

RÉPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**FORMULAIRE D'IDENTIFICATION DES
CAUSES D'UNE INCURSION SUR PISTE**

Réf. : F-DSA-8171-AGA

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédaction		Groupe AGA		
Vérification	KONZIKINGUI Brice Nicaise	Chef de Service Normes et Sécurité des Aéroports	09 JUIN 2017	
Validation	MOTOLY Arcadius Michel	Directeur de la Sécurité Aérienne	12 JUIN 2017	
Approbation	DZOTA Serge Florent	Directeur General de l'ANAC	14 JUIN 2017	

Édition 01 – Juin 2017

Niveau de diffusion : Interne Externe Confidentiel



FORMULAIRE D'IDENTIFICATION DES CAUSES D'UNE INCURSION SUR PISTE

Notification initiale d'incursion n° : _____

A. Date/heure (UTC)/lieu de l'incursion

_____ (année/mois/jour/heure/minute) (date) (heure) (lieu)

B. Avion, véhicule ou personne impliqués (les citer tous)

Avion 1 : _____

Avion 2 : _____

Avion 3 : _____

Véhicule : _____

Personne : _____

C. Gravité de l'incursion (cocher selon qu'il convient)

Gravité	
A	<input type="checkbox"/>
B	<input type="checkbox"/>
C	<input type="checkbox"/>
D	<input type="checkbox"/>

D. Causes et facteurs contributifs (plusieurs facteurs de la liste peuvent être indiqués)

1. CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1.1 Communications

1.1.1 A donné des instructions longues, complexes, prononcées très rapidement ou non conformes aux spécifications nationales relatives aux communications radio air-sol (langue normalement utilisée par la station au sol ou langue anglaise)¹

1.1.2 Les autorisations, les instructions et la coordination n'ont pas été collationnées comme le prescrit dans les Règlements Aéronautiques du Congo (RAC).

1.1.3 N'a pas corrigé une erreur de collationnement

1.1.4 A émis une autorisation à un avion auquel elle n'était pas destinée

¹ Les conditions de connaissance linguistique prescrites pour les communications radio air-sol figurent dans RAC 15—Télécommunications aéronautiques, Volume II, Chapitre 5, et dans le RAC 01 — Licences du personnel, Chapitre 1 et Appendice 1.



- 1.1.5 Les indicatifs d'appel étaient confus et se ressemblaient
- 1.1.6 Les transmissions étaient entièrement bloquées
- 1.1.7 Les expressions conventionnelles OACI n'ont pas été prononcées correctement
- 1.1.8 Autres (préciser). Si la procédure suivie n'était pas celle qui est normalisée par l'OACI, la décrire brièvement et indiquer où elle a été appliquée.

1.2 *Conscience de la situation*

1.2.1 Tâches « tête basse » pour lecture des instruments et visualisation, fonctions sans rapport avec la circulation, par exemple entrée de données de vol

1.2.2 A oublié :

- un avion qui se trouvait sur une piste active
- un avion autorisé à traverser une piste
- un avion aligné en vue du décollage
- un avion en phase d'approche
- d'émettre une autorisation
- qu'une autorisation avait déjà été émise
- que des pistes étaient fermées
- un véhicule qui se trouvait sur une piste active
- un véhicule autorisé à traverser une piste

1.2.3 Distraction due :

• aux autres tâches assignées, par exemple conversations téléphoniques concernant le vol, observations et enregistrement des conditions météorologiques, émission d'un NOTAM et d'autres renseignements d'exploitation

• à des activités sans rapport avec le vol, par exemple conversation téléphonique personnelle, conversation anodine, lecture et écoute de la radio

1.2.4 Emploi d'une langue non conforme aux spécifications nationales dans les communications radio air-sol (c'est-à-dire d'une langue autre que celle qui est normalement employée par la station au sol ou de la langue anglaise)

1.2.5 Autres (préciser).

1.2.6 Erreur d'identification de l'avion ou de sa position à cause :

- d'un compte rendu de position erroné
-



**FORMULAIRE D'IDENTIFICATION
DES CAUSES D'UNE INCURSION
SUR PISTE**

• d'une erreur de jugement (en pensant que l'avion avait évacué la piste)

1.2.7 Non-observation directe des mouvements au sol

1.2.8 Champ de vision de l'aire de manœuvre obstrué depuis la tour ATC

1.2.9 Changement récent du réseau des pistes

1.2.10 Configuration inhabituelle du réseau des pistes

1.2.11 Erreur commise dans les 15 premières minutes de l'entrée en fonction du contrôleur

1.2.12 Contrôleur en cours de formation

1.2.13 Fatigue

1.2.14 Autres (préciser).

1.3 Personnel

1.3.1 Plusieurs contrôleurs travaillaient sur la même fréquence

1.3.2 Absence d'un superviseur dans la tour

1.3.3 Le superviseur travaillait à un pupitre actif

1.4 Prise de décision

1.4.1 Erreur d'appréciation de la séparation ou de la séparation prévue

1.4.2 Mauvaise coordination ATC-ATC

1.4.3 Autres (préciser).

1.5 Procédures

1.5.1 Délivrance d'une autorisation conditionnelle erronée

1.5.2 Multiplicité d'autorisations aux avions alignés au départ

1.5.3 Autres (préciser). Si la procédure suivie n'était pas celle qui est normalisée par l'OACI, la décrire brièvement et indiquer où elle a été appliquée.

1.6 Travaux à l'aérodrome

1.6.1 L'ATC n'avait pas été prévenu que des travaux étaient en cours sur l'aire de manœuvre





1.6.2 Autres (préciser).

2. ÉQUIPAGE DE CONDUITE

2.1 Communications

- 2.1.1 Transmission entièrement bloquée
- 2.1.2 Transmission partiellement bloquée (« conflit d'accès »)
- 2.1.3 A accepté une autorisation semblable :
- avec indicatifs d'appel semblables
 - sans indicatifs d'appel semblables
- 2.1.4 Les expressions conventionnelles OACI n'ont pas été prononcées correctement
- 2.1.5 Non-respect des conditions de connaissance linguistique prescrites pour les communications radio air-sol (langue normalement utilisée par la station au sol ou langue anglaise) dans une situation pour laquelle il n'existe aucune expression conventionnelle de l'OACI
- 2.1.6 Emploi d'une langue non conforme aux spécifications de l'OACI dans les communications radio air-sol (c'est-à-dire d'une langue autre que celle qui est normalement employée par la station au sol ou de la langue anglaise)
- 2.1.7 Qualité de la prononciation :
- connaissait mal les spécifications de l'OACI relatives aux communications radio air-sol (langue normalement utilisée par la station au sol ou langue anglaise)
 - mauvaise prononciation ou fort accent
 - prononciation trop rapide
 - volume irrégulier
- 2.1.8 Non-utilisation d'un casque d'écoute
- 2.1.9 Autorisation ou instructions reçues pendant une forte charge de travail dans le poste de pilotage
- 2.1.10 N'a pas averti l'ATC que l'avion était en attente sur la piste depuis longtemps en prévision du décollage
- 2.1.11 Autres (préciser)
- 2.2 Conscience de la situation
- 2.2.1 L'équipage vérifiait ses listes pendant que l'avion circulait à la surface
- 2.2.2 Un membre de l'équipage programmat le système de gestion de vol ou un autre système embarqué pendant que l'avion circulait à la surface



**FORMULAIRE D'IDENTIFICATION
DES CAUSES D'UNE INCURSION
SUR PISTE**

- 2.2.3 Un membre de l'équipage s'était branché sur une autre fréquence
- 2.2.4 Communications radio conflictuelles
- 2.2.5 Le plan de l'aérodrome était mal connu
- 2.2.6 L'équipage a mal jugé sa position sur l'aérodrome (il pensait se trouver ailleurs)
- 2.2.7 Fatigue
- 2.2.8 Emplacement incorrect annoncé à l'ATC
- 2.2.9 L'avion roulait trop rapidement
- 2.2.10 Le plan de l'aérodrome n'a pas été consulté
- 2.2.11 L'équipage n'a pas écouté le service automatique d'information de région terminale (ATIS)
- 2.2.12 Aucun NOTAM n'a annoncé que des travaux étaient en cours sur l'aire de manœuvre
- 2.2.13 Les publications ou les cartes utilisées étaient périmées
- 2.2.14 La stérilisation du poste de pilotage n'a pas été effectuée ou elle l'a mal été
- 2.2.15 Autres (préciser).

2.3 Marques, panneaux de guidage et balisage lumineux

- 2.3.1 Non conformes aux dispositions réglementaires
- 2.3.2 Non fournis
- 2.3.3 Espacés irrégulièrement
- 2.3.4 Ambigus et difficiles à suivre
- 2.3.5 Mauvaises dimensions
- 2.3.6 Mal situés
- 2.3.7 Mal entretenus
- 2.3.8 Autres (préciser)



2.4 Autorisations et instructions

2.4.1 Autorisation mal comprise :

- conditionnelle
- suivre
- autre

2.4.2 L'équipage n'a pas demandé d'éclaircissements quand il avait mal compris l'autorisation ou l'instruction

2.4.3 L'équipage n'a pas averti l'ATC qu'il ne pouvait respecter une autorisation

2.4.4 L'équipage a oublié une partie de l'autorisation ou de l'instruction

2.4.5 L'avion s'est engagé sur la piste alors qu'il avait reçu l'instruction d'attendre en retrait

2.4.6 L'avion s'est aligné sur la piste après avoir reçu l'instruction de s'arrêter en retrait de la piste

2.4.7 L'avion a décollé sans y être autorisé après avoir reçu l'instruction de s'aligner et d'attendre

2.4.8 L'avion a décollé après avoir reçu l'instruction de circuler à la surface jusqu'au point d'attente avant piste

2.4.9 L'avion a atterri sur la mauvaise piste ou en a décollé

2.4.10 L'avion a atterri sur une voie de circulation ou en a décollé

2.4.11 Autres (préciser).

3. CONDUCTEURS DE VÉHICULES ET PIÉTONS

3.1 Communications

3.1.1 N'assurait pas la veille :

- sur la fréquence sol pour les mouvements hors de la bande de piste
- sur la fréquence de la tour pour les mouvements à l'intérieur de la bande de piste

3.1.2 A baissé le volume de la radio ou l'a débranchée après la communication initiale avec l'ATC

3.1.3 Autres (préciser).

3.2 Conscience de la situation

3.2.1 A oublié les détails/les limites de toute autorisation de manœuvrer sur l'aire de manœuvre

3.2.2 A été distrait :

- par ses tâches en cours
- par le bruit



• parce qu'il était branché sur plus d'une seule fréquence et utilisait peut-être même un téléphone portable

• parce qu'il était désorienté ou s'était égaré sur l'aérodrome

3.2.3 N'a pas annoncé sa situation correcte

3.2.4 Autres (préciser).

3.3 Marques, panneaux de guidage et balisage lumineux

3.3.1 Non conformes aux dispositions réglementaires

3.3.2 Non fournis

3.3.3 Espacés irrégulièrement

3.3.4 Ambigus et difficiles à suivre

3.3.5 Mauvaises dimensions

3.3.6 Mal situés

3.3.7 Mal entretenus

3.3.8 Autres (préciser).

3.4 Procédures

3.4.1 Connaissait mal l'aérodrome et ses procédures

3.4.2 N'a pas consulté les NOTAM en vigueur pour l'aérodrome

3.4.3 N'a pas consulté le plan d'aérodrome en vigueur

3.4.4 A utilisé des publications ou des cartes périmées

3.4.5 N'a pas signalé à l'ATC des travaux qui gênait les opérations

3.4.6 Les véhicules ne se sont pas immobilisés aux emplacements prescrits

3.4.7 Autres (préciser).



**FORMULAIRE D'IDENTIFICATION
DES CAUSES D'UNE INCURSION
SUR PISTE**

Page: 9 de 11

Révision : 00

Date: 08/06/2017

3.5 Autorisations et instructions

3.5.1 N'a pas respecté les autorisations et instructions de l'ATC

3.5.2 A observé une autorisation destinée à un autre véhicule ou à un avion

3.5.3 Le conducteur n'a pas dit à l'ATC qu'il n'avait pas compris l'autorisation ou l'instruction

3.5.4 Autres (préciser)

E. Formulaire rempli par :

Nom _____

Titre _____

Date. _____



**INSTRUCTIONS À SUIVRE POUR REMPLIR LE FORMULAIRE D'IDENTIFICATION DES CAUSES
D'UNE INCURSION SUR PISTE**

Rubrique

- A Inscrire la date, l'heure (UTC) et le lieu de l'incursion sur piste.
- B Donner des détails sur les avions, les véhicules et les personnes impliqués.
- C Indiquer la gravité de l'incursion selon la méthode décrite à l'annexe 2 du présent document
- D Indiquer toutes les causes et facteurs contributifs de l'incursion.
- E Inscrire le nom et le titre de la personne qui soumet le formulaire et la date de la soumission.

Handwritten signature



LOGICIEL DE CALCUL DE LA GRAVITÉ DES INCURSIONS SUR PISTE (RISC)

Le modèle RISC peut être obtenu à l'adresse : www.icao.int/fsix/res_ans.cfm

ÉVALUATION DES INCURSIONS SUR PISTE AUX AÉRODROMES (ARIA)

Le modèle ARIA peut être obtenu à l'adresse :
www.eurocontrol.int/runwaysafety/public/subsite_homepage/homepage.html

TROUSSE D'OUTILS DE L'OACI POUR LA SÉCURITÉ DES PISTES

Le CD-ROM peut être obtenu à l'adresse : www.icao.int/fsix/res_ans.cfm



RÉPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



MODELE DE COMPTE RENDU D'IMPACT
D'OISEAUX

Réf. : F-DSA-8175-AGA

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédaction		Groupe AGA		
Vérification	KONZIKINGUI Brice Nicaise	Chef de Service Normes et Sécurité des Aéroports		
Validation	MOTOLY Arcadius Michel	Directeur de la Sécurité Aérienne		
Approbation	DZOTA Serge Florent	Directeur General de l'ANAC		

Édition 01 – Juin 2017

Niveau de diffusion : Interne Externe Confidentiel



ANNEXE IV : Modèle de compte rendu d'impact d'oiseaux

Destinataire :

Exploitant	01/02	Effet sur le vol	
Type/modèle d'aéronef	03/04	<i>aucun</i> <input type="checkbox"/> 32	
Type/modèle de moteur	05/06	<i>décollage interrompu</i> <input type="checkbox"/> 33	
Immatriculation de l'aéronef	07	<i>atterrissage de prudence</i> <input type="checkbox"/> 34	
Date <i>jour</i> <i>mois</i> <i>année</i>	08	<i>moteurs coupés</i> <input type="checkbox"/> 35	
Heure locale	09	<i>divers (spécifier)</i> <input type="checkbox"/> 36	
<i>aube</i> <input type="checkbox"/> A <i>jour</i> <input type="checkbox"/> B <i>crépuscule</i> <input type="checkbox"/> C <i>nuit</i> <input type="checkbox"/> D	10	Nébulosité 37	
Nom de l'aérodrome	11/12	<i>pas de nuages</i> <input type="checkbox"/> A	
Piste en service	13	<i>quelques nuages</i> <input type="checkbox"/> B	
Lieu de l'impact (si incident en croisière)	14	<i>ciel couvert</i> <input type="checkbox"/> C	
Hauteur AGL. <i>ft</i> 15		Précipitation	
Vitesse indiquée (VI) ... <i>kt</i> 16		<i>brouillard</i> <input type="checkbox"/> 38	
Phase de vol 17		<i>pluie</i> <input type="checkbox"/> 39	
<i>en stationnement</i> <input type="checkbox"/> A		<i>neige</i> <input type="checkbox"/> 40	
<i>circulation au sol</i> <input type="checkbox"/> B		Espèce ornithologique*	41
<i>roulement au décollage</i> <input type="checkbox"/> C		Nombre d'oiseaux	
<i>montée</i> <input type="checkbox"/> D		<i>Aperçus</i> 42	
<i>croisière</i> <input type="checkbox"/> E		1 <input type="checkbox"/> A	<i>Heurtés</i> 43
<i>descente</i> <input type="checkbox"/> F		2-10 <input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> A
<i>approche</i> <input type="checkbox"/> G		11-100 <input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> B
<i>roulement à l'atterrissage</i> <input type="checkbox"/> H		<i>plus</i> <input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> C
Partie(s) d'aéronef		Taille de l'oiseau 44	
<i>radôme</i> <input type="checkbox"/> 18		<i>petit</i> <input type="checkbox"/> S	
<i>pare-brise</i> <input type="checkbox"/> 19		<i>moyen</i> <input type="checkbox"/> M	
<i>nez (non compris parties</i>		<i>gros</i> <input type="checkbox"/> L	
<i>ci-dessus)</i> <input type="checkbox"/> 20		Pilote averti de la présence d'oiseaux 45	
<i>moteur n° 1</i> <input type="checkbox"/> 21		<i>oui</i> <input type="checkbox"/> Y <i>non</i> <input type="checkbox"/> X	
<i>moteur n° 2</i> <input type="checkbox"/> 22		Observations (<i>décrire les dommages matériels,</i>	45/47
<i>moteur n° 3</i> <input type="checkbox"/> 23		<i>les blessures et donner tout renseignement</i>	
<i>moteur n° 4</i> <input type="checkbox"/> 24		<i>pertinent)</i>	
<i>hélice</i> <input type="checkbox"/> 25		
<i>aile/rotor</i> <input type="checkbox"/> 26		
<i>fuselage</i> <input type="checkbox"/> 27		
<i>train d'atterrissage</i> <input type="checkbox"/> 28		
<i>empennage</i> <input type="checkbox"/> 29		
<i>feux</i> <input type="checkbox"/> 30		
<i>divers (spécifier)</i> <input type="checkbox"/> 31		

Établi par
(facultatif)

* Envoyer tous les restes de l'oiseau y compris les fragments de plumes à :



A. DONNÉES DE BASE

Exploitant 01/02
 Type/modèle d'aéronef 03/04
 Type/modèle de moteur 05/06
 Immatriculation de l'aéronef 07
 Date de l'impact jour mois année 08
 Aérodrome/lieu de l'impact (s'il est connu) 11/12/14

B. RENSEIGNEMENTS SUR LES COÛTS

Période durant laquelle l'aéronef est hors de service heures 52
 Coût estimatif des réparations ou du remplacement dollars É.-U. (milliers) 53
 Autres coûts estimatifs
 (par exemple, manque à gagner, carburant, hôtels) dollars É.-U. (milliers) 54

**C. RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS RELATIFS AUX DOMMAGES
CAUSÉS AUX MOTEURS PAR LES IMPACTS**

Numéro de position du moteur	1	2	3	4
Raison de la panne ou de l'arrêt du moteur	55	56	57	58
rupture du moteur, avec projection de débris	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> A
incendie	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B
arrêt - vibrations	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C
arrêt - température	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D
arrêt - avertissement d'incendie	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> E
arrêt - autres (spécifier)	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y
.....				
arrêt - inconnu	<input type="checkbox"/> Z	<input type="checkbox"/> Z	<input type="checkbox"/> Z	<input type="checkbox"/> Z
Pourcentage estimatif de perte de poussée*	__ 59	__ 60	__ 61	__ 62
Nombre estimatif de perte de poussée	__ 63	__ 64	__ 65	__ 66

Espèce ornithologique 41

* Il est peut-être difficile de déterminer ce pourcentage, mais même des approximations sont utiles.

Envoyer tous les restes de l'oiseau y compris les fragments de plumes à :

Établi par