

Phone : +(221) 76.026.88.15
 +(221) 33.957.49.37
 Fax : +(221) 33.820.06.00
 AFTN : GOOYNYX
 E-mail : aim-goo@asecna.org
 Web : <https://ais.asecna.aero>



AIP SUP
NR 68/A/24GO
JULY 30 , 2024

BUREAU NOTAM INTERNATIONAL DE L'OUEST AFRICAIN
 B.P. 8155 Aéroport International Blaise DIAGNE Dakar/Diass-SENEGAL

BENIN – BURKINA FASO – COTE D'IVOIRE – GUINEE BISSAU – MALI – MAURITANIE – NIGER – SENEGAL – TOGO

MISE A JOUR DES RENSEIGNEMENTS AERONAUTIQUES DE COTE D'IVOIRE

UPDATE OF AERONAUTICAL INFORMATION OF COTE D'IVOIRE

/
COTE D'IVOIRE

Mise en vigueur/Effective Date	30 Juillet 2024, <i>July 30 2024</i>
Validité/Validity	Perm

OBJET : Ce SUP AIP indique les services et procédures de surveillance ATS	OBJECT: <i>This AIP SUP is relative to ATS surveillance services and procedures</i>
--	--

ENR 1.1 PROCÉDURES À SUIVRE POUR LES PILOTES EXPOSÉS AU LASER ET À D'AUTRES SOURCES LUMINEUSES DIRIGÉES À FORTE INTENSITÉ

PILOTS PROCEDURES FOR EXPOSURE TO LASER AND OTHER DIRECTED BRIGHT LIGHT SOURCES

<p>1. Objet</p> <p>Le présent document renferme des renseignements et des directives à l'intention des membres d'équipage de conduite susceptibles d'être exposés, en vol, à des faisceaux laser ou à d'autres sources de lumières dirigées à forte intensité.</p> <p>Il contient également un formulaire que les pilotes doivent remplir pour signaler tout incident lié à l'exposition à un faisceau de lumière dirigée à forte intensité.</p>	<p>1. Purpose</p> <p>This document contains information and guidelines for flight crews encountering " laser illuminations" or other directed bright light sources while in flight.</p> <p>It also contains a reporting form for pilots to report directed bright light illumination incidents</p>
<p>2. Contexte</p> <p>Les sources de lumière dirigée à forte intensité qui émettent à proximité d'un aéroport ou dans tout espace aérien navigable peuvent perturber les manoeuvres des pilotages, voire causer des lésions oculaires chez les pilotes, les membres d'équipage et les passagers.</p>	<p>2. Background</p> <p>Directed bright light sources projected near airports or into any navigable airspace can create potential flight control disruptions and/or eye injury to pilots crew members and passengers.</p>
<p>3. Définitions</p> <p>Aveuglement par l'éclair : Perturbation temporaire de la vision, subséquente à une exposition à une source de lumière à forte intensité, qui altère la capacité de repérer ou de distinguer clairement une cible visuelle.</p> <p>Éblouissement : Etat d'aveuglement total ou partiel résultant de la présence d'une source de lumière à forte intensité dans le champ de vision central (comparable à la lumière</p>	<p>3. Definitions</p> <p>Flash blindness : A temporary vision impairment that interferes with the ability to detect or resolve a visual target following exposure to a bright light.</p> <p>Glare : A reduction or total loss of visibility, such as that produced by an intense light source in the central field of vision, e.g. oncoming</p>

diffusée par les phares d'une voiture roulant en sens inverse). Le phénomène ne dure que pendant que la source lumineuse est présente dans le champ de vision du sujet exposé. La lumière laser visible peut causer un éblouissement et altérer la vision, et ce, à une intensité bien inférieure à celle susceptible de causer des lésions oculaires.

Images rémanentes :
Tâches lumineuses, sombres ou colorées pouvant persister plusieurs minutes, qui sont perçues à la suite d'une exposition à une source de lumière à forte intensité et qui peuvent être source de distraction ou de perturbations.

Laser :
Acronyme signifiant "amplification de la lumière par émission stimulée de radiation" et qui désigne un dispositif générant un intense faisceau de lumière cohérent et dirigé.

Saisissement :
Émotion brusque et soudaine provoquée par un événement inattendu ou la peur, qui peut avoir des effets psychologiques ou physiologiques néfastes.

Source de lumière dirigée à forte intensité :
Tout dispositif capable d'émettre un faisceau lumineux à haute intensité comme un laser, un phare de recherche, un projecteur ou un appareil de projection.

4. Analyse

Les sources lumineuses dirigées à forte intensité, en particulier les faisceaux laser présents à proximité des aéroports ou dans tout espace aérien navigable, soulèvent deux préoccupations en matière de sécurité aérienne:

La première est liée à la possibilité qu'un faisceau de lumière dirigée à forte intensité, non susceptible de causer des lésions, pénètre accidentellement dans un poste de pilotage.

1- Selon son niveau d'intensité, un tel faisceau pourrait surprendre ou éblouir un pilote et rendre difficile, voire impossible, toute observation à travers le pare-brise (aveuglement par l'éclair ou image rémanente).

L'exposition à la source de lumière intense et l'éblouissement peuvent être de courte durée –un ou deux éclairs brefs – mais le saisissement et l'image rémanente peuvent persister pendant plusieurs secondes, voire plusieurs minutes.

2- La seconde préoccupation réside dans le fait qu'un faisceau laser suffisamment puissant peut causer chez la personne exposée (pilote, membre d'équipage, passager) des lésions oculaires, temporaires ou permanentes.

5. Procédures

5.1 Procédures préventives :

Cette section a pour principal objet de définir les mesures préventives et les procédures que les pilotes peuvent appliquer pour prévenir tout risque d'exposition à une source de lumière intense ou, en cas d'exposition, pour limiter les perturbations dans le poste de pilotage.

Lorsque l'aéronef doit traverser un espace aérien comportant un risque d'exposition à des faisceaux laser, les membres

headlights. These visual effects last only as long as the light is actually present and affecting the individual's field of vision. Visible laser light can produce glare and can interfere with vision even at low energies, including levels well below that which produce eye damage.

Afterimage :
The perception of light, dark or coloured spots after exposure to bright light that may be distracting and disruptive, afterimages may persist for several minutes.

Laser :
An acronym for "light amplification by stimulated emission of radiation". A device that produces an intense, directional, coherent beam of light.

Startle :
Sudden shock from surprise or alarm, which can cause an adverse psychological or physiological effect.

Directed bright light source :

Devices capable of emitting a beam of high intensity light, such as a laser, searchlight, spotlight or image projector.

4. Analysis

Directed bright light sources, particularly laser beams, projected near airports or into any navigable airspace can cause two flight safety concerns:

The primary concern is when noninjurious, bright levels of directed light unexpectedly enter the cockpit. Depending on the brightness level, the light could startle the flight crew member(s), could cause glare, making it difficult to see out the windscreen, or could even create temporary vision impairment (flash blindness and/or afterimage).

1- The illumination and glare may be short – one or a few bright flashes – but the startle and afterimage effects could persist for many seconds or even minutes.

2- The secondary concern is if a laser beam is so powerful that it causes temporary or permanent eye injury to anyone (pilots, crew members, passengers) viewing it.

5. Procedures

5.1 Preventive procedures

The main purpose of this section is to outline preventative measures and incident procedures pilots can follow to either prevent potential illuminations or minimize cockpit disruption if one occurs.

During aircraft operations into navigable airspace where laser illuminations are anticipated,

	d'équipage de conduite doivent :		flight crews should:
1.	consulter les NOTAM pour s'informer de l'éventuelle présence de tout faisceau laser temporaire.	1.	Consult NOTAM for temporary laser activity.
2.	Allumer les feux extérieurs supplémentaires de l'aéronef afin que les observateurs chargés de la sécurité des installations laser au sol puissent localiser sa présence et réagir en coupant le faisceau laser,	2.	Turn on additional exterior lights to aid ground laser safety observers in locating aircraft so they are able to respond by turning off the laser beam.
3.	Allumer l'éclairage de cockpit,	3.	Turn on cockpit lighting.
4.	Embrayer le pilote automatique,	4.	Engage the autopilot.
5.	Assigner un autre membre d'équipage de conduite à la surveillance des instruments, afin de réduire au minimum les effets d'un éventuel faisceau laser, lorsque l'aéronef pénètre dans une zone à risque.	5.	Have one flight crew member stay on the instruments to minimize the effects of a possible illumination while in the area of expected laser activity.
6.	Au cours d'opérations de surveillance ou d'évacuation médicale par hélicoptère, envisager le port de lunettes à filtre coupe-bande, qui protègent contre les ondes laser de 514 à 532 nanomètres.	6.	Consider using notch filter eye spectacles that protect against 514 and 532 nanometer laser wavelengths, if flying a helicopter engaged in surveillance or medical evacuation.
5.2	Procédures à suivre en cas d'incident lié au laser :	5.2	Laser incident procedures :
	Tout pilote exposé à un faisceau laser doit :		If a laser beam illuminates a pilot in flight, the pilot should :
1.	Détourner immédiatement son regard de la source lumineuse ou tenter de se protéger les yeux avec la main ou un objet quelconque, afin d'éviter, dans la mesure du possible, d'être directement exposé au faisceau laser.	1.	Immediately look away from the laser source or try to shield the eyes with a hand or hand-held object to avoid, if possible, looking directly into the laser beam.
2.	Informier l'autre membre d'équipage de conduite sur le-champ de la présence d'un faisceau laser et le mettre en garde contre les effets sur la vision.	2.	Immediately alert the other flight crew member(s) and advise them of the illumination and its effect on their vision.
3.	Si sa vision est altérée, passer immédiatement les commandes de l'appareil à l'autre membre d'équipage de conduite. Dans l'éventualité où la vision des deux membres d'équipage de conduite est atteinte, le pilote automatique doit être embrayé.	3.	If vision is impaired, immediately transfer control of the aircraft to the other flight crew member, if both flight crew members have been illuminated, engage the autopilot, if equipped.
4.	Être conscient des effets de désorientation spatiale (illusion d'inclinaison) et, une fois sa vision rétablie, consulter les instruments du poste de pilotage afin de vérifier l'assiette de l'aéronef.	4.	Be very cautious of spatial disorientation effects (the "leans"). After regaining vision, check cockpit instruments for proper flight status.
5.	Éviter de se frotter les yeux, car il risque ainsi d'aggraver toute éventuelle irritation ou lésion oculaire.	5.	Resist the urge to rub the eyes after a laser illumination, as this action may cause further eye irritation or damage.
6.	Prendre contact avec l'ATC et signaler la présence d'une « illumination laser (phraséologie utilisée pour signaler tout incident ou accident impliquant un laser) et, lorsque cela est justifié, déclarer une situation d'urgence.	6.	Contact ATC and advise of a "laser illumination". Use this terminology for all laser incident/accident reports. If the situation dictates, declare an emergency.
7.	Lorsqu'il dispose de suffisamment de temps, fournir à l'ATC un rapport d'incident précisant le lieu, la direction et la couleur du faisceau, ainsi que la durée de l'exposition (éclair ou poursuite intentionnelle) et ses effets sur l'équipage.	7.	When time permits, provide ATC with an incident report, which would include the location, direction, beam colour, length of exposure (flash or intentional tracking), and effect on the crew.
5.3	Procédures après vol	5.3	Post-flight procedures
	Les membres d'équipage de conduite exposés à une source lumineuse dirigée à forte intensité, doivent renseigner le formulaire ci-joint et le déposer au Poste de		Flight crew member(s) encountering a directed bright light source must fill in the attached reporting form and

coordination Escale (PCE) de AERIA. Tout membre d'équipage victime d'une exposition à une lumière intense et qui présente des symptômes tels des douleurs oculaires ou des troubles de la vision (aveuglement par l'éclair ou images rémanentes), devrait consulter immédiatement un médecin.

submit it to AERIA PCE office. A crew member that has been subjected to a significant illumination causing persistent symptoms such as pain or visual abnormalities (e.g. flash blindness or afterimage), should seek immediate medical attention.

**Compte-rendu d'incident d'exposition suspectée à un faisceau laser/
Incident reporting - form for a suspected exposure to a laser beam**

Ce formulaire est utilisé par les pilotes pour signaler une exposition suspectée à un faisceau laser. Lorsque le formulaire aura été rempli, il devrait être communiqué dès que possible et au plus tard en 72 heures à l'ANAC par courrier physique ou via le mail evenementsecurite@anac.ci et à AERIA et SODEXAM pour les aéroports nationaux, pour plus amples investigations/
This form is used by pilots to report any suspected exposure to a laser beam. When the form has been completed, it should be communicated as soon as possible to ANAC and AERIA and SODEXAM for national airports, for further investigation.

1. Données générales / General data	
Nom/ Name :	Age :
Fonction (pilote, copilote, etc.) / Function (pilot, copilot, etc.) :	Téléphone/ Phone :
Type de correction de la vue au moment de l'incident (lunettes, lentilles)/ Type of vision correction at the time of the incident (glasses, lenses) :	
Type d'avion / Type of aircraft :	
Identification/ Call sign :	
Date et heure de l'incident/ Date and time of incident (UTC):	
Date et heure de l'élaboration du présent compte rendu/ Date and time of writing this report (UTC) :	
2. Facteurs environnementaux / Environment factors	
Conditions météo / Meteorological conditions :	
VMC/ IMC :	
Luminosité ambiante (jour, nuit, soleil, aube, crépuscule, étoiles, clair de lune, etc.) / Ambiant luminosity (day, night, sun, dawn, dusk, stars, moonlight, etc.) :	
3. Emplacement de l'incident / Incident location	
Près de (aérodrome, ville, NAVAIID) / Near of (aerodrome, town, NAVAIID) :	
Radiale et distance / Radial and distance :	
Phase de vol / Phase of flight :	
Type / nom de la procédure d'approche ou de départ / Type / identification of arrival or departure procedure :	
Cap (Cap approximatif si en virage) / Bearing (approximative bearing if in turn) :	
Hauteur au-dessus du sol / Height above ground :	Altitude :
Angle d'inclinaison latérale et longitudinale de l'aéronef/ Longitudinal and banking angle of the aircraft	

4. Angles d'incidence / Incidence angles

Avez-vous été atteint par la lumière directement dans les yeux ou latéralement ? /
Have you been hit by bright directly on eyes or laterally ? :

.....

5. Description de la lumière / Bright Description

Couleur / Colour :

.....
.....

Nature du faisceau (constant, clignotant, pulsé) / Nature of the beam (constant, flashing, pulsed) :

.....
.....

Source de la lumière (stationnaire ou mouvante) / Source of light (stationary or moving) :

.....
.....

Croyez-vous avoir été ciblé intentionnellement ? / Do you think you have been deliberately hit ? :

.....
.....

Intensité relative (flash, phare, soleil) / Relative intensity (flash, light, sun) :

.....
.....

Durée de l'exposition (en secondes) / Exposure time (in seconds) :

.....
.....

Le faisceau était-il visible avant l'incident ? / Is the beam visible before incident ? :

.....
.....

Position de la source de lumière (par rapport à un repère géographique ou à l'aéronef) /

Position of the light source (relative to a geographic reference or aircraft) :

.....
.....

Indiquer par un cercle le pare-brise par lequel la lumière a pénétré dans le cockpit /

Put in a circle the windscreen the light is coming from :

Gauche / Left Avant-gauche / Front-left Centre / Center Avant-droit / Front-right Droit / Right Autre / Other

.....
.....

Angle de site du faisceau par rapport à l'horizontale (en degrés) /

Angle of the beam relative to the horizontal (in degrees) :

6. Effets sur la personne / Effects on the person

Décrire les effets visuels*, psychologiques, physiques/ Describe the visual effects*, psychological, physical :

.....
.....

Durée des effets visuels (secondes/ minutes/heures/ jours)/ Duration of visual effects (seconds / minutes / hours / days) :

.....
.....

Comptez-vous demander un examen médical ?/ Will you request a medical examination? :

Note : Cela est recommandé s'il y a eu des symptômes même mineurs/ This is recommended if there are even minor symptoms.

Effets sur les procédures opérationnelles ou en cockpit / Incidence on operational procedures or in the cockpit :

.....
.....

.....
.....

* Exemples d'effets visuels courants/ Examples of common visual effects :

Aveuglement par l'éclair / Flash blindness :

Perturbation temporaire de la vision, subséquente à une exposition à une source de lumière à forte intensité, qui altère la capacité de repérer ou de distinguer clairement une cible visuelle./ A temporary vision impairment that interferes with the ability to detect or resolve a visual target following exposure to a bright light.

Éblouissement / Glare :

Etat d'aveuglement total ou partiel résultant de la présence d'une source de lumière à forte intensité dans le champ de vision central (comparable à la lumière diffusée par les phares d'une voiture roulant en sens inverse). Le phénomène ne dure que pendant que la source lumineuse est présente dans le champ de vision du sujet exposé. La lumière laser visible peut causer un éblouissement et altérer la vision, et ce, à une intensité bien inférieure à celle susceptible de causer des lésions oculaires./ A reduction or total loss of visibility, such as that produced by an intense light source in the central field of vision, e.g. oncoming headlights. These visual effects last only as long as the light is actually present and affecting the individual's field of vision. Visible laser light can produce glare and can interfere with vision even at low energies, including levels well below that which produce eye damage.

Images rémanentes / Afterimages :

Tâches lumineuses, sombres ou colorées pouvant persister plusieurs minutes, qui sont perçues à la suite d'une exposition à une source de lumière à forte intensité et qui peuvent être source de distraction ou de perturbations./ The perception of light, dark, or coloured spots after exposure to bright light that may be distracting and disruptive. Afterimages may persist for several minutes.

Secteur aveugle / Blind Area :

ENR 1.6 SERVICES ET PROCEDURES DE SURVEILLANCE ATS

ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

ENR 1.6.1. RADAR PRIMAIRE DE SURVEILLANCE (PSR)

ENR 1.6.1. SPRIMARY SURVEILLANCE RADAR (PSR)

La Côte d'Ivoire n'a pas mis en œuvre de radar primaire pour la surveillance du trafic aérien civil.

Any primary radar has been implemented in Côte d'Ivoire.

ENR 1.6.2. RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)

ENR 1.6.2. SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)

Les caractéristiques du radar sont les suivantes :

- Type : MSSR
- Coordonnées de l'antenne :
05°15'33,199"N /
003°55'52,6799"W ;
- Emplacement : Abidjan ;
- La portée maximale : 250 NM
- Fréquence de transmission : 1030 Mhz
- Fréquence de réception : 1090 Mhz
- Puissance d'émission : 2KW
- Mode d'interrogation : Mode S et Mode A/C
- Un système de traitement automatique des données radar (RDPS) et des données de vol (FDPS).

The following features of the radar are:

- Type :MSSR
- Antenna Coordinates :
05°15'33,199"N /
003°55'52,6799"W ;
- Location: Abidjan ;
- Maximum Range : 250 NM
- Emission frequency: 1030 Mhz
- Reception frequency : 1090 Mhz
- Emission Power : 2KW
- Interrogation Mode : Mode S and Mode A/C
- An automatic processing system for radar data (RDPS) and flight data (FDPS)

1) PROCEDURES D'URGENCE

En situation d'urgence, le pilote devra sélectionner le mode A code 7700, sauf instructions contraires du contrôleur ou décision contraire du pilote. En cas d'intervention illicite à bord d'un aéronef, le pilote sélectionnera le mode A code transpondeur 7500.

1) EMERGENCY PROCEDURES

In an emergency situation, the pilot must select mode A code 7700, unless otherwise instructed by the controller or decided otherwise by the pilot. In the event of unlawful interference on board an aircraft, the pilot will select mode A transponder code 7500.

ATS surveillance system failure

In the event of failure of one of the systems, with the existence of the means of communication, the services will be rendered using the second system within its defined coverage limits.

Panne du système de surveillance ATS

En cas de panne de l'un des systèmes, avec existence des moyens de communication, les services seront rendus à l'aide du second système dans ses limites de couverture définies.

In the event of total failure of the ATS surveillance systems, but with the existence of air/ground communication means, the controller will establish procedural separation between aircraft in the UTA, TMA and FIS od Abidjan.

En cas de panne totale des systèmes de surveillance ATS, mais avec l'existence des moyens de communication air/sol, le contrôleur établira la séparation aux procédures entre les aéronefs dans l'UTA et la TMA et le FIS d'Abidjan.

Comme mesure d'urgence, le contrôleur pourra utiliser temporairement des niveaux de vol espacés d'une distance égale à la moitié du minimum de séparation verticale applicable si la séparation aux procédures normalisées ne peut pas être assurée immédiatement.

As an emergency measure, the controller may temporarily use flight levels separated by a distance equal to half of the applicable vertical separation minimum if separation by standard procedures cannot be assured immediately.

Panne de Transpondeur

Les aéronefs en panne de transpondeur au cours d'un vol et devant entrer dans l'UTA, la TMA

Transponder Failure

Aircraft with transponder failure during a flight and having to enter the l'UTA, TMA or FIS of

ou le FIS d'Abidjan sont astreints à en informer le Centre de Contrôle Régional ou le Centre de contrôle d'approche 15 minutes au moins avant de pénétrer dans l'espace aérien concerné.

Abidjan are required to inform the Area Control Center or the Approach Control Center at least 15 minutes before entering the airspace concerned.

2) **PROCEDURES A SUIVRE EN CAS D'INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS AIR-SOL OU D'INTERVENTION ILLICITE**

2) **PROCEDURES TO BE FOLLOWED IN CASE OF INTERRUPTION OF AIR-GROUND COMMUNICATIONS OR ILLEGAL INTERVENTION**

Dans le cas où les communications bidirectionnelles avec un aéronef sont interrompues, les dispositions ci-après seront suivies :

In the event that two-way communications with an aircraft are interrupted, the following provisions will be followed:

- Si le pilote a connaissance de la perte de fonctionnement de sa radio de bord, il devra afficher le code transpondeur 7600 ou le mode urgence absolue et/ou situation urgente ADS-B approprié et accuser réception des instructions sur le canal dédié ;

- If the pilot is aware of the loss of operation of his on-board radio, he must display the transponder code 7600 or the appropriate absolute emergency and/or ADS-B emergency situation mode and acknowledge receipt of the instructions on the dedicated channel;

- Si le pilote n'a pas affiché le code 7600 ou le mode urgence absolue et/ou situation urgente ADS-B, le contrôleur devra déterminer si le récepteur de bord fonctionne.

- If the pilot has not displayed the code 7600 or the absolute emergency mode and/or ADS-B emergency situation, the controller will have to determine if the on-board receiver is working.

Pour cela, le contrôleur devra :

For this, the controller must:

- Demander à l'aéronef, sur le canal utilisé jusque-là, d'accuser réception en exécutant une manœuvre spécifiée, et en observant alors la route de l'aéronef, ou en donnant à ce dernier une instruction IDENT ;

- Ask the aircraft, on the channel used until then, to acknowledge receipt by performing a specified maneuver, and then observing the aircraft's route, or by giving the latter an IDENT instruction;

- Répéter la mesure prescrite ci-dessus sur un tout autre canal disponible sur lequel on pense que l'aéronef pourrait être à l'écoute..

- Repeat the action prescribed above on any other available channel on which it is believed that the aircraft might be listening.

3) **SYSTEME D'ASSIGNATION DES CODES SSR**

3) **SSR CODE ASSIGNMENT SYSTEM**

Conformément aux règlements aéronautiques de la République de Côte d'Ivoire (Réf RACI 3006 L030), l'emport d'un transpondeur de bord de radar secondaire au-dessus du territoire ivoirien est exigé pour les aéronefs. Un réglage correct des codes de transpondeurs sera maintenu à tout moment. Avant d'entrer dans l'UTA, la TMA et/ou le FIS d'Abidjan,, les pilotes doivent s'assurer que leur transpondeur est opérationnel et doivent afficher le code transpondeur A2000 en cas de besoin.

In accordance with the aeronautical regulations of REPUBLIC OF COTE D'IVOIRE (Réf RACI 3006 L030), the carriage of a secondary radar on-board transponder above Congolese territory is required for aircraft.

Correct setting of transponder codes will be maintained at all times.

Au premier contact avec l'ATC d'Abidjan et à l'entrée de l'UTA ou la TMA d'Abidjan, tous les aéronefs se verront attribuer un code transpondeur à afficher pour l'identification à moins que celle-ci ne soit déjà disponible. Les pilotes doivent afficher et maintenir le code transpondeur assigné par l'ATC d'Abidjan pendant toute la traversée de l'UTA et la TMA d'Abidjan.

Before entering the UTA, TMA of Brazzaville, pilots must ensure that their transponder is operational and must display the transponder code A2000 if necessary.

On first contact with Abidjan ATC and upon entering Brazzaville UTA or TMA, all aircraft will be assigned a transponder code to be displayed for identification unless already available. Pilots must display and maintain the transponder code

assigned by Abidjan ATC throughout the crossing of Abidjan UTA and/or TMA.

4) **SPECIFICATIONS RELATIVES AUX COMPTES RENDUS DE POSITION EN PHONIE OU PAR CPDLC**

a) **Limitations de vitesses et de niveaux**

Dans la TMA de Abidjan, la vitesse Indiquée est limitée à 250KT au-dessous du FL100, sauf clearance explicite à l'initiative du contrôleur. Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir ces vitesses, une vitesse plus élevée peut être accordée par le contrôleur.

b) **Indicatif d'appel**

Lors de la fourniture des services de surveillance ATS dans l'UTA, la TMA et/ou le FIS d'Abidjan, l'indicatif d'appel de l'organisme de contrôle sera comme suit :

- o **Organisme** : Centre de contrôle régional d'Abidjan ;
- o **Indicatif d'appel** : Abidjan Contrôle ;
- o **Organisme** : Centre de contrôle d'approche d'Abidjan ;
- o **Indicatif d'appel** : Abidjan Approche.

c) **Norme de séparation à appliquer**

Le minimum de séparation à l'aide des systèmes de surveillance ATS à appliquer à l'intérieur de l'UTA et la TMA est fixé comme suit :

Séparation verticale reste maintenue : 1000 ft dans l'espace RVSM et en-dessous puis 2000 ft au-dessus de l'espace RVSM

Séparation horizontale :

- o 10 NM entre symboles de position ;
- o 5 NM entre symbole de position dans les conditions suivantes : entre un aéronef en configuration Montée ou Descente et un autre aéronef stable à un niveau de vol à condition que l'aéronef qui monte ou qui descend croise le niveau du trafic stable seulement derrière ledit trafic.

Un minimum de séparation aux procédures approprié sera appliqué lorsque au moins l'un des aéronefs en présence n'est pas visualisé. Hors de l'UTA et la TMA, un minimum de séparation aux procédures sera appliqué.

4) **SPECIFICATIONS RELATING TO POSITION REPORTS BY VOICE OR BY CPDLC**

a) **Speed and level limits**

In the UTA of Abidjan, no speed limit will be required. In the TMA of Brazzaville, the Indicated airspeed is limited to 250KT below ~~FL050~~ **FL100**, except for explicit clearance at the initiative of the controller. However, for aircraft which, for technical or flight quality reasons, cannot maintain these speeds, a higher speed may be granted by the controller.

b) **Call sign**

When providing ATS surveillance services in the UTA, TMA or FIS of Abidjan, the call sign of the controlling body will be as follows:

Organism: Abidjan Regional Control Center;

Call sign: Abidjan Control;

Organism: Abidjan Approach Control Center;

Call sign: Abidjan Approach.

c) **Separation standard to be applied**

The minimum separation using ATS surveillance systems to be applied inside the UTA and the TMA is set as follows:

Vertical separation remains maintained: 1000 ft in RVSM airspace and below then 2000 ft above RVSM airspace

Horizontal separation:

- o 10 NM between position symbols;
- o 5 NM between position symbol under the following conditions: between an aircraft in Climb or Descent configuration and another stable aircraft at a flight level provided that the climbing or descending aircraft crosses the level of stable traffic only behind said traffic.

An appropriate procedural separation minimum will be applied when at least one of the aircraft present is not visualized. Outside the UTA and the TMA, a minimum separation of procedures will be applied..

	<p>d) Informations météorologiques significatives</p> <p>Le système de traitement des données de vol n'affiche pas les zones météorologiques défavorables. Le contrôleur est avisé de leur présence par l'exploitation des renseignements météorologiques à travers d'autres moyens, et les transmet aux équipages.</p> <p>Les équipages devront maintenir la vigilance afin d'éviter les zones à phénomènes météorologiques dangereux.</p> <p>Si un pilote a l'intention de contourner une zone météorologique défavorable, il doit en informer le contrôleur et obtenir son autorisation pour l'action proposée. Cela est nécessaire et permet au contrôleur de s'assurer que la séparation fournie aux autres aéronefs ne sera pas compromise.</p> <p>Des renseignements sur la position, l'intensité, l'étendue et le déplacement des phénomènes météorologiques significatifs (orages, etc.) observés par les pilotes doivent, dès que possible, être signalés au contrôleur pour transmission au centre météorologique associé.</p>	<p>b) Significant weather information</p> <p>The Flight Data Processing System does not display active areas of adverse weather. The controller is aware of their presence only by the exploitation of meteorological information through other means, and transmits them to the crews.</p> <p>Crews shall maintain vigilance to avoid areas with hazardous meteorological phenomena.</p> <p>If a pilot intends to circumnavigate the adverse weather area, he shall inform the controller and obtain clearance from him for the proposed action. This is necessary to ensure that separation which the controller is providing to the other aircraft is not jeopardized.</p> <p>Information on the position, intensity, extent and movement of significant weather (storms, etc.) observed by the pilots, shall, when practicable, be reported to the controller for transmission to the associated meteorological office.</p>
<p>5)</p>	<p>REPRESENTATION GRAPHIQUE DE LA ZONE DE COUVERTURE SSR.</p> <p>La fonction guidage ne sera assurée qu'entre aéronefs identifiés évoluant au-dessus des altitudes minimales de sécurité radar (AMSR) ;</p> <p>La représentation graphique des altitudes minimales de sécurité qui sera appliquée est à la page 06AD2-DIAP-RMAC.</p>	<p>5) GRAPHIC REPRESENTATION OF THE SSR COVERAGE AREA.</p> <p>The vectoring function will only be ensured between identified aircraft flying above the minimum radar safety altitudes (MSA or AMSR);</p> <p>The graphic representation of the minimum safe altitudes that will be applied is on page 06AD2-DIAP-RMAC.</p>

ENR 1.6.3. SURVEILLANCE DEPENDANTE EN MODE DIFFUSION (ADS-B)

Les caractéristiques de l'ADS-B sont les suivantes :

- Source des données : données de positions diffusées par les aéronefs et utilisant le satellite ;
- 2 points de livraison des données (SDP) : Abidjan et Dakar comme backup ;
- Une réception par VPN : Dakar.
- Volume des données ADS-B satellite :
 - Couverture latérale : limites latérales de la TMA et de l'UTA d'Abidjan avec une zone tampon de 50NM au-delà ;
 - Couverture verticale : de 100ft à 66000ft 1013hPa.

1)

PROCEDURES D'URGENCE

En situation d'urgence, le pilote devra sélectionner le mode d'urgence ADS-B approprié, sauf instructions contraires du contrôleur ou décision contraire du pilote. En cas d'intervention illicite à bord d'un aéronef, le pilote sélectionnera le mode d'urgence ADS-B approprié.

a **Panne du système de surveillance ATS**
Idem aux procédures décrites pour le RADAR (référence 06ENR1.6-11 §1.a)

b **Panne de Transpondeur**
Idem aux procédures décrites pour le RADAR (référence 06ENR1.6-11 §1.b)

2)

PROCEDURES A SUIVRE EN CAS D'INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS AIR-SOL OU D'INTERVENTION ILLICITE

Idem aux procédures décrites pour le RADAR (référence 06ENR1.6-11 §2)

3)

SPECIFICATIONS RELATIVES A L'IDENTIFICATION DE L'AERONEF

ENR 1.6.3. AUTOMATIC DEPENDANT SURVEILLANCE - BROADCAST

The characteristics of ADS-B are as follows:

- Data source: position data broadcast by aircraft and using the satellite;
- 2 data delivery points (SDP): Abidjan and Dakar as backup;
- Reception by VPN: Dakar.
- Satellite ADS-B data volume:
 - Lateral coverage: lateral limits of the TMA and UTA of Abidjan with a buffer zone of 50NM beyond;
 - Vertical coverage: from 100ft to 66000ft 1013hPa.

1)

EMERGENCY PROCEDURES

In an emergency situation, the pilot must select the appropriate ADS-B emergency mode, unless otherwise instructed by the controller or decided otherwise by the pilot. In the event of unlawful interference on board an aircraft, the pilot will select the appropriate ADS-B emergency mode.

a **ATS surveillance system failure**
Same as the procedures described for RADAR (reference 06ENR1.6-11 §1.b)

b **Transponder Failure**
Same as the procedures described for RADAR (reference 06ENR1.6-11 §1.a)

2)

PROCEDURES TO BE FOLLOWED IN CASE OF INTERRUPTION OF AIR-GROUND COMMUNICATIONS OR ILLEGAL INTERVENTION

Same as the procedures described for RADAR (reference 06ENR1.6-11 §2)

3)

AIRCRAFT IDENTIFICATION SPECIFICATIONS

L'emport d'émetteur ADS-B est souhaitable pour les aéronefs évoluant au-dessus du territoire ivoirien afin de bénéficier des services y liés.

Avant d'entrer dans l'UTA, la TMA et/ou le FIS d'Abidjan., les pilotes doivent s'assurer que leur émetteur ADS-B est opérationnel. Les aéronefs équipés ADS-B maintiendront émetteurs ADS-B en marche et afficher l'identification du vol pendant toute la traversée de l'UTA, la TMA et/ou le FIS d'Abidjan.

Pour l'ADS-B, les aéronefs affichés sont ceux ayant une qualité avionique à bord satisfaisante (FOM supérieur à 4).

Carrying an ADS-B transmitter is desirable for aircraft flying over ~~Congolese~~ ivorian territory in order to benefit from the related services.

Before entering the UTA, the TMA or the FIS of Abidjan, pilots must ensure that their ADS-B transmitter is operational. ADS-B equipped aircraft will keep ADS-B transmitters on and display flight identification throughout the crossing of the UTA, TMA or FIS of Abidjan.

For ADS-B, the aircraft displayed are those with satisfactory on-board avionics quality (FOM greater than 4).

4) **SPECIFICATIONS RELATIVES AUX COMPTES RENDUS DE POSITION EN PHONIE OU PAR CPDLC** 4)

Idem aux procédures décrites pour le RADAR (référence 06ENR1.6-11 §4)

SPECIFICATIONS RELATING TO POSITION REPORTS BY VOICE OR BY CPDLC

Same as the procedures described for RADAR (reference 06ENR1.6-11 §4)

5) **REPRESENTATION GRAPHIQUE DE LA ZONE DE GUIDAGE SOUS ADS-B** 5)

Idem aux procédures décrites pour le RADAR (référence 06ENR1.6-11 §5)

GRAPHIC REPRESENTATION OF THE VECTORNG AREA UNDER ADS-B.

Same as the procedures described for RADAR (reference 06ENR1.6-11 §5)

ENR 1.6.4. AUTRES INFORMATIONS ET PROCEDURES APPLICABLES

ENR 1.6.4. OTHER RELEVANT INFORMATION AND PROCEDURES

I. INTRODUCTION

Il est installé dans le centre de contrôle en-route gérant le FIS (Secteur d'Information de Vol) d'Abidjan, un système de traitement automatique des données de vol (Automatic Flight Data Processing system: FDPS), associée à l'affichage de la situation aérienne (Flight Plan Air Situation Display : FPASD) et incluant la surveillance automatique dépendante (Automatic Dependand Surveillance : ADS-C) et les communications Pilotecontrôleur par liaison de données (Controller Pilot Data Link Communications : CPDLC)

I. INTRODUCTION

It is installed in ABIDJAN Area Control Centre, an Automatic Flight Data Processing System (FDPS) , the Flight Plan Air Situation Display (FPASD) including the Automatic Dependand Surveillance (ADS-C) and Controller Pilot Data Link Communications (CPDLC).

II. DOMAINE D'APPLICATION

Le secteur d'information de vol d'Abidjan (DIII) est la partie de l'espace aérien de la FIR de Dakar (GOOO) défini comme suit :

N09°52' / W002°45' Frontières Burkina Faso / GHANA et Côte d'Ivoire / GHANA jusqu'à la côte N04°41' / W003°00' -- N01°13,0' / W003°00,0' -- S01°51' / W003°00' -- S09°32' / W003°00' -- S12°00' / W010°00' -- S06°22' / W010°00' -- S06°22' / W016°00' -- N00°00' / W007°20' -- N01°13,0' / W007°20,0' -- N06°15' / W007°27' -- N07°30' / W008°25' -- N10°10' / W008°00' -- N10°02' / W005°37' -- N09°52' - W002°45'.

II. VALIDITY AREA

Abidjan Flight Information Sector (DIII) is the portion of DAKAR FIR GOOO) defined as followed:

N09°52' / W002°45' Boundaries Burkina Faso / GHANA and Côte d'Ivoire / GHANA till the Coast N04°41' / W003°00' -- N01°13,0' / W003°00,0' -- S01°51' / W003°00' -- S09°32' / W003°00' -- S12°00' / W010°00' -- S06°22' / W010°00' -- S06°22' / W016°00' -- N00°00' / W007°20' -- N01°13,0' / W007°20,0' -- N06°15' / W007°27' -- N07°30' / W008°25' -- N10°10' / W008°00' -- N10°02' / W005°37' -- N09°52' / W002°45'.

III. FONCTIONNALITES DU SYSTEME

Le système est essentiellement composé des

III. FUNCTIONALITIES OF THE SYSTEM

Le système est essentiellement composé des fonctionnalités

fonctionnalités suivantes :

1. Le traitement automatisé des plans de vols (FDP)
2. L'affichage de la situation aérienne (FPASD)
3. La surveillance automatique dépendante en mode contrat (ADS-C)
4. Les communications Pilote-contrôleur par liaison de données (CPDLC)

Le système inclut aussi les outils d'aide à la décision au contrôleur tels que :

1. la gestion automatisée des strips
2. la gestion des Alertes système :

- EMG (Emergency Message) : CPDLC alert ;
- CLAM (Clearance Level Adherence Monitoring) : déviation d'altitude entre le niveau de l'avion et le niveau autorisé ;
- RAM (Route Adherence Monitoring) : déviation latérale de la route affectée au plan de vol ;
- FPCP (Flight Plan Conflict Probe) : détection de conflit de route à partir des informations du plan de vol ;
- DAIW (Danger or Restricted Area Infringement Warning) : alarme indiquant que le profil de vol pénètre une zone Dangereuse ou Réglementée ;
- ETO (Estimated Time Over) : différence entre les heures reportées et celles estimées par le FDPS ;
- ARCW (ADS Route Conformance Warning) : Détection de la déviation entre la route plan de vol et la route ADS projetée.

Le segment sol du système à Abidjan offre également la possibilité des communications pilote-contrôleur par liaison de données (CPDLC) et de report automatique de position (APR).

Le CPDLC permet, en plus des alertes ci-haut mentionnées :

- la transmission des clairances ATC et des instructions de contrôle ;
- les demandes de reports de position et les demandes de

suivantes:

1. The Automatic Flight Data Processing (FDP)
2. The Flight Plan Air Situation Display (FPASD)
3. The Automatic Dependant Surveillance (ADS-C)
4. The Controller Pilot Data Link Communications (CPDLC)

The system also includes the controller's decision-making tools such as/

1. the automatic processing of strips
 2. the processing of the system alerts/
- EMG (Emergency Message) : CPDLC alert;
 - CLAM (Clearance Level Adherence Monitoring) : Altitude variation between the aircraft flight level and the cleared flight level;
 - RAM (Route Adherence Monitoring) : Lateral deviation from the route assigned in the flight plan;
 - FPCP (Flight Plan Conflict Probe) : Route conflict detection from the flight plan information ;
 - DAIW (Danger or Restricted Area Infringement Warning) : alarm indicating that the flight profile is entering a restricted or dangerous area ;
 - ETO (Estimated Time Over) : difference between the reported times and those estimated by the FDPS ;
 - ARCW (ADS Route Conformance Warning) : Detection of a deviation between the route assigned in the flight plan and the projected ADS route.

The ground segment system in Abidjan also offers the possibility of controller-pilots data link communication (CPDLC) and automatic position report (APR).

CPDLC allows besides the alerts mentioned here above:

- the transmission of ATC clearance and control instructions;
- the applications of position reports and request for clearances by pilots ;

clairances par les pilotes compléments aux messages pré-formatés ;

la transmission de textes dénommés "Free Text" comme compléments aux messages pré-formatés.

the text transmission called "free text" to supplement a pre-formatted message.

L'ADS-C permet le report automatique de position par le système de gestion de vol (FMS) des avions et la transmission d'autres informations conformes au contrat établi entre l'avionique et les équipements au sol. La période de report ADS-C par défaut du centre d'Abidjan est de 15 minutes.

The ADS-C provides the automatic position report by the flight management system (FMS) of aircraft and the transmission of other information in accordance with contract between the avionics and ground equipment. The default period of ADS-C contract in Abidjan FIS is 15 minutes.

IV. PROCEDURES DE CONNEXION

4.1. LES INDICATIFS DES SERVICES ATS D'ABIDJAN

- L'indicateur d'emplacement OACI d'Abidjan est : DIII

- L'indicatif d'appel de l'ACC (CCR) d'Abidjan est : ABIDJAN CONTROL

- L'adresse ACARS d'Abidjan est : ABJCAYA

- Les messages ATS sont envoyés à :

DIIIZQZX : pour tous les vols entrant dans le FIS d'Abidjan (DIII),

DIIIZQZX, DIAPZPX, DIAPZTX

: pour tous les vols au départ ou à destination d'Abidjan (DIAP).

4.2. PREMIERE CONNEXION (INITIEE PAR LE PILOTE)

Les vols entrant dans le FIS d'Abidjan à partir d'une FIR non dotée de CPDLC établiront la première connexion CPDLC entre 45 et 15 minutes avant l'entrée.

Toutefois, le service de contrôle ATC d'Abidjan demandera la connexion 20 minutes au moins avant l'entrée FIS d'Abidjan (DIII).

Pour les vols entrant à partir d'une FIR dotée de CPDLC, la première connexion interviendra 5 minutes avant l'entrée dans le FIS d'Abidjan (DIII).

IV. LOGIN PROCEDURES

4.1. LES INDICATIFS DES SERVICES ATS D'ABIDJAN

- The Abidjan location indicator is : DIII

- The Abidjan ACC call sign is : ABIDJAN CONTROL

- The ACARS address of Abidjan is : ABJCAYA

- The ATS messages are sent to :

DIIIZQZX : for all flights entering Abidjan FIS,

DIIIZQZX, DIAPZPX, DIAPZTX : for all flights to or from Abidjan (DIAP).

4.2. INITIAL LOGIN (INITIATED BY THE PILOT)

Flights entering the Abidjan FIS from a CPDLC non-equipped FIR or CTA will establish the initial login between 45 and 15 minutes before the entry.

However, Abidjan ACC will request the login 20 minutes at least before the Abidjan FIS or Abidjan CTA entry.

For flights entering from a CPDLC equipped FIR or CTA, the initial login will occur 5 minutes before the Abidjan FIS or CTA entry.

ENR 1.14 INCIDENTS DE LA CIRCULATION AERIEENNE

AIR TRAFFIC INCIDENTS

Compte rendu d'évènement lié à la sécurité de la circulation aérienne

Air Traffic Safety Event Report

Un pilote peut renseigner un formulaire de notification d'évènement lié à la sécurité lorsqu'il estime que la sécurité de son aéronef a été ou aurait pu être compromise par :

- un risque de collision avec un autre aéronef ou « AIRPROX »,
- un risque de collision avec le relief,
- un risque de collision sur l'aire de manœuvre,
- un évènement en rapport avec le fonctionnement ou l'utilisation des installations,
- un évènement en rapport avec les services rendus.

Pilots can file a safety event notification form whenever they think that the safety of their aircraft has been or could have been threatened by:

- a risk of collision with another aircraft or "AIRPROX"
- a risk of collision with the terrain,
- a risk of collision in the maneuvering area,
- an event related to the operation or use of installations,
- an event related to services provided.

Le pilote qui renseigner un formulaire de notification d'évènement adresse un message initial par voie de communication air-sol, à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il est en contact.

Pilots who filed a safety event notification form should use air-ground communication to send the first message to the air traffic authority with which they are in contact.

Si cette transmission n'est pas possible, le message initial doit être adressé dans les meilleurs délais (de préférence dès le premier atterrissage qui suit l'évènement), par téléphone, télécopie ou courriel à l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans l'espace où a eu lieu l'évènement.

If this means of communication is not possible, the first message must be sent by phone, by fax or e-mail, as soon as possible (preferably as soon as the aircraft lands after the event), to the authority in charge of providing air traffic services in the airspace where the event occurred.

Un compte-rendu détaillé de confirmation doit ensuite être adressé le plus rapidement possible, et au plus tard dans un délai de deux semaines, par courrier électronique ou postal à :

A detailed confirmation report must then be sent as quickly as possible, and within two weeks at the latest, by e-mail or post to:

- Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire (ANAC)
evenementsecurite@anac.ci et ;
- Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) si l'évènement a eu lieu dans le FIS d'Abidjan ou sur l'aéroport international d'Abidjan
dnaaa@asecna.org
- Société d'Exploitation et de Développement Aéronautique, Aéroportuaire et Météorologique (SODEXAM) si l'évènement a eu lieu à proximité des aérodromes de l'intérieur
dnaaa@asecna.org

- Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire (ANAC)
evenementsecurite@anac.ci and ;
- Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) if the event occurred in Abidjan FIS or in Abidjan international airport
dnaaa@asecna.org
- Société d'Exploitation et de Développement Aéronautique, Aéroportuaire et Météorologique (SODEXAM) if the event occurred in the vicinity of national aerodrome
dnaaa@asecna.org

Dans le cadre de l'analyse d'un évènement lié à la sécurité, lorsque l'organisme de la circulation aérienne concerné estime nécessaire d'obtenir des informations sur les circonstances d'un vol, il en fait la demande au pilote si possible, et, dans tous les cas, à l'exploitant ou au propriétaire de l'aéronef. Celui-ci doit alors faire parvenir ses commentaires et explications en réponse dès que possible, et au plus tard dans un délai de deux semaines à compter de la date de la demande.

As part of the analysis of a safety-related event, when the concerned air traffic authority deems it necessary to obtain information about the circumstances of the flight, it will make a request to the pilot if possible, and in all cases, to the aircraft owner or operator. The latter must then send his comments and explanations as soon as possible, and within two weeks at the latest, as from the date of the request.

Le résultat des investigations et des analyses ainsi que, le cas échéant, les mesures correctives prises pour assurer la sécurité des usagers et améliorer le service rendu, sont portés à la connaissance du notifiant dès que possible et, au plus tard, dans un délai de trois mois à compter de la date de connaissance de l'évènement par l'organisme de la circulation aérienne.

The findings of the investigations and analyses, as well as the corrective measures taken to ensure the safety of users and improve the service provided where necessary, are brought to the attention of the notifying party as soon as possible, and no later than three months as from the date on which the air traffic authority was informed of the event.

Un modèle de formulaire de notification d'évènement sécurité de navigation aérienne est fourni ci-dessous.

A template of an air navigation safety event notification form is provided below.

D'autres modèles sont disponibles sur le site de l'ANAC :
www.anac.ci

Other templates are available on ANAC website:
www.anac.ci

Leur utilisation reste facultative, et ils peuvent être accompagnés de
précisions sur papier libre.

The use of these forms remains optional, and they may be accompanied by
further details on a separate sheet of paper.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">FORMULAIRE DE COMPTE-RENDU D'EVENEMENT DE SECURITE</p> <p align="center">Navigation Aérienne « FORM-ANS-5530 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 18/04/2021 Amendement : 00 Date : 18/04/2021</p>
---	---	---

**ANNEXE A-4 : FORMULAIRE DE NOTIFICATION OBLIGATOIRE D'EVENEMENT DE SECURITE
NAVIGATION AERIENNE**

1. NOTIFICATION DE L'EVENEMENT

Cadre réservé aux fournisseurs de services de la navigation aérienne

Code OACI de la plate-forme où a eu lieu l'évènement	<input type="text"/>
Numéro de référence de l'évènement	<input type="text"/>
Indiquez les entités auxquelles ce compte-rendu a été transmis	<input type="checkbox"/> ANAC ^[1] <input type="checkbox"/> BEA ^[2] <input type="checkbox"/> Exploitant d'aérodrome <input type="checkbox"/> Exploitant d'aéronef

1.1) Classe et statut de l'évènement (A envoyer à la partie analyse)

Type d'évènement	<input type="checkbox"/> Incident	<input type="checkbox"/> Incident grave	<input type="checkbox"/> Accident
Statut de l'évènement	<input type="checkbox"/> Ouvert, analyse en cours	<input type="checkbox"/> Clos avec analyse détaillée	<input type="checkbox"/> Clos à la transmission
Type de rapport	<input type="checkbox"/> Notification initiale	<input type="checkbox"/> Notification avec résultat complet d'investigation	<input type="checkbox"/> Suivi d'un rapport antérieur

1.2) Informations de référence sur l'évènement

Titre de l'évènement		<input type="text"/>	
Date et lieu	Date (jj/mm/aaaa)	<input type="text"/> / <input type="text"/> / <input type="text"/>	Heure UTC (hh : mm) <input type="text"/> : <input type="text"/>
	Espace aérien	<input type="text"/>	FIR <input type="text"/>
	Précision sur le lieu de l'évènement (QFU, numéro de taxiway, point de la procédure, radial distance, coordonnées, etc.)		
<input type="text"/>			

Evénement

<input type="checkbox"/> IATS	<input type="checkbox"/> AIM	<input type="checkbox"/> CNS	<input type="checkbox"/> IMTO	<input type="checkbox"/> AGA	<input type="checkbox"/> Autre, précisez :
-------------------------------	------------------------------	------------------------------	-------------------------------	------------------------------	--

1.3) Informations sur les aéronefs

Aéronef 1	Constructeur	<input type="text"/>	Modèle et type	<input type="text"/>
	Si autres, à préciser	<input type="text"/>		
	Immatriculation	<input type="text"/>	Type d'exploitation	<input type="text"/>
	Exploitant	<input type="text"/>	Si autre à préciser	<input type="text"/>
	Code OACI du dernier terrain de départ, le cas échéant (ex : DISP, DXXX)	<input type="text"/>		
	Code OACI de la destination prévue, le cas échéant (ex : DIKO, FCBB)	<input type="text"/>		
Phase du vol				
<input type="checkbox"/> Parking <input type="checkbox"/> Roulage <input type="checkbox"/> Décollage <input type="checkbox"/> Montée <input type="checkbox"/> Croisière <input type="checkbox"/> Descente <input type="checkbox"/> Approche <input type="checkbox"/> Atterrissage <input type="checkbox"/> Autre à préciser :				

AnnA-13

Annexe A. Formulaire de comptes rendus obligatoire
d'évènements de sécurité d'aviation civile

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>FORMULAIRE DE COMPTE-RENDU D'EVENEMENT DE SECURITE</p> <p>Navigation Aérienne « FORM-ANS-5530 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 18/04/2021 Amendement : 00 Date : 18/04/2021</p>
---	--	---

Aéronef 2*	Constructeur	<input type="text"/>	Modèle et type	<input type="text"/>
	Si autre, à préciser	<input type="text"/>		
	Immatriculation	<input type="text"/>	Type d'exploitation	<input type="text"/>
	Exploitant	<input type="text"/>	Si autre à préciser	<input type="text"/>
	Code OACI du dernier terrain de départ, le cas échéant (ex : DISP, DXXX)	<input type="text"/>		
	Code OACI de la destination prévue, le cas échéant (ex : DIKO, FCBB)	<input type="text"/>		
Phase du vol				
<input type="checkbox"/> Parking <input type="checkbox"/> Roulage <input type="checkbox"/> Décollage <input type="checkbox"/> Montée <input type="checkbox"/> Croisière <input type="checkbox"/> Descente <input type="checkbox"/> Approche <input type="checkbox"/> Atterrissage				
<input type="checkbox"/> Autre à préciser :				

1.4) Description de l'évènement et de son contexte

Scénario de l'évènement, transcription des communications radio et téléphoniques, météo, luminosité, type, régime et conditions de vol, alarmes déclenchées, interfaces sol/bord, actions immédiates, conséquences sur (A compléter)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>FORMULAIRE DE COMPTE-RENDU D'EVENEMENT DE SECURITE</p> <p>Navigation Aérienne « FORM-ANS-5530 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 18/04/2021 Amendement : 00 Date : 18/04/2021</p>
---	--	---

1.5) mesures immédiates prises

Instructions :

1. Le volet « notification initiale » est rempli par l'agent en fonction des informations disponibles et transmis à l'ANAC par l'exploitant [1]. Les informations manquantes lors de la notification initiale pourront être complétées ultérieurement.
2. En cas d'accident ou d'incident grave, envoyez une copie de ce compte-rendu sans délai au BEA [2].
3. Le volet « analyse » doit être renseigné par le fournisseur de services de la navigation aérienne et transmis à l'ANAC soit lors de la notification initiale, soit dans un deuxième temps si le délai nécessaire à l'analyse excède 72 heures.
4. Si l'analyse comporte des informations non textuelle, notamment des photos, joindre les documents à ce présent formulaire lors de la notification de l'analyse.
5. Les quatre pages de ce formulaire sont indissociables et doivent être envoyées lors de la notification initiale et lors de la notification de l'analyse.

[1] evenementsecurite@anac.ci

[2] information@bea.ci

() si l'événement implique un deuxième aéronef*

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>FORMULAIRE DE COMPTE-RENDU D'EVENEMENT DE SECURITE</p> <p>Navigation Aérienne « FORM-ANS-5530 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 18/04/2021 Amendement: 00 Date: 18/04/2021</p>
---	--	---

2. ANALYSE DE L'EVENEMENT

Gravité de l'évènement	
Effet sur le service ATM <i>Evènements techniques uniquement</i>	
Fréquence de l'évènement	

2.1) A quelle(s) catégorie(s) d'accident(s) l'évènement aurait-il pu conduire ?

- Perte de contrôle
- Collision en vol
- Collision avec le sol ou avec un obstacle sans perte de contrôle
- Sortie de piste
- Collision au sol
- Toucher en dehors de la piste
- Contact anormal avec la piste
- Autre, précisez

2.2) Type (s) d'évènement (s)

- Séparation insuffisante
- Incursion sur piste / FATO (aéronef, véhicule ou personne)
- Intrusion dans un espace aérien ou dans la circulation d'aérodrome
- Non-respect des réglementations ATM applicables
- Approche non stabilisée ou non conforme
- Péril animalier dont aviaire (observations et impact)
- Evènement lié à des travaux/maintenance sur ou à proximité d'une piste
- Impossibilité d'assurer les services ATS ou de remplir les fonctions ATS
- Interruption ou défaillance des communications sol/bord ou avec une autre unité ATS
- Interprétation incorrecte des communications sol/bord ou avec une autre unité ATS
- Evènement lié aux conditions d'aérodrome (état de la piste et informations météorologiques/aérogiques), dont
- Informations erronées ou manquantes
- Surcharge importante des positions ATS
- Défaillance technique des moyens de radionavigation
- Brouillages de fréquences ATS (communications ou navigation) ou perte de capacité RNAV
- Défaillance de la sûreté du système ATM
- Déclaration d'une situation d'urgence
- Autre, précisez

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>FORMULAIRE DE COMPTE-RENDU D'EVENEMENT DE SECURITE</p> <p>Navigation Aérienne « FORM-ANS-5530 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 18/04/2021 Amendement : 00 Date : 18/04/2021</p>
---	--	---

2.3) Conclusions

Description des causes de l'évènement.

2.4) Actions correctives

Suite à l'analyse de l'évènement, description des mesures prises le cas échéant pour réduire le risque