

# RAPPORT D'ACTIVITE

T1.2022

*POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE*

*FROM RST DIAP*

## GENERALITES

### 1) STATUT OPÉRATIONNEL RST

- ACTIVITÉS DEPUIS LA MISE EN PLACE: FRÉQUENCE RÉUNIONS, PARTICIPATION, COMMUNICATION, COLLECTE DES DONNÉES ET REPORTING, SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION
- RÉALISATIONS MAJEURES : OUTPUTS DE LA RST

### 2) CHALLENGES

- OBSTACLES/POINTS BLOQUANTS/DIFFICULTÉS

### 3) LEÇONS APPRISES

*POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE*

*FROM RST DIAP*

## GENERALITES

Un rappel sur le cadre réglementaire:

La Résolution A37-6 de l'OACI, du 18-28.09.2007, à Montréal, relative au Programme Universel de la Sécurité de l'Aviation (A36-1, 2, 3, 4)

La DOC 9870 de l'OACI, en 2007, Manuel sur la Prévention des Incursions de Piste

La DOC 9859 de l'OACI, en 2013, Manuel de gestion de la sécurité

Le RACI 6008 de l'ANAC, du 18.08.2014 instituant le Programme National de Sécurité pour les Pistes

Le RACI 6111 de l'ANAC, du 07.11.2018, Guide relatif au Programme National de Sécurité des Pistes

la note de service n° 1834/AERIA/DAF/CDRH/yb de AERIA, du 22.12.2016, relative à la mise en place d'une équipe de sécurité de piste

La Circulaire n° DIAP/AERIA/RST/CIRC/2017-0001, de AERIA, du 17.01.2017, relative à la mise en place d'une équipe de sécurité de piste

Les termes de référence/TDR n° DIAP/RST/TDR/2020-002 du 18.02.2020, relatifs à la mise en règle des actions de l'équipe de sécurité de piste d'Abidjan.

Nous avons bien noté que, sur la piste d'Abidjan/DIAP, les années 2017 à 2019

étaient essentiellement consacrées aux investissements de AERIA le gestionnaire principal et ASECNA le gestionnaire de la sécurité de la navigation aérienne, pour la sécurité et l'assurance des voyageurs et des opérateurs aéroportuaires d'Abidjan. Cependant, dans un environnement impacté par une situation sanitaire liée au COVID-19, après avoir été marqué par deux incursions de piste en 2020, notre aéroport international Félix Houphouët Boigny d'Abidjan se montre de plus en plus résilient grâce à la surveillance continue de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile. Ainsi, nous vous donnons une opportunité, dans cette présentation (Ra\_T1.2022\_RSTABJ), à travers nos meetings/réunions, pour apprécier les processus d'optimisation de la gestion de la culture de sécurité de piste, au profit des pilotes, des voyageurs et des opérateurs aéroportuaires d'Abidjan.



CIRCULAIRE  
CREATION DE L'EQI



RSTABJ\_ToR  
01.04.2022.pdf

### DOMAINES D'APPLICATION :

- *Procédures (Flight Operations)*
- *Communication (Air Traffic Control/ATC)*
- *Equipements (Aerodromes and Ground Aids)*
- *Facteurs humains (Management Responsibilities)*

POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE

FROM RST DIAP

# RST & SAFETY

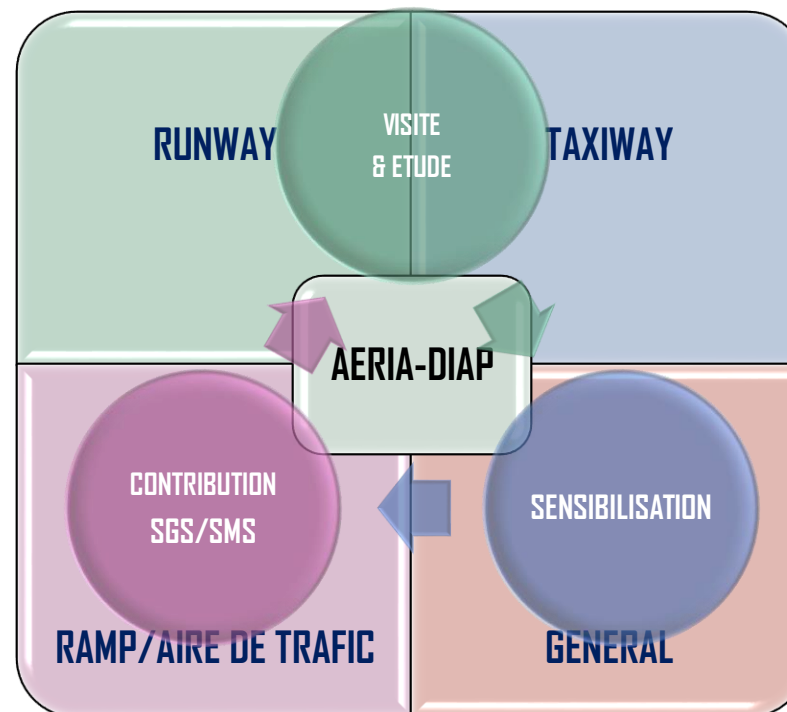
## Mode opératoire

- Evaluer les risques opérationnels spécifiques à l'aéroport, à travers un plan d'action intégrant les processus proactif et réactif des organismes y participant;
- Proposer des mesures d'atténuation pour prévenir les événements de sécurité de piste (Incursion, Excursion, FOD et autres);
- Mesurer et suivre les mesures d'atténuation;
- Eduquer, promouvoir et sensibiliser sur les risques opérationnels entre les parties prenantes;
- Contribuer aux systèmes de gestion de la sécurité des fournisseurs de service participants.

### MISSION



Plan action  
PARSTA 2022.2.pdf



|          | ALERTE<br>SECURITE | EXIGENCE<br>SECURITE                               | HUMAN/<br>OBSTACLE |
|----------|--------------------|----------------------------------------------------|--------------------|
| GENERAL  | GENERAL            | NORMES & SARPs # INCURSION + EXCURSION + OBSTACLES | +++++              |
| ADT/RAMP | ADT/RAMP           |                                                    | ++                 |
| TAXIWAY  | TAXIWAY            |                                                    | NIL                |
| PISTE    | PISTE              |                                                    | NIL                |

POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE

FROM RST DIAP

**Statut Operationnel (1)**

**RST & SAFETY**

**PARSTA 2017**

| 10 REUNIONS<br>01 VISITE       | RORSTAI<br>17.01.17<br>AERIA | RERSTA2<br>25.01.17<br>AERIA | RERSTA3<br>21.02.17<br>AERIA | VIPRSTA2<br>21.03.17<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA4<br>21.03.17<br>AERIA | RERSTA5<br>23.05.17<br>AERIA | RORSTA6<br>20.07.17<br>ASECNA | RERSTA7<br>22.08.17<br>SODEXAM | RORSTA8<br>26.09.17<br>ACA | RERSTA9<br>21.11.17<br>ASECNA | RORSTA10<br>26.12.17<br>AERIA |
|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| TAUX DE<br>PRESENCE/<br>QUORUM | 15/18<br>83%                 | 03/18<br>17%                 | 05/18<br>28%                 | 09/18<br>50%                        | 09/18<br>50%                 | 10/18<br>55%                 | 05/18<br>28%                  | 04/18<br>22%                   | 06/18<br>33%               |                               | 06/18<br>33%                  |

**PARSTA 2018**

| 06 REUNIONS<br>05 VISITES      | VIPRSTA<br>1803<br>07.02.18<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 1811<br>21.02.18<br>ACA | RORSTA 1812<br>17.04.18<br>AERIA | VIPRSTA 1804<br>10.05.18<br>(DIAP/NUIT) | RORSTA 1813<br>19.06.18<br>ANAC | RORSTA 1814<br>28.08.18<br>SODEXAM | VIPRSTA 1805<br>13.09.18<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 1815<br>23.10.18<br>AIR CI | VIPRSTA 1806<br>22.11.18<br>(DIAP/JOUR) | VIPRSTA 1807<br>05.12.18<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 1816<br>18.12.18<br>AERIA |
|--------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------|
| TAUX DE<br>PRESENCE/<br>QUORUM | 06/18<br>33%                               | 04/18<br>22%                   | 09/18<br>50%                     | 03/18<br>17%                            | 06/18<br>33%                    | 07/18<br>39%                       | 06/18<br>33%                            | 06/18<br>33%                      | 07/18<br>39%                            | 01/18<br>6%                             |                                  |

**PARSTA 2019**

| 06 REUNIONS<br>04 VISITES      | RORSTA 1917<br>19.02.19<br>ASECNA | VIPRSTA 1908<br>20.03.19<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 1918<br>30.04.19<br>AERIA | VIPRSTA 1909<br>23.05.19<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 1919<br>18.06.19<br>SODEXAM | RORSTA 1920<br>20.08.19<br>AIR CI | VIPRSTA 1910<br>19.09.19<br>(DIAP/NUIT) | RORSTA 1921<br>29.10.19<br>ACA | VIPRSTA 1911<br>21.11.19<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 1922<br>24.12.19<br>ANAC |
|--------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------|
| TAUX DE<br>PRESENCE/<br>QUORUM | 05/18<br>28%                      | 04/18<br>22%                            | 06/18<br>33%                     | 04/18<br>22%                            | 06/18<br>33%                       | 07/18<br>39%                      | 05/18<br>28%                            | 06/18<br>33%                   | 05/18<br>28%                            | 13/18<br>83%                    |

**PARSTA 2020**

| 06 REUNIONS<br>(02 Vidéo Conf.)<br>04 VISITES | RORSTA 2023<br>18.02.20<br>AERIA | VIPRSTA 2012<br>30.04.20<br>(DIAP/JOUR) | VIPRSTA 2013<br>09.06.20<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 2024<br>23.06.20<br>SODEXAM | RERSTA 2025<br>21.07.20<br>ASECNA (VC) | RORSTA 2026<br>27.08.20<br>AIR CI (VC) | VIPRSTA 2014<br>24.09.20<br>(DIAP/NUIT) | RORSTA 2027<br>26.11.20<br>ACA | VIPRSTA 2015<br>19.11.20<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 2028<br>15.12.20<br>ANAC |
|-----------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------|
| TAUX DE<br>PRESENCE/<br>QUORUM                | 07/18<br>39%                     | 02/18<br>11%                            | 03/18<br>17%                            | 06/18<br>33%                       | 07/18<br>39%                           | 08/18<br>44%                           | 03/18<br>17%                            | 05/18<br>28%                   | 05/18<br>28%                            | 07/18<br>39%                    |



Une mission de sécurité de piste  
marquée par un contexte  
sanitaire pertinent avec le  
Covid-19 en 2020

**POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE**

**FROM RST DIAP**

## Statut Operationnel (2)

PARSTA  
2021

|                                |                                  |                                         |                                    |                                         |                                   |                                   |                                         |                                |                                         |                                 |
|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------|
| 06 REUNIONS<br>04 VISITES      | RORSTA 2129<br>23.02.21<br>AERIA | VIPRSTA 2116<br>18.03.21<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 2130<br>20.04.21<br>SODEXAM | VIPRSTA 2117<br>20.05.21<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 2131<br>03.08.21<br>ASECNA | RORSTA 2132<br>22.09.21<br>AIR CI | VIPRSTA 2118<br>23.09.21<br>(DIAP/NUIT) | RORSTA 2133<br>20.10.21<br>ACA | VIPRSTA 2119<br>18.11.21<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 2134<br>28.12.21<br>ANAC |
| TAUX DE<br>PRESENCE/<br>QUORUM | 07/18<br>39%                     | 03/18<br>17%                            | 02/18<br>11%                       | 03/18<br>17%                            | 04/18<br>22%                      | 08/18<br>44%                      | 02/18<br>11%                            | 03/18<br>17%                   | 03/18<br>17%                            | 07/18<br>39%                    |

PARSTA  
2022



Plan action  
PARSTA 2022.2.pdf

|                                |                                  |                                         |                                    |                                         |                                   |                                   |                                         |                                |                                         |                                 |
|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------|
| 06 REUNIONS<br>04 VISITES      | RORSTA 2235<br>23.02.22<br>AERIA | VIPRSTA 2220<br>17.03.22<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 2236<br>20.04.22<br>SODEXAM | VIPRSTA 2221<br>19.05.22<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 2237<br>20.07.22<br>ASECNA | RORSTA 2238<br>24.08.22<br>AIR CI | VIPRSTA 2222<br>22.09.22<br>(DIAP/NUIT) | RORSTA 2239<br>19.10.22<br>NAS | VIPRSTA 2223<br>17.11.22<br>(DIAP/JOUR) | RORSTA 2240<br>15.12.22<br>ANAC |
| TAUX DE<br>PRESENCE/<br>QUORUM | 05/18<br>28%                     | 03/18<br>17%                            |                                    |                                         |                                   |                                   |                                         |                                |                                         |                                 |

### REUNION/MEETING

#### Les visites

En effet, la visite ou l'observation visuelle est un élément clé du processus opérationnel de l'évaluation des dangers ou des risques d'incident.

#### Les analyses des Dangers

Théoriquement, l'étude ou l'analyse des dangers identifiés se déroule en salle après la visite. C'est le cadre réglementé pour proposer des mesures d'atténuation afin de prévenir les accidents et incidents graves

sur la piste, de nature à entraver les activités de AERIA et tous ses partenaires. Nous avons essentiellement deux défis:

- La bonne exploitation du formulaire de gestion de la sécurité de piste FGSP, recommandé par les experts de la GO-Team WACAF/OACI;
- La disponibilité des membres RST recommandés par leurs structures.

On a réalisé aisément l'analyse du danger, grâce au FGSP, qui est un mécanisme simplifié d'évaluation des statuts à l'instant indiqué, avec des recommandations.

Globalement, plus l'espérance de vie des dangers est courte, plus celle de la piste DIAP est durable.



FGSP\_DANGER  
RST0077b.pdf

OACI Doc 9859 Chapitre 2.1 (Concept de sécurité)

Dans le contexte de l'aviation, la sécurité est « l'état dans lequel la possibilité de lésions corporelles ou de dommages matériels est réduite à un niveau acceptable, et maintenue à ce niveau ou au-dessous, par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques de sécurité. »

L'élimination des accidents d'aviation et/ou des incidents graves demeure notre but ultime.

A noter que les activités humaines ou les systèmes construits par l'homme ne peuvent être garantis comme étant entièrement exempts d'erreurs opérationnelles et de leurs conséquences. La sécurité est donc une caractéristique dynamique du système d'aviation, où les risques de sécurité doivent être constamment atténués.

Aussi, l'acceptabilité des performances de sécurité est souvent influencée par les normes nationales ou internationales et par la culture.

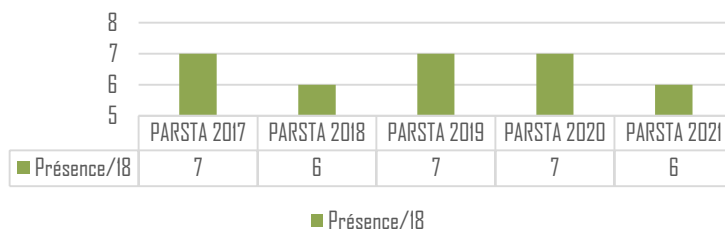
Tant que les risques de sécurité sont maintenus sous un niveau approprié de contrôle, un système, aussi ouvert et dynamique que l'est l'aviation, peut encore être géré de manière à maintenir l'équilibre approprié entre production et protection.

POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE

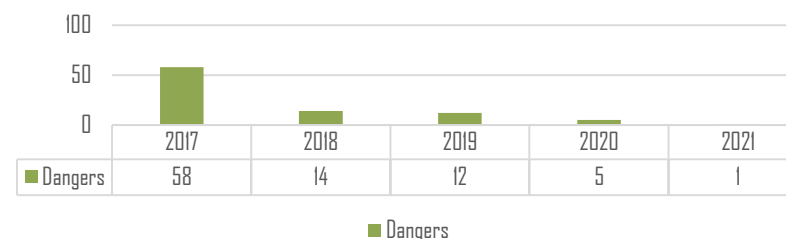
FROM RST DIAP

## Statut Operationnel (3)

Présence/18



Dangers



**35 réunions**  
**20 visites de piste**  
**Total = 55 réunions en 63 mois**  
**soit en moyenne 10 réunions/an**

% of PRESENCE/QUORUM  
6 Reglar members/18 members RST  
(30%)

Capital pour la collecte et l'analyse des informations de sécurité pertinentes pour notre base de données lors des réunions/meetings

**Base de données RST = 90 Dangers**  
2016/17 = 58 dangers  
2018 = 14 dangers  
2019 = 12 dangers  
2020 = 05 dangers  
2021 = 01 dangers

**Taux d'implémentation du plan d'action**  
**95%**

**RST/Résultats**  
36 dangers (études/analyses)  
**40%**  
Reste 54 dangers à étudier  
Objectif 2022= 20/54=> 37% à étudier

**Dangers traités**  
30/36 traités (83%)  
(sensibiliser sur le retour formel des opérateurs impliqués dans la gestion de la sécurité de piste)

### Communication

Globalement les opérateurs de la plateforme aéroportuaire d'Abidjan bénéficient de cinq types de communication:

- ✓ 35 *rapports de réunions/Meeting*
- ✓ 17 *rapports de visite de piste*
- ✓ 51 *études de dangers* sous forme de Fiche de Gestion de Sécurité de Piste FGSP,
- ✓ 12 *rapports d'audience* avec AERIA après le changement au niveau du leadership.
- ✓ 5 *rapports généraux d'activité*.

**85% d'exécution du processus**

Projet: Demander une lucarne sur le site web du gestionnaire principal (partage et collecte de données)

**POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE**

**FROM RST DIAP**

## Défis

### Obstacles

Besoins primaires (Financier)  
Maintenir la bonne santé

### Difficultés

Bureau RST pour développer les activités  
Mobilisation des membres RST pour les missions (réunions, visites...)

### Processus à améliorer

Communication  
Gilet RST  
Formation des membres (Renforcement des capacités)

### Amélioration continue

L'Autorité Nationale  
de l'Aviation Civile  
supervise les audits des  
processus.

Les dates du 22 et 23  
mars 2022 sont  
importantes dans le  
cadre de l'amélioration  
de notre mode de  
fonctionnement, à

l'effet de faire face  
efficacement à ces  
défis.

L'OACI, à travers ces  
genres de partages et  
d'harmonisation des  
normes, peut  
assurément apporter  
significativement dans  
la performance des  
équipes de sécurité de  
piste/RST.

### *OACI Doc 9859 Chapitre 2.4*

Il est toujours important de rappeler les  
fondamentaux de la sécurité dans le monde  
de l'aviation, notamment le schéma **SHELL**, où  
l'on apprécie mieux le comportement de  
**l'humain**, au centre du système, comme :

Liveware-Software : **Humain** et les  
procédures, les formations, les soutiens...

Liveware-Hardware : **Humain** et les  
infrastructures (machines et équipements)

Liveware-Environment : **Humain** dans son  
environnement intérieur et extérieur.

Liveware-Liveware : Les relations  
interpersonnelles où le **groupe** peut jouer  
un rôle déterminant dans les **performances**  
de chacun.

*POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE*

*FROM RST DIAP*

## EXEMPLE 1

Matrice de la situation synthétique des 9 études de dangers 2020 - 2022

| DANGERS # RISQ                                                    |  |    |    | ACTIONS PROPOSEES | DATE EXECUT | STATUT   | CORPS EXECUT                 |
|-------------------------------------------------------------------|--|----|----|-------------------|-------------|----------|------------------------------|
| DANGER RST0058 - 07.02.2017 : CONFORM RESA RWY                    |  |    | 2D |                   | CLOS        | TRAITE   | AERIA                        |
| DANGER RST0086 - 30.04.2020 : DÉGRAD CHAUSS AV ATTENTE TWY M      |  |    | 2E |                   | CLOS        | TRAITE   | AERIA                        |
| DANGER RST0040 - 21.12.2016 : PAS FORMAT CONTROL UTIL EXTINGT TWR |  |    | 2E |                   | CLOS        | TRAITE   | ASECNA                       |
| DANGER RST0008 - 21.12.2016 : LISTE IMMAT AVIONS PAS À JOUR TWR   |  | 2C |    | PROC              | 21.10.2020  | EN COURS | ASECNA                       |
| DANGER RST0007 - 21.12.2016 : MANEX PAS À JOUR TWR                |  |    | 1C |                   | CLOS        | TRAITE   | ASECNA                       |
| DANGER RST0044 - 21.12.2016 : MAUV VISI/AGA & PKG MILIT BAA TWR   |  | 2C |    | PROC+INFR         | 26.03.2021  | EN COURS | AERIA+ASECNA                 |
| DANGER RST0089 - 02.11.2020 : PRÉS INDIVIDU BANDE RWY 21/U7       |  | 3B |    | PROC+SENS+INFR    | IMMEDIAT    | EN COURS | ANAC+AERIA+ASECNA+AVISEC+GSA |
| DANGER RST0011-21.12.16: FIABILITE ASCEN TWR                      |  |    | 2D |                   | CLOS        | TRAITE   | ASECNA                       |
| DANGER RST0077-23.05.19 : COMM VHF DIFFICILE VDS SEUIL21          |  | 2C |    | PROC+INFR(MAINT)  | 31.12.2022  | EN COURS | ASECNA                       |

AVANT

30.04.2020/08H53



MAINTENANT

09.06.2020/08H58



**DANGER RST0086-30.04.20**  
**DÉGRAD CHAUSS AV ATTENTE**  
**TWY M**  
Valeur du Risque: **2E**

*DACI Doc 9859 Chapitre 2.*

*Notions fondamentales de gestion de la sécurité*

*2.13.8 : Des dangers existent à tous niveaux dans l'organisation et l'on peut les détecter en utilisant des systèmes de compte rendu, des inspections ou des audits. Des événements fâcheux (mishaps) peuvent se produire lorsque des dangers interagissent avec certains facteurs de déclenchement. Les dangers devraient donc être identifiés avant qu'ils ne mènent à des accidents, incidents ou autres événements en rapport avec la sécurité. Un mécanisme important pour une identification proactive des dangers est un système volontaire de compte rendu de danger/d'incident.*

**POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE**

**FROM RST DIAP**

## EXEMPLE 2

### La contribution aux SGS

| Structure | Date                       | Dossier                                                                                       | Observations                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ANAC      | 26 - 30.07.2021            | DJT/URSAC UEMOA - GRF                                                                         | Participation pratique des Etats membres de l'UEMOA sur mise en œuvre du GRF à Abidjan                                                                                                                                                                                |
|           | 08 - 10.09.2021            | Symposium OACI AVSEC2021                                                                      | Participation en ligne au Symposium mondial sur la sûreté de l'aviation «Plus comme avant» pour améliorer la maîtrise des contraintes liées aux mesures sanitaires et assurer ainsi une résilience de l'industrie de l'aviation mondiale.                             |
|           | 14 - 16.09.2021            | Formation OACI/WACAF - GRF                                                                    | +Attestation de participation                                                                                                                                                                                                                                         |
|           | RORSTA 2134<br>28.12.2021  | Focus «Communication sur la Mise en œuvre GRF»                                                | 100% mise en œuvre GRF concourent à l'amélioration de la culture de sécurité de piste en Côte d'Ivoire                                                                                                                                                                |
| AERIA     | 08.10.2021                 | EISA Mise en œuvre GRF                                                                        | Participation à l'Étude présentielle avec mesures # COVID-19                                                                                                                                                                                                          |
|           | 18.11.2021                 | EISA Réconfiguration du marquage diurne aire de stationnement                                 | Participation à l'Étude présentielle avec mesures # COVID-19/ Réconfiguration du parking FBO                                                                                                                                                                          |
|           | 25.11.2021                 | Sensibilisation/FOD Walk                                                                      | Participation à la marche et Sensibilisation à la Culture de la sécurité sur l'aire de mouvement. « <b>C'EST L'AFFAIRE DE TOUS</b> »                                                                                                                                  |
|           | RORSTA 2134<br>28.12.2021  | Communication Lutte Pêril Animalier                                                           | Promotion du genre (Présentation par Chef PPA)                                                                                                                                                                                                                        |
| ASECNA    | RORSTA 2131<br>03.08.2021  | Focus « Mise en œuvre du nouveau format de compte rendu sur l'état de la piste (GRF) ASECNA » | Expérience du centre ATS d'Abidjan sur la mise en œuvre du GRF à l'ASECNA<br>La sécurité des pistes étant l'une des priorités du plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP), l'OACI a mis en place le GRF dont la mise en œuvre est prévue pour le 4 novembre 2021 |
| SODEXAM   | RORSTA 2130<br>20.04.2021  | Note sur les comités de sécurité & sûreté                                                     | - Promotion du genre (Message d'engagement transmis par la Conseillère Technique du dirigeant responsable)<br>- Communication sur différents types de comités de sécurité & sûreté                                                                                    |
|           | 21.12.2021                 | EISA Travail aérien avec drone au voisinage de l'aéroport de San-Pédro                        | Participation en ligne                                                                                                                                                                                                                                                |
| AIR CI    | RORSTA 2132<br>22.109.2021 | Message d'engagement du Représentant du dirigeant responsable de la structure                 | - Message d'engagement transmis par le Responsable délégué aux opérations Sol (RDOs)                                                                                                                                                                                  |



Bien vrai qu'AERIA s'est dotée d'un équipement de collecte FOD dédié efficace, la campagne de sensibilisation sur les FOD dénommée « FOD Walk » débute par une présentation en salle, suivi d'une marche de collecte de FOD sur l'aire de mouvement.

**POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE**

**FROM RST DIAP**

## La contribution aux SGS

### EXEMPLE 3

|                    |                                                                       |                                                                                      |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>RST Abidjan</b> | Equipe de Sécurité de Piste de l'Aéroport International FHB d'Abidjan | Diffusion : Tous les exploitants<br>Date : 03/08/2021<br>Réf : DIAP/RST/GRF/2021-001 |
|                    | <b>MATRICE SYNTHETIQUE DU GRF (Global Reporting Format)</b>           | Edt : 01/Date : 03.08.2021<br>Amdt : 00/Date : 03.08.2021                            |

| RUBRIQUE            | CONTENU                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Recommandations                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Cadre réglementaire | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ OACI : Annexe 14, volume 1 et PANS-Aérodrome : Outils fondamentaux pour l'évaluation et les rapports sur l'état des surfaces des pistes</li> <li>➢ OACI : Annexe 6, partie I et 2 : Evaluation par Pilote des performances à l'atterrissage et au décollage</li> <li>➢ OACI : Guidance materials : Doc 10064, Circulaire 355</li> </ul>                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Le management des parties prenantes (ANAC, AERIA, ASECA CI, SODEXAM CI, ADC, APCACI, IFALPA CI, RST Abidjan...) doit intégrer les dispositions idoines pour la formation et le recyclage de leur staff.</li> </ul>                                                                                                                                                                                              |
| Mode opératoire     | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Mettre en place d'une EID-GRF équipe d'inspection dédiée GRF (3 à 5 personnes) par le gestionnaire de l'aérodrome</li> <li>➢ Se munir de la logistique (véhicule, EPL...) et du matériel de mesure d'épaisseur d'eau ou de contaminant</li> <li>➢ Effectuer les mesures d'épaisseur d'eau ou de contaminant sur les 3 tiers dans un temps record de 3 à 5 minutes</li> <li>➢ Communiquer le message RCR élaboré à partir de la matrice RCAM</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Déterminer les 3 tiers de la piste, doit faire l'objet une opération analytique préalable</li> <li>➢ Etre (EID-GRF) en alerte pour une reprise des mesures avec ou sans le retour du pilote, en fonction de la situation</li> <li>➢ Commencer les mesures à partir du seuil en service pour un dégagement en toute sécurité</li> <li>➢ Penser à intégrer la conscience de la situation si nécessaire</li> </ul> |
| Communication       | Exemple de message AERIA : <b>RCR</b> à communiquer à ATC/AIM/BNK(DAKAR) → Pilote (impressions) → ATC:<br><b>DIAP 08251910 03 3/3/3 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET TAXIWAY P POOR. APRON G STANDING OIL</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Exigence pour le <u>pilote</u> de communiquer à la tour ATC ses impressions sur les performances à l'atterrissage et au décollage</li> <li>➢ Exigence pour AERIA/ATC/AIM/BNK(DAKAR) d'émettre un SNOWTAM, de delà de 3mm d'épaisseur d'eau ou de contaminant</li> </ul>                                                                                                                                         |

#### RCR

|                                             |                                |                         |                           |                                      |                                    |                                        |
|---------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------|
| <b>DIAP</b><br><b>Aérodrome</b>             | <b>08251910</b><br>Date & Time | <b>03</b><br><b>RWY</b> | <b>3 / 3 / 3</b><br>RWYCC | <b>100 / 100 / 100</b><br>% Coverage | <b>NR / NR / NR</b><br>Depth in mm | <b>WET / WET / WET</b><br>Contaminant  |
| <b>TAXIWAY P POOR. APRON G STANDING OIL</b> |                                |                         |                           |                                      |                                    |                                        |
| Situational awareness section               |                                |                         |                           |                                      |                                    | Reduced RWY width in m (if applicable) |

NB: Le RCR comporte deux types de données: en **ROUGE**, concerne les données fixes et en **BLEU**, concerne les données variables

RST ABIDJAN - AERIA - PROCESS GRF

Siège social AERIA - 07 BP 30 Abidjan 07 - Côte d'Ivoire  
Mobile : +225 0707 88 24 54 - E-mail : [abdu.diarre2@yahoo.fr](mailto:abdu.diarre2@yahoo.fr) / [contact.rstabi@gmail.com](mailto:contact.rstabi@gmail.com)



POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE

FROM RST DIAP

## Leçons à retenir

### Conclusion

La suite de l'obtention du **Certificat OACI** depuis le 11 Juillet 2017, **AERIA et ASECNA** ont entrepris d'importants travaux sur la piste d'Abidjan au profit des **exploitants aériens**, à portée de:

- Infrastructures (Aerodromes and Ground Aids)
- Communication (Air Traffic Control/ATC)
- Procédures (Flight Operations)
- Facteurs humains (Management Responsibilities)

Assurément, ces investissements concernant globalement la mise à niveau des infrastructures d'accueil des aéronefs gros porteurs, l'augmentation des postes de stationnement, la fluidité de la circulation au sol et en vol, les balisages lumineux et axiaux, et l'amélioration de la capacité du personnel, ont un impact positif sur la culture de la sécurité de piste.

C'est une initiative à féliciter et à encourager pour ces deux partenaires (**AERIA et ASECNA**) et, bien évidemment pour les autres exploitants aériens qui sont tenus d'améliorer tous les processus de consolidation de la culture de la sécurité de piste, sous la supervision de l'**Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire**.

Une mention spéciale pour notre hub de l'industrie de l'aviation ivoirienne, **AIR Côte d'Ivoire**,

pour l'amélioration de sa flotte et l'attention particulière sur la formation de son personnel.

Aussi, nos remerciements sont réitérés à l'endroit des experts de la **Go-Team OACI** de Mr Manzi et l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile **ANAC** en la personne du Directeur Général et son régulateur au sein de l'Equipe, pour leur écoute, encadrement, recommandation et encouragement constants.

Enfin, la **RST ABIDJAN**, dans son rôle globalement préventif, estime naturellement que le challenge pour l'industrie aéronautique mondiale, est d'améliorer continuellement la Culture de Sécurité de Piste.

*Une équipe de 18 rangers dévoués pour la Culture de Sécurité de Piste selon les normes réglementaires internationales et nationales, à travers les systèmes de gestion de la sécurité du gestionnaire principal et les partenaires de l'industrie de l'aviation.*

### OACI Doc 9859 Chapitre 2. Notions fondamentales de gestion de la sécurité

*2.13.8 : Des dangers existent à tous niveaux dans l'organisation et l'on peut les détecter en utilisant des systèmes de compte rendu, des inspections ou des audits. Des événements fâcheux (mishaps) peuvent se produire lorsque des dangers interagissent avec certains facteurs de déclenchement. Les dangers devraient donc être identifiés avant qu'ils ne mènent à des accidents, incidents ou autres événements en rapport avec la sécurité. Un mécanisme important pour une identification proactive des dangers est un système volontaire de compte rendu de danger/d'incident.*

**POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE**

**FROM RST DIAP**

**MERCI**

*POUR UNE GESTION OPTIMALE DE LA SECURITE DE PISTE*

*FROM RST DIAP*