



MINISTRE DES TRANSPORTS

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

23 DEC. 2022

DECISION N° 009769 /ANAC/DTA/DSNAA portant  
adoption de l'amendement n°2 du Guide relatif à la sécurité  
des pistes « GUID-AGA-6104 »

Abidjan, le

**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** le Décret n° 2022-160 du 09 mars 2022 portant modification des articles 7, 9, et 10 du 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 décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** l'Arrêté n° 41/MT/CAB du 06 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la certification des aérodromes, dénommé RACI 6003 ;

**Vu** l'Arrêté n° 44/MT/CAB du 06 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes, dénommé RACI 6001 ;

**Sur** proposition du Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aérodromes, et après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile,

## **DECIDE:**

### **Article 1: Objet**

La présente décision adopte l'édition n°1 du guide relatif à la sécurité des pistes, référencé « GUID-AGA-6104 ».

### **Article 2: Champ d'application**

Le GUID-AGA-6104 s'applique aux aérodromes de Côte d'Ivoire.

### **Article 3: Portée**

Le GUID-AGA-6104 a pour objet de fournir, à l'exploitant d'aérodrome, des orientations sur la sécurité des pistes, en prenant en compte les PANS – aérodromes relatives à la sécurité des pistes.

### **Article 4: Mise en œuvre**

Le Directeur de la Sécurité de Navigation Aérienne et des Aérodromes est responsable de l'application de la présente décision.

### **Article 5: Entrée en vigueur**

La présente décision abroge toutes les dispositions antérieures, notamment la décision n°00006957/ANAC/DSNAA/DTA du 13 décembre 2018 portant adoption du guide de planification et d'élaboration du plan d'urgence d'aérodrome « RACI 6111 ». Elle entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.



**Sinaly SILUE**

**PJ :** Edition n°1 du guide relatif à la sécurité des pistes ,  
« GUID-AGA-6104 »

#### **Ampliation**

- Toutes Directions
- Exploitant d'aérodrome
- Fournisseur de service de la navigation aérienne
- SDIDN (Q-Pulse et site Web ANAC)



MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
**AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE  
DE CÔTE D'IVOIRE**

Abidjan, le **23 DEC. 2022**

**NOTE D'ACCOMPAGNEMENT**

**ÉDITION N°3, AMENDEMENT N°2**

**DU**

**GUIDE RELATIF A LA SECURITE DES PISTES « GUID-AGA-6104 »**

L'amendement n°2 du GUID-AGA-6104 est une nouvelle édition (3<sup>ième</sup> édition). Elle annule et remplace l'édition antérieure et est applicable à compter de sa date de signature.



MINISTRE DES TRANSPORTS

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

Réf. : GUID-AGA-6104

# **GUIDE RELATIF A LA SECURITE DES PISTES**

## **« GUID-AGA-6104 »**

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son Autorité

Troisième édition – Août 2022



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

**GUIDE RELATIF A LA SECURITE DES PISTES**  
**« GUID-AGA-6104 »**

Édition : 3  
Date : 30/08/2022  
Amendement : 2  
Date : 30/08/2022

**PAGE DE VALIDATION**

	NOMS ET PRENOMS	FONCTIONS	DATE/VISA
REDACTION	BAMBA Yahaya	Chargé d'études des Aéroports	30/08/2022
	OHUI Monet Achi Theodore	Chef de Service Normes des Aéroports (SNA)	30/08/2022
	KOUAME Dongo edgar	Chef de Service Sécurité des Aéroports (SSA)	30/08/2022
VALIDATION	Konan KOFFI	Président du comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile	08/12/2022
APPROBATION	Sinaly SILUE	Directeur Général	23.12.22



## LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
i	3	30/08/2022	2	30/08/2022
ii	3	30/08/2022	2	30/08/2022
iii	3	30/08/2022	2	30/08/2022
iv	3	30/08/2022	2	30/08/2022
v	3	30/08/2022	2	30/08/2022
vi	3	30/08/2022	2	30/08/2022
vii	3	30/08/2022	2	30/08/2022
viii	3	30/08/2022	2	30/08/2022
ix	3	30/08/2022	2	30/08/2022
1-1	3	30/08/2022	2	30/08/2022
1-2	3	30/08/2022	2	30/08/2022
2-1	3	30/08/2022	2	30/08/2022
2-2	3	30/08/2022	2	30/08/2022
2-3	3	30/08/2022	2	30/08/2022
2-4	3	30/08/2022	2	30/08/2022
2-5	3	30/08/2022	2	30/08/2022
2-6	3	30/08/2022	2	30/08/2022
2-7	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An1-1	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An1-2	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An2-1	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An2-2	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An2-3	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An2-4	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An3-1	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An3-2	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An3-3	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An4-1	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An4-2	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An5-1	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An6-1	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An6-2	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An6-3	3	30/08/2022	2	30/08/2022
An6-4	3	30/08/2022	2	30/08/2022





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

**GUIDE RELATIF A LA SECURITE DES PISTES**  
**« GUID-AGA-6104 »**

Édition : 3  
Date : 30/08/2022  
Amendement : 2  
Date : 30/08/2022

**TABLEAU DES AMENDEMENTS**

<i>Edition/ Amendement</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i>
Edition 01		
/	- Création du document	19/08/2014
Amendement 00		01/01/2015
		01/01/2015
Edition 02	- Changement du titre du RACI 6111 « Guide relatif à la sécurité des pistes » au lieu de « Guide relatif au programme national de sécurité des pistes »	13/12/2018
/		01/01/2020
Amendement 01	- Prise en compte de l'amendement du PANS-AGA	01/01/2020
Edition 03	- Mise à jour conformément au format du PROC-ORG-1500	
/	- Insertion de l'annexe 2 « Termes de référence d'une équipe de sécurité de pistes » et de l'annexe 3 « Liste de vérification de l'équipe de sécurité de pistes »	
Amendement 02		





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

## GUIDE RELATIF A LA SECURITE DES PISTES « GUID-AGA-6104 »

Édition : 3  
Date : 30/08/2022  
Amendement : 2  
Date : 30/08/2022

### ABREVIATIONS ET SIGLES

- ANSP** Prestataire de services de navigation aérienne (Air navigation services provider)
- FOD** Objet intrus (Foreign object debris/damage)
- SMGCS** Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface (Surface movement guidance and control system)



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

**GUIDE RELATIF A LA SECURITE DES PISTES**  
**« GUID-AGA-6104 »**

Édition : 3  
Date : 30/08/2022  
Amendement : 2  
Date : 30/08/2022

**LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE**

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
RACI 6001	ANAC	Conception et exploitation techniques des aérodromes	8 <sup>ème</sup> édition Amendement 10	04/11/2020
RACI 6111	ANAC	Guide relatif à la sécurité des pistes	2 <sup>ème</sup> édition Amendement 01	07/11/2018
Doc 9870	OACI	Manuel sur la prévention des incursions de piste	1 <sup>ère</sup> édition	2017
Doc 9981	OACI	PANS – Aérodomes	3 <sup>ème</sup> édition	2020



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

**GUIDE RELATIF A LA SECURITE DES PISTES**  
**« GUID-AGA-6104 »**

Édition : 3  
Date : 30/08/2022  
Amendement : 2  
Date : 30/08/2022

**LISTE DE DIFFUSION**

Code	Direction/Sous-Direction/Service de l'ANAC	Support de diffusion	
		Papier	Electronique
DG	Direction Générale		X
DSSC	Direction de la Sécurité et du Suivi de la Conformité		X
DSV	Direction de la Sécurité des Vols		X
DSF	Direction de la Sécurité et de la Facilitation		X
DAAF	Direction des Affaires Administratives et Financières		X
DSNAA	Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aérodomes		X
DTA	Direction du Transport Aérien	X	X
SDIDN	Sous-Direction de l'informatique et de la Documentation Numérique		X





Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

## GUIDE RELATIF A LA SECURITE DES PISTES « GUID-AGA-6104 »

Édition : 3  
Date : 30/08/2022  
Amendement : 02  
Date : 30/08/2022

### TABLE DES MATIERES

PAGE DE VALIDATION .....	i
LISTE DES PAGES EFFECTIVES .....	ii
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS.....	iii
TABLEAU DES AMENDEMENTS .....	iv
TABLEAU DES RECTIFICATIFS.....	v
ABREVIATIONS ET SIGLES.....	vi
LISTE DE DIFFUSION .....	viii
TABLE DES MATIERES.....	ix
CHAPITRE 1 : GENERALITES ET OBJECTIFS .....	1-1
CHAPITRE 2 : PRATIQUES OPERATIONNELLES .....	2-1
ANNEXE 1. MANDAT ET COMPOSITION DE L'ÉQUIPE DE SÉCURITÉ DES PISTES .....	AN1-1
ANNEXE 2. TERMES DE REFERENCE D'UNE EQUIPE DE SECURITE DE PISTES.....	AN2-1
ANNEXE 3. LISTE DE VERIFICATION DE L'EQUIPE DE SECURITE DE PISTES.....	AN3-1
ANNEXE 4. GUIDE DE PRATIQUES OPTIMALES DE DÉTECTION, D'ÉLIMINATION ET DE PUBLICATION DES POINTS CHAUDS .....	AN4-1
ANNEXE 5. FACTEURS CONTRIBUANT AUX ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ CONCERNANT LES PISTES.....	AN5-1
ANNEXE 6. SUSPENSION DES ACTIVITÉS SUR DES PISTES OU FERMETURE DE PISTES .....	AN6-1

## CHAPITRE 1 : GENERALITES ET OBJECTIFS

### 1.1. Généralités

1.1.1 La sécurité des pistes est une priorité essentielle des exploitants d'aérodrome, des exploitants d'aéronefs et des services de la circulation aérienne (ATS). La prévention à la fois des incursions sur piste et des sorties de piste devrait être un élément important de leurs programmes et activités visant à améliorer la sécurité des pistes. L'exploitant d'aérodrome et l'ATS ne peuvent pas à eux seuls améliorer ou gérer efficacement la sécurité des pistes sans coordination et coopération avec les autres parties prenantes.

1.1.2 L'amélioration de la sécurité des pistes sur un aérodrome est un processus collaboratif. La tâche principale consiste à élaborer un plan d'action pour la sécurité des pistes qui définit et traite les questions de sécurité au moyen de mesures efficaces de détermination des dangers et d'atténuation des risques.

1.1.3 La collecte, le contrôle et l'analyse des données sur les résultats en matière de sécurité des pistes aident grandement à comprendre et à gérer de façon proactive les risques liés aux activités se déroulant sur les pistes

*Note 1. — Le Manuel de l'OACI sur la prévention des incursions sur piste (Doc 9870) contient de plus amples orientations.*

*Note 2. — Le GUID-AGA-6114 contient de plus amples informations sur la présence de FOD sur les pistes.*

*Note 3. — Le GUID-AGA-6123 contient de plus amples informations sur le péril animalier concernant les pistes.*

*Note 4. — L'expression « incursion sur piste » englobe les « atterrissages trop courts » et les « sorties en bout de piste ».*

1.1.4 Le présent guide traite de la mise sur pied d'une équipe de sécurité des pistes aux aérodromes, de la détermination des dangers liés à la sécurité des pistes, de l'élaboration et de la mise en œuvre de plans d'action, de la collecte de données et de la diffusion des informations de sécurité.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p><b>GUIDE RELATIF A LA SECURITE DES PISTES</b></p> <p><b>« GUID-AGA-6104 »</b></p>	<p>Édition : 3 Date : 30/08/2022 Amendement : 02 Date : 30/08/2022</p>
---	--	--

## 1.2. Objectifs

1.2.1 L'exploitant d'aérodrome mettra sur pied une équipe de sécurité des pistes composée d'organismes appropriés exerçant des activités ou fournissant des services sur l'aérodrome.

1.2.2 L'équipe de sécurité des pistes déterminera les dangers concernant les pistes. Ces dangers peuvent être liés à la conception, aux marques, aux panneaux de signalisation et aux dispositifs lumineux de l'aérodrome, ainsi qu'à des opérations ou des procédures d'aérodrome.

1.2.3 Dans le cadre des activités de l'équipe de sécurité des pistes, des mesures seront prises afin d'atténuer les dangers déterminés en application du paragraphe ci-dessus et, selon qu'il convient, de réduire le risque de sécurité des événements concernant la sécurité des pistes, notamment les suivants :

- a) incursions sur piste ;
- b) sorties de piste ;
- c) confusion sur les pistes ; et
- d) suspension des activités sur des pistes ou fermeture de pistes.

1.2.4 L'équipe de sécurité des pistes élaborera et mettra en œuvre des procédures afin de préserver la sécurité des pistes durant les situations anormales, y compris la suspension des activités sur des pistes.

1.2.5 Des procédures de collecte, de contrôle, d'analyse et de protection des données et des informations de sécurité seront établies afin d'aider à comprendre et à améliorer les résultats en matière de sécurité des pistes.

1.2.6 Des informations de nature à renforcer la sécurité des pistes, notamment les points chauds constatés et des procédures locales spécifiques, seront communiquées aux utilisateurs appropriés.

## CHAPITRE 2 : PRATIQUES OPERATIONNELLES

### 2.1 Équipe de sécurité des pistes (RST)

- 2.1.1 Le mandat et la composition de l'équipe de sécurité des pistes (RST) seront établis et indiqués dans le manuel de l'aérodrome. Les activités à prendre en compte dans le mandat et la composition proposée d'une RST font l'objet de l'appendice 1 au présent guide.
- 2.1.2 Tous les organismes engagés dans les activités de la RST devraient participer à un processus collaboratif de détermination des dangers et d'évaluation du risque de sécurité, ainsi qu'à l'élaboration d'un bon plan d'action pour la sécurité des pistes.
- 2.1.3 Le rôle principal de la RST devrait être d'élaborer un plan d'action pour la sécurité des pistes. Ce plan devrait au moins faciliter la détermination des dangers pour la sécurité des pistes et l'exécution des évaluations du risque de sécurité concernant les pistes et recommander des mesures pour l'élimination des dangers et l'atténuation du risque résiduel. Les mesures peuvent être élaborées en fonction d'événements locaux ou tenir compte d'informations provenant de bases de données externes.

*Note 1. — Le plan d'action pour la sécurité des pistes peut être soutenu par un processus de gestion du risque de sécurité dans le cadre du système de gestion de la sécurité de l'aérodrome, conformément au Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).*

*Note 2. — Des indications détaillées sur l'établissement d'une équipe de sécurité des pistes figurent dans le document de l'OACI intitulé Runway Safety Team Handbook.*

*Note 3. — Une liste de facteurs contribuant aux événements de sécurité concernant les pistes figure dans l'appendice 3 au présent guide*

- 2.1.4 L'exploitant d'aérodrome devrait avoir la responsabilité du plan d'action pour la sécurité des pistes et veiller à ce que celui-ci soit un élément efficace du système de gestion de la sécurité de l'aérodrome, selon qu'il convient.



## 2.2 Prévention des incursions sur piste

- 2.2.1 Les ajouts et les modifications apportés à l'infrastructure en place seront conçus de manière à éviter les incursions sur piste.
- 2.2.2 Les modifications faites aux pratiques et aux procédures de l'aire de manœuvre, y compris les travaux prévus et les travaux en cours, devraient tenir compte de la sécurité des pistes et peuvent nécessiter de consulter la RST. Il conviendrait d'effectuer une évaluation de sécurité lorsque des modifications sont apportées aux procédures ou à l'infrastructure de l'aire de manœuvre (voir le GUID-AGA-6111).
- 2.2.3 Les exploitants d'aérodrome identifieront les voies de circulation de manière à éviter les erreurs de navigation au sol et la confusion dans les communications.

*Note. — Le RACI 6001— Conception et exploitation technique des aérodromes, Chapitre 5, contient de plus amples dispositions sur l'identification des voies de circulation.*

- 2.2.4 L'exploitant d'aérodrome devrait éviter les obstructions qui gênent la vue depuis la tour de contrôle de la circulation aérienne (ATC). Les risques de sécurité liés aux obstructions qui réduisent la capacité de voir l'aire de manœuvre depuis la tour seront évalués et dûment atténués.
- 2.2.5 Les procédures d'inspection des pistes devraient tenir compte de la prévention des incursions sur piste.
- 2.2.6 L'exploitant d'aérodrome produira des cartes d'aérodrome indiquant les points qui présentent un risque d'incursion sur piste (points chauds). Ces cartes seront révisées périodiquement selon les besoins, distribuées localement aux conducteurs appelés à circuler sur l'aire de manœuvre et reproduites dans la publication d'information aéronautique (AIP) de l'État.



*Note. — Des exemples de cartes montrant des points chauds sont donnés dans le Manuel OACI sur la prévention des incursions sur piste (Doc 9870).*

2.2.7 Les risques de sécurité liés aux points chauds constatés seront évalués ou atténués dans les meilleurs délais.

*Note. — Des informations sur les points chauds figurent dans l'appendice 2 au présent guide.*

2.2.8 La prévention des incursions sur piste sera prise en compte si l'exploitant d'aérodrome élabore des systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) en coopération avec le prestataire de services de navigation aérienne de l'aérodrome.

*Note. — De plus amples informations figurent dans guide sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (GUID-AGA-6109).*

2.2.9 La RST examinera le plan d'action pour la sécurité des pistes lorsqu'une ou plusieurs des circonstances suivantes se produisent :

- a) le volume et la densité de circulation des aéronefs et des véhicules augmentent considérablement ;
- b) une exploitation en conditions de faible visibilité inférieures à celles qui sont actuellement permises est prévue ;
- c) la configuration de l'aérodrome a changé (p. ex. mise en service de nouvelles pistes, voies de circulation ou aires de trafic).

2.2.10 La RST examinera périodiquement la fourniture et l'utilisation des aides visuelles visant à protéger les pistes.

2.2.11 L'exploitant d'aérodrome établira et mettra en œuvre un programme formel de formation et d'évaluation des conducteurs appelés à circuler sur l'aire de manœuvre et examinera périodiquement les directives destinées aux conducteurs.



2.2.12 Les exploitants d'aérodrome veilleront à ce que tous les conducteurs des véhicules utilisés sur l'aire de manœuvre soient informés des conditions d'exploitation de l'aire de manœuvre (piste en service, visibilité, etc.) au début de leur quart de travail, et à ce qu'il leur soit rappelé de garder conscience de la situation tout au long de leur quart.

2.2.13 Les exploitants d'aérodrome veilleront à ce que les procédures de contrôle des véhicules utilisés sur l'aire de manœuvre soient élaborées et mises en œuvre en coopération avec le contrôle de la circulation aérienne.

### **2.3 Prévention des sorties de piste**

2.3.1 Lorsque des systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) sont utilisés, l'exploitant d'aérodrome veillera à ce que les zones critiques et sensibles associées à ces aides de navigation soient protégées et à ce que leurs signaux ne soient pas perturbés.

2.3.2 Les exploitants d'aérodrome veilleront à ce que les feux aéronautiques au sol, les panneaux de signalisation et les marques conviennent à l'exploitation prévue des pistes. En particulier :

- a) les marques de point cibles et de seuil seront clairement visibles, contraster avec la surface et être entretenues ;
- b) les points d'attente avant piste seront dotés de marques et de panneaux de signalisation clairs et, s'il y a lieu, d'un dispositif lumineux permettant d'éviter que des aéronefs au départ ne commencent la course de décollage au mauvais point d'entrée sur la piste ;
- c) l'installation de panneaux de signalisation indiquant la distance de roulement utilisable au décollage aux points d'attente avant piste servant aux décollages depuis une intersection devrait être envisagée ; et
- d) l'utilisation d'aides visuelles indiquant la longueur de piste restante devrait être envisagée.

2.3.3 Les dépôts de caoutchouc et les autres contaminants présents sur les pistes seront enlevés en temps utile pour maintenir l'adhérence de la surface.



- 2.3.4 La communication d'informations sur le vent par l'ATS aux aéronefs en approche, notamment la direction, la force et les rafales, réduit la probabilité de sortie de piste. Les capteurs de mesure et les indicateurs de direction du vent devraient être situés de manière à donner la meilleure indication possible des conditions régnant le long des pistes et dans les zones de toucher des roues.
- 2.3.5 Les exploitants d'aérodrome veilleront à l'exactitude des distances déclarées indiquées aux services d'information aéronautique (AIS) pour publication dans l'AIP.
- 2.3.6 Les exploitants d'aérodrome veilleront à ce que des procédures soient en place pour le calcul exact des distances déclarées temporairement réduites (p. ex. en raison de travaux sur les pistes). Lorsque des distances déclarées réduites sont en vigueur, ils veilleront à ce que les marques, les dispositifs lumineux et les panneaux de signalisation temporaires représentent avec exactitude les distances réduites et à ce que celles-ci soient dûment communiquées à l'AIS pour publication. Il conviendrait d'envisager des mesures pour restreindre l'accès aux points intermédiaires d'accès aux pistes.

## **2.4 Confusion sur les pistes**

- 2.4.1 Afin d'établir des mesures visant à réduire le risque de confusion sur les pistes, la RST effectuera une évaluation de sécurité portant notamment sur les points suivants :
- a) exploitation de nuit ;
  - b) exploitation par faible visibilité ;
  - c) conditions météorologiques défavorables ;
  - d) manque de précision des communications radiotéléphoniques ;
  - e) dispositifs lumineux, marques et panneaux de signalisation inadéquats ;
  - f) départs depuis une intersection ;
  - g) travaux en cours ;



- h) utilisation de voies de circulation parallèles ;
- i) délivrance ou modification tardive d'une autorisation de départ ;
- j) contraintes de temps ;
- k) géométrie et configuration des voies de circulation et des pistes ; et
- l) utilisation de pistes comme voies de circulation.

2.4.2 L'aire de manœuvre ne présentera pas de situation pouvant donner lieu à l'utilisation erronée d'une piste. Les mesures d'atténuation peuvent comprendre les suivantes :

- a) détermination et publication appropriées des points chauds ;
- b) réduction de la taille/largeur des voies de circulation s'ouvrant sur une piste ;
- c) fermeture de certaines voies d'entrée sur piste ;
- d) masquage des panneaux de signalisation susceptibles de semer la confusion durant des travaux en cours ;
- e) isolement des itinéraires lumineux de circulation au sol ;
- f) utilisation de marques améliorées.

*Note. — Presque tous les événements survenus au départ dans lesquels la bonne piste n'a pas été dûment identifiée ont été causés par un laisser-aller dans l'acquisition visuelle. Ce genre de situation se produit le plus souvent lorsqu'une chaussée proche de la bonne piste et présentant plus ou moins la même orientation est choisie.*

2.4.3 La RST tiendra compte des performances et des facteurs humains dans la sélection des mesures d'atténuation décrites au §2.4.2.



## **2.5 Suspension des activités sur des pistes ou fermeture de pistes**

2.5.1 Des procédures pour la suspension des activités sur des pistes ou la fermeture programmée de pistes seront établies en collaboration entre l'exploitant d'aérodrome et l'ATS. Ces procédures définiront les rôles et les responsabilités, les méthodes de diffusion des informations et les dispositions pour la reprise des activités. Elles devraient être coordonnées et examinées régulièrement avec les parties prenantes concernées, et elles peuvent comprendre des scénarios locaux précis.

*Note 1.— Des exemples de scénario et de contenu pour les procédures de suspension des activités sur des pistes ou de fermeture programmée de pistes figurent dans l'appendice 4 au présent guide.*

2.5.2 Lorsque les activités sur une piste sont suspendues ou qu'une piste est fermée, une communication et une coordination étroites devraient être assurées entre l'exploitant d'aérodrome, l'ATS, les organismes AIS (s'il y a lieu) et les utilisateurs des pistes.

2.5.3 L'exploitant d'aérodrome, en collaboration avec l'ATS, veillera à ce que les travaux qu'il est prévu d'effectuer sur une piste se déroulent, dans la mesure du possible, durant les périodes de moindre trafic de la journée ou de l'année.



## **ANNEXE 1. MANDAT ET COMPOSITION DE L'ÉQUIPE DE SÉCURITÉ DES PISTES**

- 1.1 Le mandat (ToR) de l'équipe de sécurité des pistes (RST) comprendra au moins les tâches suivantes :
- a) analyser les données de sécurité concernant le nombre, le type et, si possible, la gravité des incursions sur piste ;
  - b) tenir compte des conclusions des rapports d'enquête dans la détermination des points chauds locaux ou des zones posant problèmes sur l'aérodrome ;
  - c) travailler de manière cohésive afin de mieux comprendre les difficultés de fonctionnement du personnel travaillant dans d'autres zones et recommander des domaines d'amélioration ;
  - d) veiller à ce que les recommandations relatives à la prévention des incursions sur piste soient mises en œuvre ;
  - e) déterminer les zones posant problèmes localement et suggérer des améliorations ;
  - f) mener des campagnes de sensibilisation à la sécurité des pistes qui sont axées sur les problèmes locaux ; par exemple, produire et distribuer des cartes des points chauds locaux ou d'autres éléments d'orientation jugés nécessaires ; et
  - g) examiner régulièrement les activités sur l'aérodrome et les pistes afin de détecter proactivement toute situation qui peut contribuer aux risques pour la sécurité des pistes.

*Note. — De plus amples informations sur le mandat de la RST figurent dans le document de l'OACI intitulé Runway Safety Team Handbook.*

- 1.2 La RST devrait être composée de représentants :
- a) de l'exploitant d'aérodrome ;
  - b) des services de la circulation aérienne ;



- c) des exploitants aériens commerciaux ;
- d) du personnel de conduite qui connaissent bien l'aérodrome ; et
- e) de la communauté de l'aviation générale (s'il y a lieu).

1.3 La RST peut aussi comprendre des représentants :

- a) de l'autorité de réglementation (en qualité d'observateur) ;
- b) des autorités militaires (le cas échéant, si l'aérodrome est utilisé de manière conjointe ou a aussi un rôle militaire) ;
- c) des services de soutien (restauration en vol, assistance au sol, etc.) ;
- d) des prestataires de services d'urgence ;
- e) d'organismes spécialisés (météorologues, ornithologues, service d'enquête sur les accidents (AIA), etc.) (sur invitation) ; et
- f) il peut être envisagé d'inviter périodiquement des membres d'autres RST pour favoriser la coordination, l'apprentissage et la mise en commun des informations.



## **ANNEXE 2. TERMES DE REFERENCE D'UNE EQUIPE DE SECURITE DE PISTES**

*Pour faciliter la prise de décision, les organismes participant au RST devraient accepter la mise en place de règles régissant l'action de leurs représentants. Quand ces règles sont formellement écrites et acceptées, elles sont alors appelées "termes de référence" (ToR). Ces règles devraient inclure :*

- a) les objectifs, le champ d'action et la fréquence prévue pour les réunions du RST,
- b) les critères de sélection des membres,
- c) les rôles et les responsabilités de chaque membre du RST,
- d) les processus de gestion et de partage des données de sécurité, des rapports de sécurité et des informations de sécurité entre les organismes participants,
- e) le processus et l'accord formel régissant la protection des sources d'information partagées au sein du RST (protection contre l'utilisation inappropriée et contre la divulgation),
- f) les processus adoptés pour les délibérations, les prises de décision et la résolution des conflits,
- g) les exigences pour la documentation et les comptes rendus.

### **Structure organisationnelle du RST**

L'organigramme nécessaire pour le fonctionnement du RST dépendra du nombre des membres participant et des impératifs locaux. Dans tous les cas, il faut désigner clairement "oui" est responsable des tâches de direction et d'administration. Ces tâches peuvent être affectées à un ou plusieurs membres de l'équipe (par exemple un président et un rapporteur).

### **Le Président du RST**

Le président est le coordonnateur et le porte-parole de l'équipe. Les rôles et responsabilités du président peuvent aussi comprendre des aspects administratifs et organisationnels divers en fonction de la structure de l'équipe.

- a) Processus de nomination





L'équipe doit nommer une (ou des) personne(s) pour assurer la direction et les tâches administratives. Une base rotative incluant tous les membres du RST pourrait être retenue pour l'élection et le rôle du président.

b) Planification des réunions

Le président programme les dates et les lieux des réunions du RST- Il ou elle rassemble les données des membres de l'équipe quelques semaines avant la réunion et distribue l'ordre du jour à tous les membres une semaine avant la date de la réunion.

c) Animation des réunions

Le président s'assure que les réunions se déroulent de manière collaborative et en conformité avec les processus des termes de référence. Il ou elle s'applique à améliorer le programme en introduisant régulièrement des "activités d'amélioration continue".

d) Bibliothèque de sécurité

Le président s'assure que les actions de l'équipe sont bien documentées et conservées dans la bibliothèque du RST.

e) Coordination avec les services externes

Le président assure le contact avec les services externes et s'assure que toutes les activités du RST sont correctement communiquées aux organismes/services appropriés.

**Rôle des membres du RST**

a) Planifications des réunions :

Les membres du RST doivent soumettre les items à discuter durant la prochaine réunion le plus tôt possible, mais pas plus tard que la date demandée par le président.



Chaque membre appelé à faire une présentation durant la réunion devrait préparer des éléments de briefing et inviter éventuellement des experts en la matière pour permettre aux autres participants de bien comprendre le problème sujet de la discussion.

Les membres doivent faire un tour de l'aéroport pour se familiariser avec la situation actuelle et identifier les dangers de sécurité. Un tour de nuit de l'aéroport devrait être envisagé pour identifier les dangers particulièrement liés aux opérations de nuit.

b) Participation à la réunion :

Les membres du RST devraient partager ouvertement les informations et s'efforcer d'aboutir à des consensus pendant les prises de décision. Ils s'efforceront d'améliorer constamment le programme en s'engageant dans des "activités d'amélioration continue".

c) Contribution à la bibliothèque de Sécurité :

Les membres du RST devraient fournir à la bibliothèque de sécurité des données et des analyses de sécurité, de rapports et des informations issues du Système de Gestion de la Sécurité des organismes participant au RST, dont ils relèvent.

d) Coordination avec les organismes participant :

Les membres du RST communiqueront les résultats et les décisions du RST à leurs organismes respectifs et devront s'assurer que les recommandations sont adressées aux organismes concernés.

### **Rôle du régulateur**

L'autorité de l'aviation civile peut participer à des réunions du RST, afin d'informer les participants sur les aspects réglementaires, participer au processus de partage d'information, mieux s'informer sur les dangers et les risques associés aux opérations locales et assurer le rôle d'interface avec les autres services gouvernementaux en parlant au nom du RST le cas échéant.



### **Processus d'amélioration continue**

Tous les membres de l'équipe rechercheront constamment dans le programme du RST les parties nécessitant une amélioration et/ou les parties où les standards fixés par les ToR n'ont pas été atteints. Le président programmera en plus les activités suivantes :

a) Audits internes

Au moins une fois tous les six mois, l'équipe consacra du temps durant une réunion ordinaire pour discuter chaque item de la "Liste de vérifications de l'équipe de Sécurité de pistes" en appendice. Les réponses seront consignées et conservées comme éléments de la bibliothèque de sécurité pendant au moins deux ans.

b) Audits externes

Au moins une fois par an, la documentation du RST sera vérifiée par l'autorité de l'aviation civile qui dépêchera son représentant pour assister à au moins une réunion du RST en tant qu'observateur, Les résultats de cette opération seront consignés et conservés comme éléments de la bibliothèque de sécurité pendant au moins deux ans.



### ANNEXE 3. LISTE DE VERIFICATION DE L'EQUIPE DE SECURITE DE PISTES

La liste de vérification suivante est mise à la disposition des nouvelles équipes de sécurité de pistes et des équipes déjà opérationnelles pour les aider à déterminer si des failles existent dans leurs programmes ou si des améliorations peuvent être apportées. Même si ce n'est pas une liste exhaustive, les items à vérifier sont ciblés pour détecter les brèches qui pourraient empêcher le RST d'atteindre son but d'améliorer la sécurité des pistes. Elle se décline en cinq chapitres :

1. Termes de référence,
2. Identification des dangers,
3. Gestion du risque de sécurité,
4. Communication et
5. Amélioration continue.

Une réponse négative indique un champ qui devrait recevoir une attention particulière des membres de l'équipe (et des organismes qu'ils représentent) jusqu'à ce que la brèche soit comblée.

Item	Question	Réponse	Commentaires
<b>1. Termes de référence (ToR)</b>			
1.1.	Est ce qu'il y a un protocole accepté de ToR ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
1.2.	Est-ce que les ToR définissent le champ d'action du RST ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
1.3.	Est-ce que les ToR définissent le champ d'action du RST ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
1.4.	Est-ce que les ToR définissent un processus ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
1.5.	Est-ce que les ToR décrivent le processus de prise de décision utilisé par le RST ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
1.6.	Est-ce que les ToR définissent un processus pour résoudre les désaccords entre les membres du RST ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	



Item	Question	Réponse	Commentaires
<b>2. Identification des dangers</b>			
2.1.	Est-ce le RST possède un système formel de collecte et de traitement des données de sécurité pour documenter les dangers opérationnels ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
2.2.	Est-ce que tous les membres du RST contribuent au système de collecte et de traitement des données de sécurité en partageant les dangers opérationnels identifiés ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
2.3.	Est-ce que le RST définit et document les conséquences des dangers opérationnels ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
<b>3. Gestion du risque de sécurité</b>			
3.1.	Est-ce que le RST a mis en place un processus formel pour gérer le risque opérationnel ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.2.	Comme élément du processus de gestion du risque, est-ce que les conséquences des dangers opérationnels sont évaluées en termes de probabilité et de sévérité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.	Est-ce qu'il y a un processus formalisé pour déterminer le niveau de risque que le RST veut accepter ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.4.	Est-ce le RST développe des stratégies d'atténuation du risque pour contrôler le niveau du risque à l'intérieur de l'environnement opérationnel ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.5.	Est-ce qu'il y a un processus formalisé pour que le RST fasse des recommandations aux parties prenantes appropriées ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.6.	Est-ce qu'il y a un processus formalisé pour consigner les décisions prises par le RST durant le processus de gestion du risque ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.7.	Est-ce que le RST passe périodiquement en revue ses décisions pour déterminer si les effets désirés sont atteints pour ses mesures d'atténuation/recommandations ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	



Item	Question	Réponse	Commentaires
<b>4. Communication</b>			
4.1.	Est-ce le RST possède un processus formel pour communiquer avec les parties prenantes appropriées ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.2.	Est-ce que le RST distribue régulièrement du matériel de sécurité au personnel de première ligne ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.	Est-ce que le RST sollicite les informations relatives à la sécurité de tous les utilisateurs de l'aérodrome à travers les liens communs insérés au sein des sites web des organismes participants ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
<b>5. Amélioration continue</b>			
5.1.	Est-ce que le RST a un processus formel pour améliorer continuellement ses procédures et ses produits ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
5.2.	Est-ce que le RST s'engage dans des révisions formelles et périodiques de son programme pour s'assurer que la sécurité des pistes est en constante amélioration ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
5.3.	Est-ce que les résultats du programme d'amélioration continus sont consignés ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	



#### **ANNEXE 4. GUIDE DE PRATIQUES OPTIMALES DE DÉTECTION, D'ÉLIMINATION ET DE PUBLICATION DES POINTS CHAUDS**

- 1.1 L'exploitant d'aérodrome, le prestataire de services de navigation aérienne (ANSP) et les autres parties prenantes clés devraient surtout connaître les endroits sur l'aérodrome où il y a déjà eu des collisions ou des incursions sur piste, ou qui présentent un risque à ce sujet. Les points chauds peuvent aussi être des endroits où la navigation peut être difficile en raison de leur géométrie peu commode, bien qu'ils soient tout à fait conformes, ou où une vigilance accrue s'impose, comme les intersections avec une piste.
- 1.2 Dans l'idéal, l'équipe de sécurité des pistes (RST) veillera à ce qu'il n'existe pas de point chaud. À cette fin, l'exploitant d'aérodrome, de concert avec la RST, devrait effectuer une évaluation afin de déterminer si l'aérodrome présente des points chauds. L'évaluation devrait aussi examiner la possibilité que les procédures de la circulation aérienne (sur la base notamment des facteurs qui contribuent aux incursions sur piste, comme l'utilisation d'autorisations conditionnelles et les communications non normalisées) et d'autres procédures d'exploitation de l'aérodrome créent des points chauds. Les facteurs humains devraient aussi être dûment pris en considération dans toute évaluation des points chauds.
- 1.3 Si des points chauds sont constatés, la stratégie recommandée devrait être mise en œuvre pour éliminer le danger ou, si l'élimination n'est pas immédiatement réalisable, gérer et atténuer le risque. Voici des exemples de stratégie :
- a) construction de nouvelles voies de circulation ;
  - b) aides visuelles supplémentaires (panneaux de signalisation, marques, dispositifs lumineux) ;
  - c) utilisation d'itinéraires de remplacement ;
  - d) mesures pour pallier les angles morts dans la tour de contrôle de l'aérodrome ;
  - e) campagnes de sensibilisation ; et
  - f) publication des points chauds dans l'AIP.



- 1.4 Certains facteurs contribuant à l'existence de points chauds peuvent être résolus rapidement, mais d'autres prennent beaucoup de temps, ou sont impossibles, à éliminer.
- 1.5 Une modification de l'aire de mouvement ou d'une procédure d'exploitation peut être à l'origine d'un nouveau point chaud. Il conviendrait en pareil cas d'effectuer une évaluation avant le début de tout travail, comme un réaménagement de l'aire de manœuvre ou la mise en œuvre d'une procédure d'exploitation nouvelle ou révisée, afin d'éviter de créer des points chauds par inadvertance.
- 1.6 L'évaluation en question ci-dessus devrait être renouvelée périodiquement afin d'en assurer la validité, et elle devrait tenir compte des procédures d'exploitation et de la configuration actuelles de l'aérodrome.
- 1.7 Si l'atténuation ou l'élimination d'un point chaud constaté prendra beaucoup de temps, ou si l'on juge que la publication d'un point chaud favorisera la conscience de la situation des pilotes, le personnel des services de la circulation aérienne et les pilotes qui utilisent l'aérodrome seront informés du point chaud par un moyen approprié. Cela dit, s'il est probable qu'un point chaud existera pendant une période plus longue qu'un cycle de publication du système AIRAC (régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques), il devrait être indiqué sur la carte d'aérodrome reproduite dans l'AIP, comme il est spécifié dans le règlement RACI 5002 — Cartes aéronautiques, ainsi que sous forme d'avertissement dans les règlements de circulation de l'aérodrome (voir le RACI 5007 — Services d'information aéronautique, Appendice 1, section AD 2.20).



## **ANNEXE 5. FACTEURS CONTRIBUANT AUX ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ CONCERNANT LES PISTES**

La liste suivante énumère les causes les plus courantes des événements de sécurité concernant les pistes :

- a) conditions météorologiques ;
- b) état de surface des pistes (contamination) ;
- c) conception de l'aérodrome ;
- d) pentes longitudinales des pistes ;
- e) autorisations conditionnelles ;
- f) procédures donnant lieu à de longues files d'aéronefs ;
- g) procédures de franchissement de pistes ;
- h) utilisation simultanée de pistes sécantes ;
- i) délivrance ou modification tardive d'autorisations de départ ;
- j) utilisation d'expressions conventionnelles inadéquates, incorrectes ou non normalisées ;
- k) utilisation de plus d'une langue pour les communications ATS ;
- l) encombrement des fréquences radio ;
- m) compétence insuffisante en langue anglaise ;
- n) charge de travail excessive pour les pilotes ;
- o) charge de travail excessive pour les contrôleurs ;
- p) travaux en cours ; et
- q) distraction (pilote, contrôleur, conducteur de véhicule, etc.)



## **ANNEXE 6. SUSPENSION DES ACTIVITÉS SUR DES PISTES OU FERMETURE DE PISTES**

1.1 Des événements planifiés et des événements imprévus peuvent obliger de suspendre les activités sur une piste pendant une courte période (heures) ou plus longtemps (jours).

1.2 La plupart du temps, les causes de suspension des activités sur une piste sont imprévues. Voici des exemples :

- a) enlèvement à court terme d'un aéronef ou d'un véhicule accidentellement immobilisé sur la piste ;
- b) objets intrus (FOD) significatifs sur la piste ;
- c) restes significatifs d'animaux sur la piste ;
- d) panne grave de feux aéronautiques au sol ou du système d'atterrissage aux instruments (ILS) ;
- e) eau sur la piste ;
- f) incident d'aéronef, p. ex. contact queue-sol, décollage interrompu, éclatement d'un pneu ; et
- g) alerte urgence totale ou locale.

1.3 Si les activités sur une piste doivent être suspendues longtemps en raison de circonstances prévues, il conviendrait d'envisager de fermer la piste. Voici des exemples de telles circonstances :

- a) enlèvement d'un aéronef ou d'un véhicule lourd accidentellement immobilisé sur la piste ;
- b) détérioration grave de la surface de la piste ;
- c) entretien prévu (p. ex. enlèvement de dépôts de caoutchouc, restauration des marques peintes, entretien/nettoyage de feux aéronautiques au sol, réparation de la surface).



- 1.4 L'exploitant d'aérodrome devra veiller à ce que toutes les parties prenantes connaissent à fond les procédures à suivre en cas de suspension des activités sur une piste. Durant une telle suspension, il devra tenir un registre de toutes les activités.
- 1.5 L'exploitant d'aérodrome testera la procédure écrite en procédant à des exercices réguliers en salle.
- 1.6 La liste suivante énumère, dans l'ordre chronologique, les mesures qu'il conviendrait d'envisager et de prendre lorsque l'on décide s'il faut suspendre ou non les activités sur une piste :
- a) les services de la circulation aérienne (ATS) sont notifiés d'une possible suspension des activités sur la piste ;
  - b) le personnel autorisé de l'aérodrome accède à la piste pour une évaluation après avoir reçu l'autorisation de l'ATS ;
  - c) le personnel autorisé de l'aérodrome effectue une évaluation préliminaire de l'état de la piste ;
  - d) un représentant désigné de l'aérodrome décide si les activités sur la piste doivent être suspendues ;
  - e) la décision est communiquée à l'ATS ;
  - f) l'ATS diffuse les informations aux pilotes, aux conducteurs de véhicules et aux autres parties prenantes au moyen du service automatique d'information de région terminale (ATIS) et par radiotéléphonie ;
  - g) un NOTAM concernant la suspension des activités sur la piste est publié (il peut aussi être nécessaire de publier un NOTAM distinct si l'aérodrome ne peut pas accueillir de vols de décollage planifiés). S'il est prévu que la suspension sera de courte durée, à savoir moins de 60 minutes, il n'est peut-être pas nécessaire de publier NOTAM ;
  - h) dans le cas d'un accident, l'exploitant d'aérodrome devrait déterminer si le service national d'enquête sur les accidents (AIA) et/ou la police devrait être



informés de la situation (il est parfois nécessaire de demander au service d'enquête ou à la police la permission d'enlever les débris) ; et

i) l'exploitant d'aérodrome devrait communiquer avec le service compétent, l'entreprise d'entretien et l'exploitant d'aéronefs, le cas échéant, pour faciliter les travaux de remise en état.

1.7 Si les activités sur une piste sont suspendues et que l'ATS reste l'autorité pour ce qui est de l'accès à la piste, l'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que cet accès ne soit accordé que sous le contrôle formel de l'ATS, comme en situation normale. À l'inverse, selon la situation, l'ATS peut accorder un accès à la piste non contrôlé, après coordination avec l'exploitant d'aérodrome. En pareil cas, une inspection complète de la piste devrait être effectuée avant la reprise des activités normales.

1.8 Si une piste est fermée en raison d'une interruption programmée, l'exploitant d'aérodrome peut décider que le contrôle formel de la piste soit confié à une autre autorité, comme le service d'exploitation côté piste, ou qu'un accès non contrôlé soit accordé aux utilisateurs autorisés. La coordination des permissions d'accéder à la piste devrait être convenue et documentée.

1.9 L'accès à une piste est dit « non contrôlé » lorsque la piste n'est plus sous le contrôle de l'ATS et qu'elle est accessible au personnel dûment autorisé.

1.10 La liste suivante énumère, dans l'ordre chronologique, les conditions à respecter ou à appliquer pour remettre une piste en service après une suspension des activités sur la piste ou la fermeture de la piste :

- a) les travaux de remise en état sont terminés (p. ex. FOD et restes d'animaux enlevés, feux aéronautiques au sol réparés, aéronef accidentellement immobilisé enlevé, etc.) ;
- b) une inspection de la piste autorisée par l'ATS est effectuée ;
- c) tous les véhicules et le personnel ont quitté la piste, et l'autorité compétente est informée que la piste a été dégagée ;



Autorité Nationale de l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

**GUIDE RELATIF A LA SECURITE DES PISTES**  
**« GUID-AGA-6104 »**

Édition : 3  
Date : 30/08/2022  
Amendement : 2  
Date : 30/08/2022

- d) la disponibilité de la piste est confirmée à l'ATS et, le cas échéant, l'ATS reprend le contrôle formel de la piste ;
- e) l'exploitant d'aérodrome devrait annuler les NOTAM (le cas échéant) ;
- f) l'ANSP devrait annoncer la disponibilité de la piste par l'ATIS et par radiotéléphonie (s'il y a lieu) ; et
- g) les activités normales peuvent reprendre.

-----FIN---