



**Instruction technique n° 23-25 du 30 Rajab 1446
correspondant au 30 janvier 2025 fixant les
modalités relatives à l'inspection technique de l'aire
de mouvement de l'aérodrome.**





**Instruction technique n° 23-25 du 30 Rajab 1446
correspondant au 30 janvier 2025 fixant les modalités relatives à
l'inspection technique de l'aire de mouvement de l'aérodrome.**

Objet :

La présente instruction technique a pour objet la mise en application des normes relatives à l'inspection technique de l'aire de mouvement de l'aérodrome, en application des procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodromes (Doc 9981) de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Les dispositions de la présente instruction technique sont applicables à l'exploitant technique des aérodromes ouverts à la Circulation Aérienne Publique (CAP).

Références réglementaires :

- Décret n° 63-84 du 5 mars 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 et ses amendements, notamment son annexe 14 ;
- Loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, modifiée et complétée, fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, notamment son article 16 duodecies ;
- Décret présidentiel du 18 Dhou El Hidja 1445 correspondant au 24 juin 2024, portant nomination du directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile ;
- Décret n°84-105 du 12 mai 1984 portant institution d'un périmètre de protection des installations et infrastructures ;
- Décret exécutif n° 91-149 du 18 mai 1991, portant réaménagement des statuts de l'entreprise nationale d'exploitation et de sécurité aéronautiques (ENESA) et dénomination nouvelle : Etablissement National de la Navigation Aérienne (ENNA) ;
- Décret exécutif n° 20-217 du 12 Dhou El Hidja 1441 correspondant au 2 août 2020, modifié, fixant les missions, l'organisation et le fonctionnement de l'agence nationale de l'aviation civile ;



- Décret exécutif n° 21-253 du 25 Chaoual 1442 correspondant au 6 juin 2021, fixant les modalités de mise en œuvre du contrôle des services aéronautiques et de leurs prestataires par les personnes habilitées.





SOMMAIRE

CHAPITRE 1. DEFINITIONS	5
CHAPITRE 2. RESPONSABILITES	8
2.1 Responsabilités de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile	8
2.2 Responsabilités de l'exploitant technique de l'aérodrome	8
CHAPITRE 3. OBJECTIFS, MODALITES ET PROCEDURES DES INSPECTIONS TECHNIQUES DE L'AIRE DE MOUVEMENT	9
3.1 Objectifs	9
3.2 Mode d'inspection technique	9
3.3 Fréquence d'inspection technique	9
3.4 Procédures d'inspection technique	10
3.5 Compte rendu d'inspection technique	12
CHAPITRE 4. FORMATION	13
CHAPITRE 5. DISPOSITIONS FINALES	13
ANNEXE.....	13



CHAPITRE 1. DEFINITIONS

Il est entendu au sens de la présente instruction technique par :

Aérodrome. Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aire de mouvement. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et l'aire de trafic.

Aire de manœuvre. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafics.

Aire de trafic. Aire définie sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou de fret, l'avitaillement ou le reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA). Aire symétrique par rapport au prolongement de l'axe de la piste et adjacente à l'extrémité de la bande, qui est destinée principalement à réduire les risques de dommages matériels au cas où un avion atterrirait trop court ou dépasserait l'extrémité de piste

Bande de piste. Aire définie dans laquelle sont compris la piste ainsi que le prolongement d'arrêt, si un tel prolongement est aménagé, et qui est destinée :

- à réduire les risques de dommages matériels au cas où un avion sortirait de la piste ;
- à assurer la protection des avions qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.

Bande de voie de circulation. Aire dans laquelle est comprise une voie de circulation, destinée à protéger les avions qui circulent sur cette voie et à réduire les risques de dommages matériels causés à un avion qui en sortirait accidentellement.

Contaminant. Objet indésirable sur une chaussée aéronautique susceptible d'altérer les performances des aéronefs pendant les opérations de roulage, de décollage et d'atterrissage.



Exploitant technique de l'aérodrome. Toute personne physique ou morale chargée de l'exploitation technique des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Objet intrus (FOD). Objet inanimé présent sur l'aire de mouvement, qui n'a aucune fonction opérationnelle ou aéronautique et qui peut constituer un danger pour l'exploitation d'aéronefs.

Obstacle. Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou
- qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- qui se trouve à l'extérieur d'une telle surface définie et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne.

Panneau.

- Panneau à message fixe. Panneau présentant un seul message.
- Panneau à message variable. Panneau capable de présenter plusieurs messages prédéterminés ou aucun message, selon le cas.

Piste. Aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Prolongement d'arrêt. Aire rectangulaire définie au sol à l'extrémité de la distance de roulement utilisable au décollage, aménagée de telle sorte qu'elle constitue une surface convenable sur laquelle un aéronef puisse s'arrêter lorsque le décollage est interrompu.

Prolongement dégagé. Aire rectangulaire définie, au sol ou sur l'eau, placée sous le contrôle de l'autorité compétente et choisie ou aménagée de manière à constituer une aire convenable au-dessus de laquelle un avion peut exécuter une partie de la montée initiale jusqu'à une hauteur spécifiée.

Voie de circulation. Voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation à la surface des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment :

- voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef. Partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef.



- voie de circulation d'aire de trafic. Partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire.
- voie de sortie rapide. Voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un avion qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste.

Voie de service. Route de surface aménagée sur l'aire de mouvement et destinée à l'usage exclusif des véhicules.





CHAPITRE 2. RESPONSABILITES

2.1 Responsabilités de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile 2

L'agence nationale de l'aviation civile (ANAC) doit :

- S'assurer que l'exploitant technique de l'aérodrome, élabore et documente les procédures relatives à la gestion des inspections de l'aire de mouvement de l'aérodrome ;
- S'assurer qu'un programme de gestion des inspections de l'aire de mouvement de l'aérodrome est élaboré par l'exploitant technique de l'aérodrome et transmis à l'ANAC ;
- Analyser les rapports trimestriels de l'exploitant technique relatifs à l'application des dispositions de la présente instruction.

2.2 Responsabilités de l'exploitant technique de l'aérodrome

L'exploitant technique de l'aérodrome doit :

- Elaborer les procédures relatives à l'inspections de l'aire de mouvement de l'aérodrome ;
- Elaborer et mettre à jour un programme des inspections techniques, quotidienne et périodiques, de l'aire de mouvements pour chaque aérodrome ;
- Notifier à l'ANAC les rapports trimestriels des inspections des aires de mouvements au niveau d'un aérodrome.



CHAPITRE 3. OBJECTIFS, MODALITES ET PROCEDURES DES INSPECTIONS TECHNIQUES DE L'AIRE DE MOUVEMENT



3.1 Objectifs

3.1.1 L'objectif des inspections techniques, de l'aire de mouvement d'un aéroport, est de vérifier son état apparent, sans expertise approfondie, afin de communiquer les données relatives à l'exploitation de l'aéroport, qui peuvent influencer les performances des aéronefs, en temps opportuns, aux services du trafic aérien (ATS).

Les vérifications se portent sur :

- Les aires de mouvements, les aires adjacentes (accotements et bandes) et les voies de services ;
- L'état de la surface de la chaussée ;
- La détection des FOD « Foreign Object Debris » ;
- L'état des aides visuelles ;
- L'état des obstacles à l'extérieur de la limite de l'aéroport.

3.2 Mode d'inspection technique

3.2.1 Etant donné l'importance des surfaces et des distances à couvrir, l'emploi des véhicules est indispensable pour réaliser ces inspections techniques. Toutefois, la qualité des inspections techniques peut être inversement proportionnelle à la vitesse des véhicules, il faut donc rouler le plus lentement possible (prévoir une gamme de vitesse dans les consignes en accord avec le SMC « surface movement control »).

3.2.2 Les agents chargés de l'inspection technique doivent être formés aux consignes de sécurité, de communication et de circulation des véhicules en vigueur correspondant à la zone où ils interviennent.

3.3 Fréquence d'inspection technique

3.3.1 Les inspections techniques de l'aire de mouvement doivent être effectuées chaque jour, à des intervalles définis comme suit :

- Première inspection technique, avant le début des activités de jour ;
- Dernière inspection technique, avant le début des activités de nuit ;
- Autres inspections techniques éventuellement programmées entre les inspections techniques ci-dessus, à une fréquence qui dépend du trafic.



3.3.2 Pour les pistes, des inspections techniques fréquentes doivent être effectuées en complément de celles visées en 3.3.1, chaque fois que l'état de surface des pistes a connu des changements, de façon significative, en raison des conditions météorologiques (contaminations).

Cas particulier :

En cas de dégradation importante et / ou de détérioration d'une partie de la chaussée aéronautique (fissures importantes, dépôts de gomme, nids de poule, etc.) constatée lors d'une inspection, l'exploitant technique de l'aérodrome doit aviser les services concernés de l'entretien et / ou d'intervention des infrastructures aéroportuaires, en notifiant à l'ANAC.

3.4 Procédures d'inspection technique

3.4.1 Les procédures d'inspection consistent à :

- Collecter des informations sur l'état général de l'aire de mouvement (voir annexe) ;
- Informer le service de la circulation aérienne (CA), des constats de l'inspection ;
- Effectuer, en tant que besoin, des actions à mettre en œuvre dans l'immédiat.

3.4.2 Le personnel chargé de l'inspection technique doit signaler aux services de la Circulation Aérienne toute anomalie impactant la sécurité aéronautique, pour la prise de décision et de diffusion des NOTAMs, selon le cas :

3.4.2.1 Pistes :

- Etat des pistes, accotements compris (propreté, dépôts de caoutchouc et couvercles de bouche d'égout/de drain) ;
- Propreté, en particulier présence de FOD qui pourraient endommager les moteurs ;
- Présence de contaminants réduisant les caractéristiques de frottement ;
- Indices de dommage de la chaussée, notamment fissuration et épaufrure du béton, et friabilité des granulats ;
- Dommages et usure des panneaux de signalisation et marques de piste ;
- Bandes de piste, aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA), y compris les drains, ainsi que les prolongements d'arrêt et dégagé (CWY et SWY) ;
- Panneaux de feux de l'indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI), de feux de protection de piste, d'autres feux de piste et de feux de barres de flanc ;
- Tout objet susceptible d'affecter la bande de piste ;
- Toutes les zones de travaux en cours sur la piste ou à proximité ;
- Etat de tous les indicateurs de direction du vent pour l'exploitation de jour/nuit ;
- Activité de la faune sur la piste ou à proximité.



3.4.2.2 Voies de circulation et voies d'accès :

- Toutes les chaussées de voie de circulation (dommages, propreté et présence de FOD) ;
- Tous les panneaux de signalisation et toutes les marques peintes de voie de circulation (dommages et usure) ;
- Objets et affaissements susceptibles d'affecter les bandes de voie de circulation ;
- Tous les travaux en cours sur les voies de circulation ou à proximité ;
- Tous les feux axiaux, feux de bord et feux de balisage de voie de circulation ;
- Etat général des canalisations de drainage et des couvercles ;
- Etat des bords des pelouses, y compris zones saturées d'eau.

3.4.2.3 Aires de trafic :

- Toutes les chaussées (en particulier : dommages, propreté [déversements de carburant/lubrifiant] et FOD) ;
- Tous les panneaux de signalisation et les marques peintes (dommages et usure) ;
- Aéronefs, véhicules, équipements, passerelles d'embarquement, etc., mal garés ;
- Zones de travaux en cours ;
- Etat général des canalisations de drainage et des couvercles.

3.4.2.4 Zones recouvertes de gazon (ou autres zones adjacentes aux voies de circulation) :

- Etat général de la végétation, en particulier dans les zones soumises au souffle des réacteurs ;
- Hauteur du gazon et abondance des mauvaises herbes, en particulier près des feux et des panneaux de signalisation ;
- Accumulations d'eau stagnante (les zones de pelouse saturées d'eau devraient être notées et signalées, notamment parce qu'elles sont susceptibles d'attirer des oiseaux) ;
- Dépressions et ornières creusées par les roues des aéronefs ;
- Différences de niveau excessives aux joints entre les chaussées ;
- Présence de FOD ;
- Toutes les zones de travaux en cours.

Il faut veiller à ce qu'il n'y ait pas de tas de gazon et d'herbes coupés, laissés aux endroits où ils peuvent être aspirés par les moteurs.



3.4.2.5 Obstacles :

- L'état des dispositifs lumineux et des marques des obstacles autorisés est inspecté ;
- Le personnel du service d'exploitation de l'aérodrome effectue une inspection technique visuelle sommaire des zones avoisinant l'aérodrome pour s'assurer qu'aucun objet ne semble affecter les surfaces protégées, quelles qu'elles soient, en particulier dans les zones d'approche et de départ des pistes ;
- Tous les obstacles non autorisés détectés doivent être signalés aux personnes désignées, aux organismes compétents ou aux autorités compétentes, pour que des mesures correctives soient prises.

3.4.3 Les extrémités des pistes doivent être inspectées à la recherche de marques de prise de contact prématurée et de dommages aux feux d'approche, aux cônes signalant des éléments inutilisables et aux feux de seuil causés par le souffle des réacteurs, il faut aussi en vérifier la propreté et voir s'il y a des obstacles dans l'aire de sécurité d'extrémité de piste.

3.5 Compte rendu d'inspection technique

3.5.1 Si une défectuosité dangereuse est découverte lors de l'inspection technique d'une piste (tampons endommagés, feux cassés, etc.) elle doit être signalée immédiatement par radio au service du trafic aérien (ATS), pour prendre les mesures qui s'imposent ;

- Le service d'information aéronautique (SIA) doit également en être informé, si ces dommages exigent la fermeture de la piste, l'équipe d'inspection technique doit poursuivre sa visite jusqu'à l'arrivée de l'équipe d'entretien ;
- Si des pièces d'aéronef ou des morceaux de pneumatiques sont ramassés sur la piste, il faut informer immédiatement les services de la circulation aérienne pour que l'on puisse rechercher l'origine et signaler le fait aux intéressés ;
- Afin d'aider à retrouver l'emplacement des défectuosités sur une piste, il est souhaitable d'installés des panneaux de référence, sur un coté de la piste à l'extérieur des feux de bord de piste.

3.5.2 Le personnel chargé de l'inspection technique doit renseigner le **canevas annexé** à la présente instruction technique.

3.5.3 En plus du canevas renseigné pour chaque inspection, **un registre des inspections** doit être rempli, en indiquant les points ci-après :

- Le détail des tâches et de toutes les mesures correctives à prendre ou déjà prises, comme la notification de l'ATS et de SIA ;



- L'enregistrement de l'ensemble des éléments liés aux événements, pour une analyse approfondie des causes racines, notamment en application du Système de Gestion de la Sécurité « SGS » de l'aérodrome. Les constats devront être notifiés au service d'entretien et / ou d'intervention pour prise en charge ;
- Toute information utile sur les entités et les personnes chargées des tâches et/ou des suites à donner ;
- Le moment où les tâches devraient être terminées.

CHAPITRE 4. FORMATION

4.1 L'exploitant technique de l'aérodrome doit établir et mettre en œuvre un plan de formation du personnel chargé de l'inspection technique de l'aire de mouvement, avec des programmes qui comprennent les formations initiales, les recyclages et les formations de perfectionnement, pour chaque aérodrome.

CHAPITRE 5. DISPOSITIONS FINALES

5.1 La présente instruction technique sera enregistrée sur le registre des actes administratifs de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

5.2 La présente instruction technique sera publiée sur la plateforme numérique de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Fait à Alger, le 30 Rajab 1446 correspondant au 30 janvier 2025



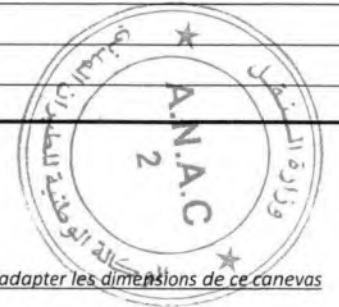


ANNEXE

CANEVAS TYPE D'INSPECTION TECHNIQUE DE L'AIRE DE MOUVEMENT D'UN AERODROME

Aérodrome : Date : Heure locale : Remplie par :

		Infrastructures aéroportuaires									Identification	Emplacement exacte ⁴	Observation
		Piste(s)			Voies de circulation			Aire de trafic					
		C	NC	S/O	C	NC	S/O	C	NC	S/O			
Chaussée	Etat ¹												
	FOD												
	Dommages ²												
	Contamination ³												
Marques													
Feux													
Panneaux de signalisation													
Zone de travaux													
Matériel mal garé ⁵													
Obstacles													
Zones recouvertes gazon	Etat de la végétation												
	Hauteur de gazon												
	Accumulation d'eau stagnante												
	Dépression et ornières												
	Différence de niveau												
	FOD												
	Autres												



: Conforme
/C : Non conforme
/O : Sans objet

¹ Etat : propreté, dépôts de caoutchouc et couvercles de bouche d'égout/de drain

² Dommages : Fissures/ Epaufure du béton/ friabilité des granulats,

³ Contamination : Eau/ Carburant/ neige/ sable/

⁴ Emplacement exacte : Accotement / RESA/ SWY/ CWY/ Bande

⁵ Matériel mal garé : Aéronefs/ véhicules/équipements/ passerelles d'embarquement

NB : Pour des besoins pratiques, l'exploitant technique de l'aérodrome est libre d'adapter les dimensions de ce canevas