont utilisés pour appuyer le surclassement, la surface de la piste est évaluée fréquemment pour s'assurer de l'efficacité continue du traitement.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

1.1.3.18 Le RWYCC déterminé à partir du Tableau 3 devrait être déclassé de façon appropriée en tenant compte de tous les moyens disponibles d'évaluation de la glissance de la piste, y compris les critères figurant dans le Tableau 4.

1.1.3.19 Les comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste, s'il y en a, seront pris en compte comme faisant partie du processus de suivi continu, en utilisant le principe suivant :

- a) un compte rendu de pilote sur l'efficacité du freinage sur la piste est pris en considération à des fins de déclassement;
- b) un compte rendu de pilote sur l'efficacité du freinage sur la piste ne peut servir à un surclassement que s'il est utilisé en combinaison avec d'autres renseignements qui soutiennent un tel surclassement.

Note 1.— Les procédures pour établir des comptes rendus spéciaux en vol sur l'efficacité du freinage sont décrites dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444), au chapitre 4 et à l'Appendice 1, Instructions pour la transmission en phonie des comptes rendus en vol.

Note 2.— Les procédures pour déclasser le RWYCC indiqué se trouvent au paragraphe 1.1.3.23, incluant l'utilisation du Tableau 5 – Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM).

1.1.3.20 Deux comptes rendus de pilotes consécutifs signalant une efficacité du freinage MÉDIOCRE sur la piste déclencheront une évaluation si un RWYCC de 2 ou mieux a été attribué.

1.1.3.21 Si un pilote a signalé une efficacité du freinage sur la piste INFÉRIEURE À MÉDIOCRE, il faut diffuser l'information, faire une nouvelle évaluation et envisager la suspension de toutes les opérations sur cette piste.

Note 1.— Si on le juge approprié, des activités de maintenance peuvent être effectuées simultanément ou avant qu'une nouvelle évaluation soit faite.

Note 2.— Des procédures de communication de renseignements pour les aéronefs à l'arrivée figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444), Section 6.6.

1.1.3.22 Le Tableau 4 indique la corrélation des comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste avec les RWYCC.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
---	--	---

1.1.3.23 Les Tableaux 3 et 4 combinés constituent la matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) du Tableau 5. La RCAM est un outil à utiliser pour évaluer l'état de la surface des pistes. Ce n'est pas un document autonome et elle doit être utilisée en conformité avec les procédures connexes, qui comportent deux parties principales

- c) Critères d'évaluation ;
- d) Critères d'évaluation pour déclassement.

1.2 Maintenance de l'aire de mouvement d'aérodrome

(Des orientations sur les caractéristiques de frottement de la surface, sont en cours d'élaboration.)

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableau 1 – Pourcentage de couverture pour les contaminants

<i>Pourcentage évalué</i>	<i>Pourcentage communiqué</i>
10 – 25	25
26 – 50	50
51 – 75	75
76 – 100	100

Tableau 2 – Évaluation de l'épaisseur des contaminants

<i>Contaminant</i>	<i>Valeurs valables à communiquer</i>	<i>Changement significatif</i>
EAU STAGNANTE	04, puis valeur évaluée	3 mm jusqu'à et y compris 15 mm

Note. — Pour l'EAU STAGNANTE, 04 (4 mm) est la valeur minimale de l'épaisseur à laquelle et au-dessus de laquelle l'épaisseur est communiquée. (À partir de 3 mm et en-dessous, le tiers de piste est considéré MOUILLÉ).

Tableau 3 – Attribution d'un code d'état de la piste (RWYCC)

<i>Description d'état de la piste</i>	<i>Code d'état de la piste (RWYCC)</i>
SÈCHE	6
MOUILLÉE (Surface de la piste couverte de toute humidité ou eau visible jusqu'à et y compris 3 mm d'épaisseur)	5
MOUILLÉE (piste "mouillée glissante")	3
EAU STAGNANTE (plus de 3 mm d'épaisseur)	2

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

Tableau 4 – Corrélation entre le code d'état de la piste et le compte rendu du pilote sur l'efficacité du freinage sur la piste

<i>Compte rendu du pilote sur l'efficacité du freinage sur la piste</i>	<i>Description</i>	<i>Code d'état de la piste</i>
N/A		6
BON.	La décélération au freinage est normale compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale	5
MOYENNE	La décélération au freinage est sensiblement réduite compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est sensiblement réduite.	3
MOYENNE À MÉDIOCRE	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre moyenne et médiocre.	2


 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

Tableau 5 – Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)

Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)			
Critères d'évaluation		Critères d'évaluation pour déclassement	
Code d'état des pistes	Description de la surface des pistes	Observation sur la décélération de l'avion ou sur la maîtrise en direction	Rapport consultatif du pilote sur l'efficacité du freinage
6	SÈCHE		
5	MOUILLÉE (La surface de piste est couverte de toute humidité visible ou d'eau d'une épaisseur inférieure à 3 mm)	La décélération au freinage est normale compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues appliqué ET la maîtrise en direction est normale.	BONNE
3	MOUILLÉE (Piste « mouillée glissante »)	La décélération au freinage est sensiblement réduite compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est sensiblement réduite.	MOYENNE
2	<i>Épaisseur de l'eau de 3 mm et plus :</i> EAU STAGNANTE	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre moyenne et médiocre	MOYENNE À MÉDIOCRE

1. Lorsqu'elle est disponible, la température de la surface de la piste devrait être utilisée de préférence.
2. L'exploitant d'aérodrome peut attribuer un code d'état des pistes supérieur (mais n'allant pas au-delà du code 3) pour chaque tiers de la piste, à condition que la procédure du §1.1.3.15 soit respectée.

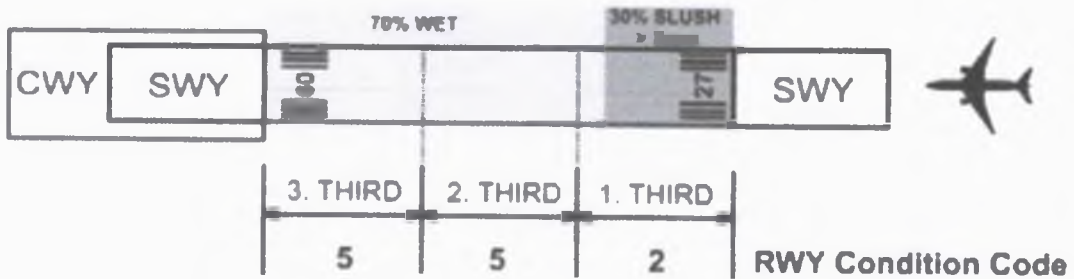
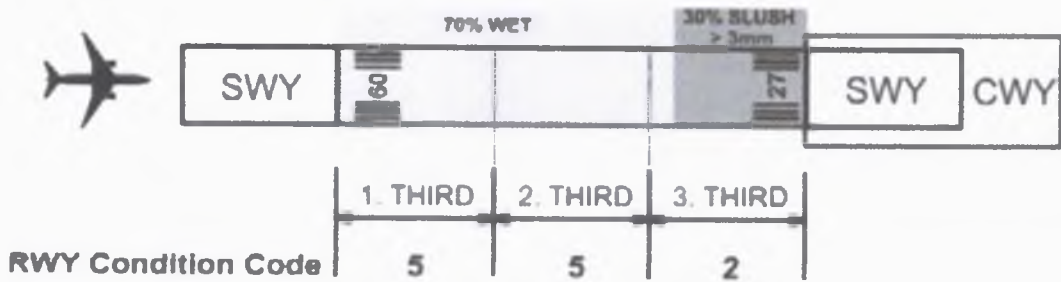
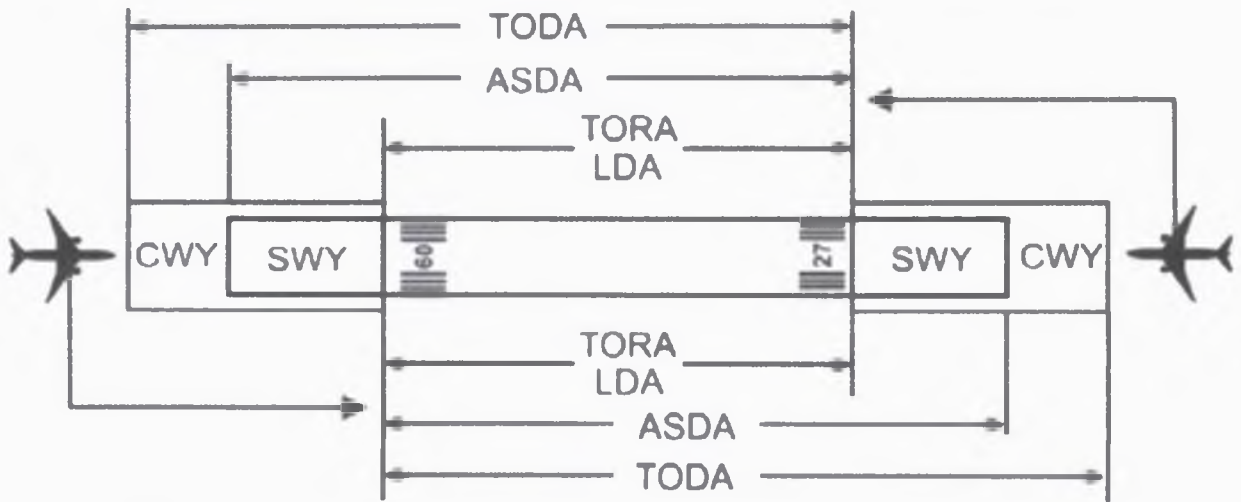


Figure 1. Code d'état des pistes communiqué par l'ATS à l'équipage de conduit pour les tiers de piste

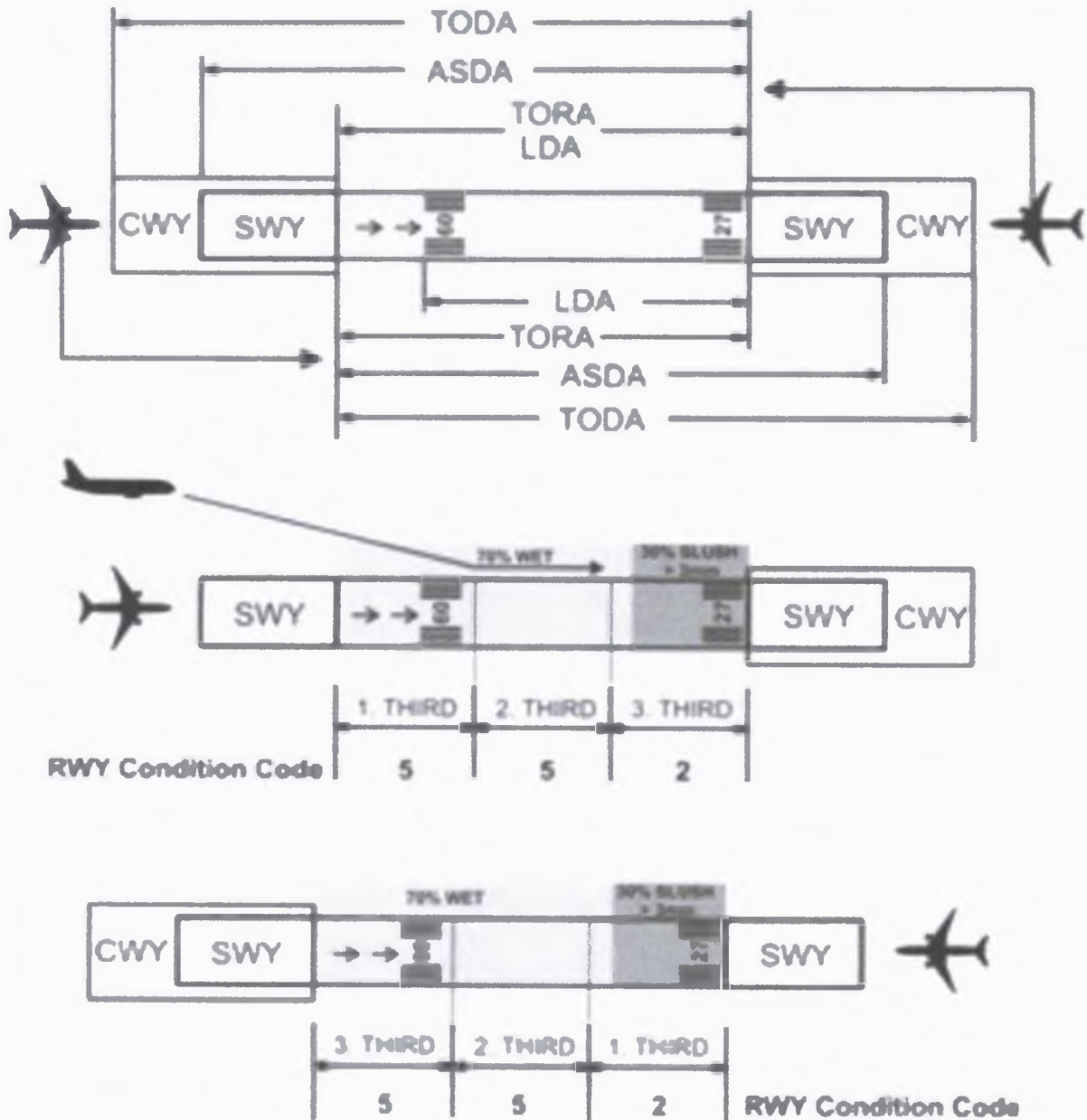




Figure 2. Code d'état des pistes par tiers de piste communiqué par l'ATS à l'équipage de conduite pour une piste avec seuil décalé


 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
---	--	---

APPENDICE 1 AU CHAPITRE 1 : METHODE D'ÉVALUATION DE L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES

		<i>RACI 6001</i>	<i>OBSERVATIONS</i>
CONCEPTION ET CONSTRUCTION	Pente	3.1.13 Pentés longitudinales 3.1.19 Pentés transversales	
	Texture	3.1.26 la profondeur moyenne de la texture superficielle d'une surface neuve soit au moins égale à 1,0 mm.	
	Niveau minimal de frottement fixé par l'ANAC	3.1.23 La surface d'une piste en dur sera construite ou refaite de manière à offrir des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement fixé par l'ANAC	Les critères fixés par l'ANAC pour les caractéristiques de frottement de la surface et les résultats obtenus à l'aide des méthodes d'évaluation fixées ou convenues par l'ANAC constituent la référence à partir de laquelle le suivi de tendance est effectué et évalué.
	Polissage	3.1.23 La surface d'une piste en dur sera construite ou refaite de manière à offrir des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement fixé par l'ANAC.	Le coefficient de polissage accéléré (CPA) est une mesure de résistance au dérapage sur un petit échantillon de la surface en pierre qui a subi une période standard de polissage.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
--	--	---

			<i>Accumulation de caoutchouc</i>	<i>Changement de géométrie</i>	<i>Polissage</i>
MÉTHODES D'ÉVALUATION POUR SUIVRE LA TENDANCE AU CHANGEMENT DU FROTTEMENT À LA SURFACE	Visuel — macrotexture	Un examen visuel ne fournira qu'une évaluation très brute de la macrotexture. Une importante accumulation de caoutchouc peut être identifiée.	X		
	Visuel — microtexture	Un examen visuel fournira une évaluation très brute de la microtexture et de la mesure dans laquelle la microtexture était comblée et recouverte par le caoutchouc.	X		
	Visuel — géométrie de la piste (formation de flaques)	Un examen visuel durant une tempête de pluie et le processus de séchage ultérieur de la piste révélera comment la piste se draine et s'il y a eu de quelconques changements de la géométrie de la piste qui provoquent la formation de flaques. L'épaisseur de toute flaque peut être mesurée à l'aide d'une règle ou de tout autre méthode/outil de mesure d'épaisseur approprié.		X	
	Au toucher — macrotexture	Une évaluation « au toucher » peut permettre de faire la différence entre les degrés de perte de texture mais non de les quantifier.	X		
	Au toucher — microtexture	Une évaluation « au toucher » peut permettre de déterminer si la microtexture a été comblée/couverte par l'accumulation de caoutchouc.	X		
	Méthode d'étalement de couches de graisse (MTD)	Mesure d'un volume — profondeur de texture moyenne (MTD) — essentiellement en utilisant la méthode d'étalement de couches de graisse, méthode de mesure utilisée aux fins de la recherche liée aux performances des avions.	X		
	Méthode d'étalement de couches de sable (verre) (MTD)	Mesure d'un volume — profondeur de texture moyenne (MTD). La méthode d'étalement de couches de sables (verre) n'est pas identique à la méthode d'étalement de couches de graisse. Il n'y a actuellement aucun rapport accepté internationalement entre ces deux méthodes.	X		
	Laser — stationnaire (MPD)	Mesure d'un profil — Profondeur de profil moyenne (MPD). Il n'y a pas de rapport établi entre la MTD et la MPD. Le rapport doit être établi pour les appareils laser utilisés et la méthode de mesure volumétrique préférée qui est employée.	X		
	Laser — en déplacement (MPD)				


 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
---	--	---

			<i>Accumulation de caoutchouc</i>	<i>Changement de géométrie</i>	<i>Polissage</i>
	<p>Mesure du frottement — épaisseur appliquée contrôlée de l'eau</p>	<p>Une mesure du frottement est un produit de système qui inclut toutes les caractéristiques de frottement de la surface et les caractéristiques de l'appareil de mesure lui-même. Toutes les variables autres que celles qui sont liées aux caractéristiques de frottement de la surface doivent être contrôlées afin d'établir le rapport entre les valeurs mesurées et les caractéristiques de frottement de la surface.</p> <p>Le produit du système est un nombre sans dimension qui est lié aux caractéristiques de frottement de la surface et à ce titre constitue aussi une mesure de la macrotexture. [Le nombre généré par le système doit être groupé avec d'autres renseignements (méthodes d'évaluation) pour identifier quelles sont les caractéristiques de frottement de la surface qui influencent de façon significative le produit du système.]</p> <p>Il est reconnu qu'il n'y a actuellement pas de consensus au sein de l'industrie aéronautique sur la manière de contrôler l'incertitude liée à la capacité de répétition et de reproduction et à la stabilité dans le temps. Il est essentiel que cette incertitude soit aussi mince que possible, aussi l'OACI a-t-elle rendu plus strictes les normes liées à l'utilisation d'appareils de mesure du frottement, y compris en ce qui concerne la formation du personnel qui utilise ces appareils.</p>	X		X
	<p>Mesure du frottement — humidité naturelle</p>	<p>Les mesures du frottement effectuées dans des conditions d'humidité naturelle durant une tempête de pluie pourraient révéler si des portions d'une piste risquent de voir des flaques se former et/ou de ne plus répondre aux critères fixés par l'ANAC.</p>	X	X	X
	<p>Modélisation de l'écoulement des eaux et prédictions de l'épaisseur de l'eau</p>	<p>Des technologies émergentes fondées sur l'utilisation d'un modèle de la surface de la piste décrivant sa surface géométrique (cartographie) et regroupées avec les renseignements provenant des capteurs concernant l'épaisseur de l'eau permettent d'obtenir des renseignements en temps réel et ainsi de contrôler la surface de la piste complète et de prévoir les épaisseurs d'eau.</p>		X	

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
---	--	---

CHAPITRE 2 : FORMATION DU PERSONNEL

- 2.1 Il est reconnu que les renseignements fournis par le personnel de l'aérodrome qui évalue l'état de surface des pistes et en rend compte sont cruciaux pour le succès du rapport sur l'état des pistes. À elle seule, une erreur dans le compte rendu de l'état d'une piste ne devrait pas causer d'accident ou d'incident. Les tolérances d'exploitation devraient prévoir une erreur raisonnable dans l'évaluation, y compris une évolution non signalée de l'état de la piste. Toutefois, une erreur dans l'état signalé de la piste peut signifier que les tolérances ne sont plus suffisantes pour prendre en compte d'autres variations opérationnelles (vent arrière inattendu, altitude et vitesse élevées à la verticale du seuil ou arrondi prolongé).
- 2.2 À cela, il faut ajouter la nécessité de fournir les renseignements évalués dans un format permettant de les diffuser, ce qui exige que les limitations inhérentes à la syntaxe de diffusion soient bien comprises. Cela limite de plus la rédaction des observations en langage clair qui peuvent être fournies.
- 2.3 Il est important de suivre les procédures normalisées pour la communication des renseignements évalués sur l'état de surface des pistes pour faire en sorte que la sécurité ne soit pas compromise lorsque des avions utilisent des pistes mouillées ou contaminées. Le personnel doit être formé dans les domaines de compétence pertinents et leur compétence sera vérifiée de la manière prescrite par l'ANAC pour garantir qu'on puisse faire confiance à leurs évaluations.
- 2.4 Le programme de formation peut inclure une formation initiale et une formation périodique de recyclage dans les domaines suivants :
- a) connaissance de l'aérodrome, y compris les marques, panneaux indicateurs et feux d'aérodrome ;
 - b) procédures d'aérodrome décrites dans le manuel d'aérodrome ;
 - c) plan d'urgence d'aérodrome ;
 - d) procédures de préparation des avis aux aviateurs/aviatrices (NOTAM) ;
 - e) procédures d'achèvement/de préparation relatives au RCR ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes</p> <p>« RACI 6126 »</p>	<p>Edition 1 Date : 19/04/2019 Amendement 0 Date : 19/04/2019</p>
---	--	---

- f) règles de conduite sur l'aérodrome ;
- g) procédures de contrôle de la circulation aérienne sur l'aire de mouvement ;
- h) procédures d'exploitation radiotéléphonique ;
- i) expressions conventionnelles utilisées dans le contrôle d'aérodrome, y compris le code d'épellation en radiotéléphonie de l'OACI ;
- j) procédures et techniques d'inspection des aérodromes ;
- k) types de contaminants de piste et comptes rendus à leur sujet ;
- l) évaluation et compte rendu des caractéristiques de frottement de la surface des pistes ;
- m) emploi du dispositif de mesure du frottement des pistes ;
- n) étalonnage et entretien du dispositif de mesure du frottement des pistes ;
- o) conscience des incertitudes quant aux informations visées aux alinéas l) et m) ;
- p) procédures d'exploitation par faible visibilité.

Note : la circulaire 355 de l'OACI donne des détails du contenu de la formation sur le RCR

--- FIN ---