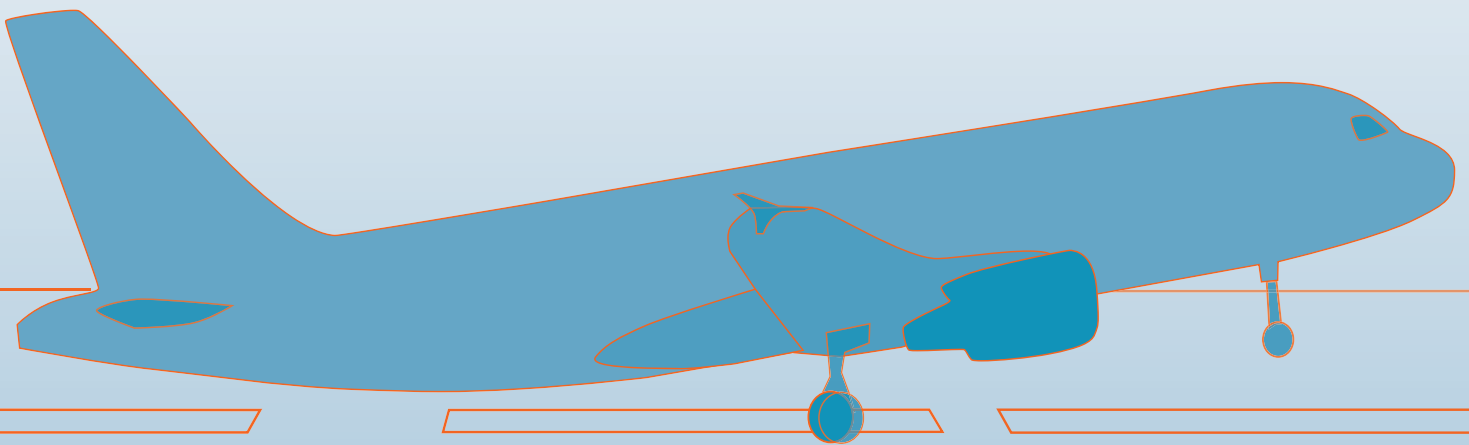


# INCURSIONS SUR PISTE

## RECOMMANDATIONS DU PLAN EAPPRI



**A** 29-11



29-11 **A**

SYMPOSIUM INCURSIONS SUR PISTE - 29 NOVEMBRE 2007



## **EXTRAIT DES RECOMMANDATIONS DU PLAN EAPPRI DE LUTTE CONTRE LES INCURSIONS SUR PISTE**

Les recommandations présentées dans ce document sont les traductions en français des recommandations contenues dans le plan EAPPRI (European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions) version 1.2 de Mai 2006.

Pour plus d'informations sur le plan EAPPRI, la version anglaise complète de ce document est disponible à l'adresse suivante :

[http://www.eurocontrol.int/runwaysafety/public/standard\\_page/EuropeanAction.html](http://www.eurocontrol.int/runwaysafety/public/standard_page/EuropeanAction.html)





## 4.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX

4.1.1 Sur les aéroports désignés par les Autorités Nationales, une Équipe Locale de Sécurité de Piste (Local Runway Safety Team) devrait se voir confier le traitement des problèmes locaux liés à la sécurité sur les pistes.

4.1.2 Une campagne locale de sensibilisation à la sécurité sur les pistes devrait être lancée à chaque aéroport, à l'intention des contrôleurs, des pilotes, des conducteurs de véhicules et autres personnels opérant sur les pistes ou à proximité.

4.1.3 Il convient de confirmer que toutes les infrastructures, pratiques et procédures liées à l'exploitation des pistes sont conformes aux dispositions de l'OACI.

4.1.4 Dans la mesure du possible, il importe qu'une formation commune portant sur la prévention des incursions sur piste soit dispensée aux pilotes, aux contrôleurs et aux conducteurs de véhicules, pour promouvoir la bonne compréhension des rôles et des difficultés du personnel travaillant dans les autres domaines. Dans ce cadre, des visites de l'aire de manœuvre peuvent être mises en place afin d'améliorer la connaissance de la signalisation et de l'infrastructure aéroportuaires.

## 4.2 QUESTIONS INTÉRESSANT LES EXPLOITANTS D'AÉRODROME

4.2.1 Vérifier que les dispositions de l'Annexe 14 sont appliquées et mettre en oeuvre les programmes de maintenance relatifs à l'exploitation des pistes, concernant notamment le marquage au sol, le balisage lumineux et la signalisation. Faire en sorte que la signalisation et le marquage au sol soient clairement visibles adaptés et non ambigus en toutes circonstances.

4.2.2 Travaux en cours - Faire en sorte que les informations relatives aux chantiers temporaires soient correctement diffusées et que la signalisation et le marquage au sol provisoires soient clairement visibles, adaptés et non ambigus en toutes circonstances.

4.2.3 Évaluer la nécessité de normes OACI complémentaires applicables au marquage au sol, au balisage lumineux et à la signalisation. Faire des recommandations à l'OACI, le cas échéant.

4.2.4 Mettre en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, conformément aux dispositions de l'OACI.

4.2.5 Porter une attention permanente à la sécurité sur les pistes lors des audits internes.

4.2.6 Mettre en place un programme officiel de formation et d'évaluation des conducteurs de véhicules ou, lorsqu'un tel programme est déjà en place, le revoir au regard des lignes directrices sur la formation des conducteurs.



4.2.7 Mettre en place un programme officiel de formation aux radiocommunications et d'évaluation des conducteurs de véhicules et autres personnels opérant sur les pistes ou à proximité.

4.2.8 Mettre en oeuvre les conventions standard de l'OACI en matière de désignation des voies de circulation.

## 4.3 COMMUNICATIONS (langue, radiotéléphonie, phraséologie et procédures)

4.3.1 Utiliser l'indicatif d'appel complet des aéronefs et des véhicules pour toutes les communications associées aux opérations de piste.

4.3.2 Vérifier l'utilisation de la phraséologie standard de l'OACI.

4.3.3 Utiliser la procédure OACI de collationnement (y compris pour les conducteurs de véhicules et les autres personnels opérant sur l'aire de manœuvre).

4.3.4 Améliorer la conscience de la situation, lorsque cela est possible, en réalisant toutes les communications en rapport avec les opérations de piste en anglais aéronautique.

4.3.5 Améliorer la conscience de la situation, lorsque cela est possible, en réalisant toutes les communications en rapport avec les opérations de piste sur une même fréquence.

## 4.4 QUESTIONS INTÉRESSANT LES EXPLOITANTS D'AÉRONEFS

4.4.1 Former les pilotes et les évaluer en matière de marquage au sol, de balisage lumineux et de signalisation.

4.4.2 Les pilotes ne doivent pas franchir de barre d'arrêt rouge lorsqu'ils s'alignent sur une piste ou la traversent, sauf si des procédures de contingence sont en vigueur, par exemple lorsque les barres d'arrêt ou les commandes sont hors service.

4.4.3 Faire en sorte que les procédures applicables dans le poste de pilotage fassent obligation d'obtenir une clairance explicite pour franchir une piste quelconque, y compris une piste non active.

4.4.4 À la réception de la clairance d'alignement, l'équipage est tenu d'avertir l'ATC si l'aéronef doit rester sur la piste plus de 90 secondes au-delà de l'heure à laquelle il aurait normalement dû décoller.

4.4.5 Promouvoir les meilleures pratiques en termes de procédures applicables dans le poste de pilotage pendant la circulation au sol afin d'inclure le concept de " poste de pilotage stérile ".



4.4.6 Promouvoir les meilleures pratiques dans la planification des opérations au sol par les pilotes.

## 4.5 QUESTIONS INTÉRESSANT LES ANSP

4.5.1 Mettre en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, conformément aux dispositions de l'ESARR 3.

4.5.2 Étudier les différentes méthodes et techniques opérationnelles utilisées pour indiquer aux contrôleurs qu'une piste est temporairement occupée et recommander les meilleures pratiques.

4.5.3 Dans la mesure du possible, donner la clairance ATC en route avant la clairance de roulage.

4.5.4 Développer une procédure conforme à l'OACI pour le cas où un aéronef ou un véhicule se perdrait sur l'aire de manœuvre.

4.5.5 Les aéronefs ne doivent pas recevoir instruction de franchir une barre d'arrêt rouge pour s'aligner ou traverser une piste, sauf si des procédures de contingence sont en vigueur, par exemple lorsque les barres d'arrêt ou les commandes sont hors service.

4.5.6 Veiller à ce que les messages ATC ne soient ni trop longs ni trop complexes.

4.5.7 Veiller à ce que les procédures ATC fassent obligation d'émettre une clairance explicite pour franchir une piste quelconque, y compris une piste non active.

4.5.8 Recenser les avantages, sur le plan de la sécurité, de la réalisation d'inspections de piste dans le sens opposé aux mouvements et, le cas échéant, adopter cette procédure.

4.5.9 Dans la mesure du possible, utiliser des itinéraires de roulage standards, afin de minimiser les risques de confusion de la part des pilotes, sur ou près de la piste.

4.5.10 Dans la mesure du possible, émettre des consignes de roulage progressives, afin de réduire la charge de travail des pilotes et les risques de confusion.

4.5.11 Éviter de masquer les lignes de vision de la tour, évaluer les restrictions de visibilité depuis la tour qui risquent de cacher la piste et diffuser les informations cette information de façon appropriée, le cas échéant. Recommander des améliorations lorsqu'elles sont réalisables et développer des procédures appropriées.

4.5.12 Veiller à ce que les questions de sécurité de piste soient intégrées dans la formation et les briefings du personnel ATC.

4.5.13 Recenser les risques potentiels inhérents aux procédures d'augmentation de la capacité des pistes lorsqu'elles sont appliquées, individuellement ou en combinaison, et, si nécessaire, élaborer des stratégies d'atténuation appropriées.



4.5.14 Ne pas autoriser un aéronef à s'aligner s'il doit rester sur la piste plus de 90 secondes au-delà de l'heure à laquelle il aurait normalement dû décoller.

4.5.15 En cas d'alignements multiples, ne pas utiliser de taxiways obliques ou coudés qui empêchent l'équipage de conduite de bien voir le seuil de piste.

## 4.6 COLLECTE DE DONNÉES ET PARTAGE DES ENSEIGNEMENTS

4.6.1 Promouvoir la mise en œuvre d'une notification des événements liés à la sécurité sur les pistes qui soit compatible avec un système de report harmonisé tel que ADREP 2000.

4.6.2 Améliorer la qualité des données d'événements de piste en commençant à travailler à l'extension de la classification AGA utilisée dans ADREP 2000 pour la collecte des événements.

4.6.3 A l'échelle de l'Europe, diffuser des informations désidentifiées sur les événements de piste, afin que les causes et les facteurs qui contribuent à ces événements soient mieux compris et que les enseignements qui en sont tirés soient mieux exploités.

## 4.7 QUESTIONS RÉGLEMENTAIRES

4.7.1 Confirmer que toutes les infrastructures, pratiques et procédures relatives à l'exploitation des pistes sont conformes aux dispositions de l'OACI.

4.7.2 Mettre à disposition les réglementations appropriées pour que des systèmes de gestion de la sécurité soient mis en place conformément aux normes applicables.

4.7.3 Faire en sorte que la documentation sur l'assurance de la sécurité associée aux systèmes opérationnels (nouveaux et modifiés) apporte la preuve de la conformité de ses systèmes avec les exigences applicables en matière de réglementation et de systèmes de gestion de la sécurité.

4.7.4 Les Autorités Nationales devraient centrer leurs activités d'audit sur la sécurité sur les pistes.

4.7.5 Certifier les aérodromes conformément aux dispositions de l'Annexe 14 de l'OACI.

## 4.8 GESTION DES INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES

4.8.1 Les informations aéronautiques significatives qui pourraient perturber les opérations sur ou à proximité de la piste devraient être fournies en temps réel aux pilotes par radio-communication.



4.8.2 Vérifier que la collecte, la fourniture et la diffusion du contenu des informations aéronautiques s'effectuent conformément aux dispositions de l'OACI.

4.8.3 Les fournisseurs de bases de données et de cartes aéronautiques (dont les exploitants d'aéronefs) doivent établir un processus avec l'AIS visant à garantir la précision, l'actualisation, la disponibilité et l'intégrité des données.

4.8.4 Faire en sorte qu'il existe un processus de retour d'informations exactes à l'intention des utilisateurs d'informations aéronautiques.

4.8.5 L'ergonomie des cartes, schémas et documents associés devrait être améliorée afin d'en optimiser la lisibilité et les possibilités d'utilisation.

4.8.6 Les exploitants d'aéroports et les services d'information aéronautique doivent fournir l'information aéronautique au format électronique standard (AIXM) pour le chargement dans la base de données européenne des services de l'information aéronautique.

## 5.1 TRAVAUX FUTURS - TECHNOLOGIE ET GESTION

5.1.1 Les données relatives à la mise en oeuvre de radar de surface et les informations concernant le développement de nouvelles technologies susceptibles d'être appliquées à la sécurité des pistes doivent être diffusées dans le cadre de la campagne générale de sensibilisation à la sécurité des pistes.

5.1.2 Recenser tous les éléments indicatifs de l'OACI à convertir en normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP), et revoir les autres documents utiles.

5.1.3 Lancer un programme en faveur d'une meilleure compréhension de la contribution des facteurs humains aux incursions sur piste.

5.1.4 Revoir les temps " tête haute " et " tête basse " requis dans les procédures et les méthodes de travail, évaluer leur incidence potentielle sur la sécurité sur les pistes, et recommander des améliorations si nécessaire.



AUTORITÉ DE  
SURVEILLANCE

direction du Contrôle de la sécurité  
50 rue Henry Farman  
75 720 Paris cedex 15  
téléphone : 01 58 09 43 21  
télécopie : 01 58 09 35 35