



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

DIX-HUITIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG/18) Kampala, Ouganda (27 – 30 mars 2012)

Point 4.3 de l'ordre du jour: Carences régionales de navigation aérienne

UNE STRATÉGIE PROPOSÉE POUR ÉLIMINER LES CARENCES RELEVÉES

(Note présentée par IATA)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'aviation est le catalyseur du développement durable des économies africaines et de leur intégration dans le marché mondial. Pourtant, des carences continuent à contribuer à la médiocre performance de la sécurité en Afrique, ce qui a tendance de ralentir le rythme de croissance du transport aérien et, par conséquent, d'entraver le développement de secteurs économiques vitaux dans la région.

Ce document propose des stratégies pour remédier à certaines carences en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation et de renforcer le développement du transport aérien.

RÉFÉRENCE(S): Rapports annuels de sécurité de l'IATA, rapports du groupe d'analyse des incidents AFI ATS et le plan de mise en œuvre pour la sécurité de l'exploitation en Afrique (IPSOA).

Objectif(s) stratégique(s) de l'OACI: A & C

1. INTRODUCTION

1.1 A travers des rapports d'incident et/ou d'accident, un certain nombre de carences ont été identifiées. Elles se composent de:

- Facteurs humains;
- Supervision de la sécurité
- Carences de l'infrastructure;

2. DISCUSSION

2.1 Les rapports d'accidents indiquent que de 2008 à 2011, sept (7) sorties de piste ont été enregistrées sur 12 pertes de coques d'avion à réaction construits en occident.

2.2 Les facteurs humains à bord de l'aéronef et au sol ainsi que les carences de l'infrastructure contribuent aux sorties de piste.

2.3 Le résultat du plan de mise en œuvre pour la sécurité de l'exploitation en Afrique (IPSOA) a fourni la preuve sur la manière par laquelle l'analyse efficace des données de

vol (FDA) pourrait aider à identifier les aéroports où des approches instables (précurseur de la sortie de piste) surviennent souvent. Le plan a également souligné l'efficacité de Continuous Descent Operations (approches en descente continue) (CDO) le long des STARs PBN en évitant approches instables.

2.3 La perte de contrôle a été identifiée comme étant le deuxième défi majeur à la sécurité en Afrique. La perte de contrôle est surtout attribuée aux facteurs humains.

2.4 Les incidents ATS ont révélé que les facteurs humains et les carences dans la communication sont les principaux facteurs qui contribuent dans plusieurs FIR.

2.5 Les stratégies suivantes sont proposées pour remédier à deux genres de carences identifiées en vue de continuer à améliorer la sécurité dans la région.

2.6 **Facteurs humains**

- Entamer des cours de formation pour améliorer les compétences des contrôleurs d'une part et les aider dans la mise en œuvre des mesures de sécurité de piste d'autre part;
- Entamer la formation des pilotes dans la mise en œuvre des mesures de sécurité de piste, la discipline de l'équipage à bord et les mesures pour éviter la perte de contrôle.

2.7 **Carences de l'infrastructure**

- Mettre en œuvre les conclusions précédentes d'APIRG sur la mise en œuvre de CPDLC pour soutenir les VHF et HF dans des régions éloignées; et
- La mise en œuvre et l'utilisation de PBN dans les TMAs.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à adopter les stratégies proposées pour remédier:

- a) Les facteurs humains du pilote et l'ATC; et
- b) Les carences de l'infrastructure, y compris la communication et PBN dans les TMAs.

-FIN-