



AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

13 DEC 2018

Abidjan, le

Décision n° 00006959 /ANAC/DSNAA/DTA
portant guide relatif à l'inspection de l'aire de
mouvement « RACI 6128 ».

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu l'Ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'aviation civile ;
- Vu le Décret n°2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration autonome de l'Aviation civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile en abrégé « ANAC » ;
- Vu le Décret n°2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu le Décret n°2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n°326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décision les Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n° 569/MT/CAB du 02 décembre 2014 portant approbation de Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile ;

Sur proposition du Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aérodromes, et après examen et validation par le comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité,

DECIDE :

Article 1 : Objet

La présente décision institue le Guide relatif à l'inspection de l'aire de mouvement, codifié « RACI 6128 ».

Article 2 : Champ d'application

Ce guide relatif à l'inspection de l'aire de mouvement couvre les aspects des :

- inspections quotidiennes, ou « inspections de niveau 1 », qui donnent une idée de l'état général de l'aire de mouvement et des installations connexes ; et
- inspections régulières, ou « inspections de niveau 2 », qui font partie de l'entretien préventif de l'aérodrome et consistent en des vérifications plus approfondies de l'état de l'aire de mouvement et des installations connexes.

Article 3 : Date d'entrée en vigueur et application

La présente décision entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.



PJ : Guide relatif à l'inspection de l'aire de mouvement « RACI 6128 »

Ampliations :

- Tout exploitant d'aérodrome
- DSNAAS
- Site web ANAC
- Q-PULSE



MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

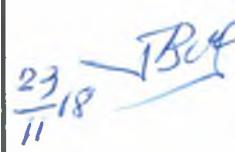
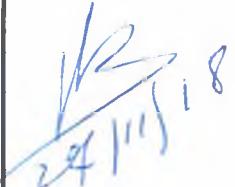
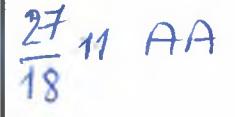
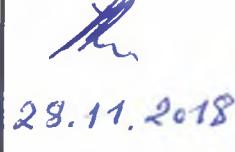
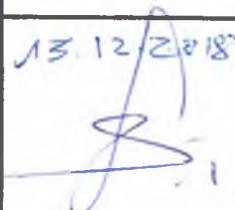
Réf. : RACI 6128

**GUIDE RELATIF A
L'INSPECTION DE L'AIRE DE
MOUVEMENT
« RACI 6128 »**

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité

1ere édition – Novembre 2018

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	VISA/DATE
REDACTION	Sous-Directeur des Aérodromes (SDA)	ASSI Ayebi Henri Jacques	 23/11/18
	Chef service norme des aérodromes	BOUIN Zoueu Jacques	 23/11/18
VERIFICATION	<u>LE COMITE DE REDACTION DES TEXTES</u>		 24/11/18
	Président	KOFFI BI Nékalo Joseph	 27/11/18 AA
VALIDATION OPERATIONNELLE	Rapporteur	ALLA Amani Jean	
	Directeur du Transport Aérien	DJAGOUASSI Jacques	 28.11.2018
APPROBATION	Directeur Général	Sinaly SILUE	 13.12.2018



Autorité Nationale de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

Guide relatif à l'inspection de l'aire de mouvement

« RACI 6128 »

Edition 1

Date : 07/11/2018

Amendement 0

Date : 07/11/2018

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D'AMENDEMENT
i	1	07/11/2018	0	07/11/2018
ii	1	07/11/2018	0	07/11/2018
iii	1	07/11/2018	0	07/11/2018
iv	1	07/11/2018	0	07/11/2018
V	1	07/11/2018	0	07/11/2018
Vi	1	07/11/2018	0	07/11/2018
Vii	1	07/11/2018	0	07/11/2018
viii	1	07/11/2018	0	07/11/2018
1-1	1	07/11/2018	0	07/11/2018
1-2	1	07/11/2018	0	07/11/2018
1-3	1	07/11/2018	0	07/11/2018
2-1	1	07/11/2018	0	07/11/2018
2-2	1	07/11/2018	0	07/11/2018
2-3	1	07/11/2018	0	07/11/2018
App 1	1	07/11/2018	0	07/11/2018
App 2	1	07/11/2018	0	07/11/2018
App 3	1	07/11/2018	0	07/11/2018
App 4	1	07/11/2018	0	07/11/2018
App 5	1	07/11/2018	0	07/11/2018
App 6	1	07/11/2018	0	07/11/2018
App 7	1	07/11/2018	0	07/11/2018
App 8	1	07/11/2018	0	07/11/2018
App 9	1	07/11/2018	0	07/11/2018
App 10	1	07/11/2018	0	07/11/2018



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire

Guide relatif à l'inspection de l'aire de mouvement

« RACI 6128 »

Edition 1
Date : 07/11/2018
Amendement 0
Date : 07/11/2018

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS



Autorité Nationale de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

Guide relatif à l'inspection de l'aire de mouvement

« RACI 6128 »

Edition 1

Date : 07/11/2018

Amendement 0

Date : 07/11/2018

TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Amendements</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i>
1ere Edition	-----	<ul style="list-style-type: none">- Adoption/Approbation- Entrée en vigueur- Application



Autorité Nationale de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

Guide relatif à l'Inspection de l'aire de mouvement

« RACI 6128 »

Edition 1
Date : 07/11/2018
Amendement 0
Date : 07/11/2018

TABLEAU DES RECTIFICATIFS



Autorité Nationale de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

Guide relatif à l'inspection de l'aire de mouvement

« RACI 6128 »

Edition 1

Date : 07/11/2018

Amendement 0

Date : 07/11/2018

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
RACI 6001	ANAC	Conception et exploitation techniques des aérodromes	6 ^{ème} édition Amendement 9	2017
Doc 9981	OACI	PANS – Aérodromes	2 ^{ème} édition	2016



 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	Guide relatif à l'inspection de l'aire de mouvement « RACI 6128 »	Edition 1 Date : 07/11/2018 Amendement 0 Date : 07/11/2018
---	--	---

ABREVIATIONS ET SIGLES

ADP	Permis de conduire côté piste (<i>Airside driver permit</i>)
ANSP	Prestataire de services de navigation aérienne (<i>Air navigation services provider</i>)
AVP	Permis de véhicule de piste (<i>Airside vehicle permit</i>)
FOD	Objet intrus (<i>Foreign object debris/damage</i>)
ILS	Système d'atterrissement aux instruments (<i>Instrument landing system</i>)
OFZ	Zone dégagée d'obstacles (<i>Obstacle free zone</i>)
OLS	Surfaces de limitation d'obstacles (<i>Obstacle limitation surfaces</i>)
RTF	Radiotéléphonie (<i>Radiotelephony</i>)
SGS	Système de gestion de la sécurité [<i>Safety management system (SMS)</i>]
SMGCS	Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface (<i>Surface movement guidance and control system</i>)
VDGS	Système de guidage visuel pour l'accostage (<i>Visual docking guidance system</i>)



 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	Guide relatif à l'inspection de l'aire de mouvement « RACI 6128 »	Edition 1 Date : 07/11/2018 Amendement 0 Date : 07/11/2018
---	--	---

TABLE DES MATIERES

	PAGE
PAGE DE VALIDATION	I
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	II
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	III
TABLEAU DES AMENDEMENTS	IV
TABLEAU DES RECTIFICATIFS	V
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	VI
ABREVIATIONS ET SIGLES	VII
TABLE DES MATIERES	VIII
CHAPITRE 1 : GENERALITES ET OBJECTIFS	1-1
1.1 GENERALITES	1-1
1.2 OBJECTIFS.....	1-2
CHAPITRE 2 : PRATIQUES OPERATIONNELLES	2-1
2.1 FREQUENCE DES INSPECTIONS.....	2-1
2.2 INSPECTION DE L'aire de manœuvre.....	2-1
2.2.1 Pistes.....	2-1
2.2.2 Voies de circulation	2-2
2.3 INSPECTION DE L'aire de TRAFIC	2-2
2.4 INSPECTION DES AIDES VISUELLES	2-3
APPENDICE	APP 1
1. PROCEDURE.....	APP 1
2. COMPTE RENDU	APP 2
3. NIVEAUX D'INSPECTION	APP 2
3.3 INSPECTIONS QUOTIDIENNES (NIVEAU 1)	APP 3
3.3.3.1 Pistes	APP 3
3.3.3.2 Voies de circulation et voies d'accès.....	APP 4
3.3.3.3 Aires de trafic.....	APP 4
3.3.3.4 Dispositifs lumineux d'aérodrome	APP 5
3.3.3.5 Zones recouvertes de gazon (ou autres zones adjacentes aux voies de circulation)	APP 5
3.3.7 Zones à l'extérieur des limites de l'aérodrome	APP 7
3.4 INSPECTIONS REGULIERES (NIVEAU 2).....	APP 7
Pistes	APP 7
Voies de circulation	APP 9
Aires de trafic et postes de stationnement.....	APP 9

CHAPITRE 1 : GENERALITES ET OBJECTIFS

1.1 Généralités

1.1.1 Il est nécessaire d'inspecter l'aire de mouvement d'un aérodrome (à savoir les pistes, les voies de circulation et les aires de trafic, avec les dispositifs lumineux, les marques, les panneaux de signalisation, etc., associés) afin de tenir au minimum les dangers pour les aéronefs et de favoriser la sécurité et l'efficacité de l'exploitation. L'aire de mouvement d'un aérodrome est un lieu complexe, et l'efficacité des activités qui s'y déroulent dépend de multiples variables liées au mélange de manœuvres d'aéronefs, aux matériaux des chaussées et aux conditions environnementales de chaque aérodrome. Les procédures d'inspection sont indispensables au maintien de l'aérodrome en état de disponibilité et à la détection des objets intrus (FOD).

Note. — Les dispositions sur le contrôle des FOD figurent dans le RACI 6129.

1.1.2 L'inspection de l'aire de mouvement vise les principaux objectifs suivants :

- s'assurer que l'aire de mouvement et les équipements associés sont dans un état qui convient à l'utilisation opérationnelle prévue ;
- déetecter les défauts et les dangers potentiels pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs et de l'aérodrome et prendre les mesures appropriées ;
- produire des mises à jour périodiques, ponctuelles et exactes sur l'état de l'aire de mouvement et des installations connexes et les communiquer à l'entité chargée de l'exploitation technique de l'aérodrome (service d'exploitation de l'aérodrome) et aux services d'information aéronautique (AIS).

1.1.3 Des inspections de plus d'un type sont normalement effectuées :

- des inspections quotidiennes, ou « inspections de niveau 1 », qui donnent une idée de l'état général de l'aire de mouvement et des installations connexes ; et
- des inspections régulières, ou « inspections de niveau 2 », qui font partie de l'entretien préventif de l'aérodrome et consistent en des vérifications plus approfondies de l'état de l'aire de mouvement et des installations connexes.

Note 1.— Les inspections quotidiennes font l'objet de la section 2.9 du RACI 6001 — Conception et exploitation technique des aérodromes.



1.1.4 En raison des superficies et des distances à parcourir, qui peuvent être grandes, les inspections de niveau 1 nécessitent parfois l'emploi de véhicules. Cela dit, une inspection effectuée dans un véhicule qui roule vite risque d'être moins efficace. Il faut donc tenir la vitesse du véhicule aussi basse que possible.

Par ailleurs, les inspections de niveau 2 des chaussées seront effectuées à pied, en coordination avec l'organisme ATS compétent, ce qui permet une évaluation beaucoup plus minutieuse, dans le cadre de l'entretien préventif.

1.1.5 Les défectuosités des dispositifs lumineux seront normalement détectées par surveillance. La surveillance à l'aide d'un affichage visuel situé sur le tableau de commande installé dans les locaux de l'organisme ATS permettra de détecter les pannes de circuit et de vérifier que le réglage de brillance sélectionné par l'organisme ATS donne l'intensité lumineuse souhaitée.

La surveillance par inspection visuelle permettra de repérer les lampes hors service, les luminaires contaminés par la saleté et les dépôts de caoutchouc, ainsi que les défauts d'alignement.

1.1.6 Le présent chapitre porte sur des inspections programmées, mais dans certaines circonstances, une inspection non prévue peut être nécessaire pour assurer la sécurité de l'exploitation. Voici des exemples de telles circonstances :

- a) achèvement de travaux ;
- b) compte rendu d'incident ;
- c) compte rendu de pilote ou de l'ATC ;
- d) conditions météorologiques défavorables ;
- e) intervention d'urgence.

1.2 Objectifs

1.2.1 Les inspections de l'aire de mouvement seront programmées de manière à assurer en permanence un niveau de vigilance approprié. Elles porteront au moins sur les éléments suivants :

- a) la ou les pistes ;

- b) le reste de l'aire de manœuvre, notamment les voies de circulation et les aires adjacentes ;
- c) les aires de trafic et de service ;
- d) l'état des surfaces ;
- e) la détection des FOD ; et
- f) l'état des aides visuelles, y compris des systèmes électriques.

- 1.2.2 L'exploitant d'aérodrome doit établir un programme d'inspection de l'aire de mouvement qui soit adapté à la taille et à la complexité de l'aérodrome et qui porte sur les éléments énumérés au § 1.2.1.
- 1.2.3 L'exploitant d'aérodrome consignera formellement dans un registre toutes les inspections de l'aérodrome, et toutes les informations enregistrées seront conservées pour référence future.
- 1.2.4 Chaque inspection fera l'objet d'un compte rendu et d'un suivi visant à faire en sorte que les mesures appropriées soient prises.
-

CHAPITRE 2 : PRATIQUES OPERATIONNELLES

2.1 Fréquence des inspections

- 2.1.1 La fréquence et la teneur d'une inspection peuvent être augmentées par rapport au minimum spécifié dans le règlement RACI 6001, selon le trafic prévu et le type de l'inspection.
- 2.1.2 La fréquence des inspections de l'aérodrome doit être adaptée au niveau de risque établi dans le cadre du système de gestion de la sécurité (SGS) de l'aérodrome.

Note 1.— La fréquence obligatoire minimale des inspections est indiquée dans le Règlement RACI 6001, § 2.9.3.

2.2 Inspection de l'aire de manœuvre

2.2.1 Pistes

- 2.2.1.1 Une inspection des pistes peut nécessiter d'entrer délibérément sur une piste en service. Il est donc indispensable de déterminer et traiter tous les dangers potentiels de cette activité pour que le personnel chargé de l'inspection comprenne clairement ce que la tâche comporte et comment l'exécuter en sécurité.
- 2.2.1.2 Les inspections des pistes en service seront toutes effectuées conformément à des procédures documentées élaborées dans le but d'assurer la sécurité des aéronefs et du personnel de l'aérodrome.
- 2.2.1.3 Des procédures d'accès aux pistes seront élaborées de concert avec l'organisme ATS compétent. Avant toute inspection de piste, un contact radio sera établi avec l'ATS, le cas échéant ; l'équipe d'inspection obtiendra la permission de commencer l'inspection et en accusera réception.

Note.— L'appendice au présent guide donne des précisions sur les facteurs à prendre en considération dans l'élaboration des procédures en question.

2.2.1.4 Si la piste est dotée d'un balisage lumineux, celui-ci devrait être allumé durant les inspections afin de permettre la détection des lampes hors service et d'éventuelles défectuosités des luminaires.

2.2.1.5 Si des pièces ou des fragments de pneu d'aéronef sont trouvés pendant l'inspection d'une piste, le service d'exploitation de l'aérodrome et l'organisme ATS compétent en seront informés immédiatement afin que l'origine des pièces ou fragments puisse être déterminée et que les exploitants d'aéronefs concernés puissent être notifiés.

Note. — Les dispositions sur le contrôle des objets intrus (FOD) figurent dans le RACI 6129.

2.2.2 Voies de circulation

2.2.2.1 Les voies de circulation utilisées régulièrement feront l'objet d'inspections quotidiennes. La fréquence d'inspection des autres voies de circulation sera fixée de manière à faire en sorte qu'elles puissent être utilisées si nécessaire. Toutes les inspections d'une piste en service seront effectuées conformément à des procédures appropriées établies pour les lieux et qui assurent la sécurité des aéronefs et du personnel de l'aérodrome.

Note. — L'appendice au présent guide donne des précisions sur les facteurs à prendre en considération dans l'élaboration des procédures en question.

2.2.2.2 Des procédures d'accès aux voies de circulation seront élaborées de concert avec l'organisme ATS compétent. Avant toute inspection de voie de circulation, un contact radio sera établi avec l'ATS, le cas échéant ; l'équipe d'inspection obtiendra la permission de commencer l'inspection et en accusera réception.

2.3 Inspection de l'aire de trafic

2.3.1 L'aire de trafic sera inspectée à une fréquence définie. Compte tenu du niveau des activités se déroulant sur l'aérodrome, la fréquence peut être adaptée au niveau de risque établi dans le cadre du SGS de l'aérodrome.

2.3.2 Les inspections peuvent être effectuées par segments afin de tenir compte de la taille et de la complexité de l'exercice.

2.4 Inspection des aides visuelles

- 2.4.1** Une inspection au sol ordinaire de tous les dispositifs lumineux de l'aérodrome sera effectuée chaque jour ou avant l'utilisation. Toutes les anomalies devraient être corrigées dans les meilleurs délais, et les feux en cause, inspectés de nouveau avant l'utilisation une fois les mesures correctives appliquées. Toutes les anomalies et les mesures prises pour les corriger seront enregistrées.
- 2.4.2** Les dispositifs lumineux d'approche seront inspectés à une fréquence appropriée définie. Ils peuvent aussi être inspectés à la demande du service d'exploitation de l'aérodrome ou de l'ATS. L'inspection portera sur tous les éléments des dispositifs.
- 2.4.3** L'équipe d'inspection informera l'ATS avant de commencer à inspecter un dispositif lumineux d'approche.
- 2.4.4** Une fois l'inspection terminée, l'ATS sera informé pour qu'il éteigne les feux qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation régulière.
- 2.4.5** Si une anomalie majeure est constatée au cours de l'inspection, l'ATS et le service d'entretien de l'aérodrome seront informés immédiatement.



APPENDICE.

PROCÉDURES GÉNÉRALES D'INSPECTION ET DE COMPTE RENDU DOCUMENTÉ DE L'ÉTAT DE L'AIRE DE MOUVEMENT

1. PROCEDURE

1.1 Avant d'entrer sur une piste, une demande d'accès (p. ex. « [indicatif d'appel du véhicule] maintenant position à [...] pour inspection de piste ») sera formulée. Lorsque le véhicule d'inspection quitte la piste, la tour de contrôle sera informée une fois que le véhicule a dégagé la piste. Certaines inspections sont exécutées de manière discontinue (c'est-à-dire lorsque le véhicule doit entrer sur la piste et la quitter à bref préavis). Une demande d'accès sera envoyée chaque fois que le véhicule d'inspection entre sur une piste, et une notification de dégagement, chaque fois qu'il quitte une piste. Une écoute permanente sera assurée sur la voie radiotéléphonique appropriée durant toute inspection de piste.

Note. — Les dispositions relatives aux véhicules d'aérodrome et aux conducteurs figurent dans le RACI 6112.

1.2 Au cours de l'inspection, si la tour de contrôle demande au personnel d'inspection d'évacuer la piste, le véhicule quittera la piste avant d'indiquer à la tour qu'il a dégagé la piste. Le personnel d'inspection ne retournera pas sur la piste avant d'avoir reçu une autorisation expresse à cet effet. L'équipe d'inspection n'évacuera jamais une piste en traversant une zone critique ou sensible du système d'atterrissement aux instruments (ILS).

1.3 Une autorisation de l'ATC sera obtenue avant de franchir une piste ou de s'engager sur une piste, quelle qu'elle soit.

1.4 L'inspection d'une piste se déroulera dans la direction contraire à celle de l'atterrissement ou du décollage, principalement afin de permettre de voir les aéronefs utilisant la piste et d'être vus par ces aéronefs.

1.5 Une fois l'inspection d'une piste terminée, la tour de contrôle sera informée de la fin de l'inspection et, si nécessaire, de l'état de l'aire de manœuvre.



1.6 L'heure du début et l'heure de la fin de l'inspection seront notées dans le registre des inspections.

2. COMpte RENDU

2.1 Si un élément inutilisable créant un danger est trouvé pendant l'inspection d'une piste (p. ex. couvercle de bouche d'égout ou feu endommagés), il sera immédiatement signalé à l'ATS par radiotéléphonie (RTF) pour que des mesures appropriées soient examinées. Le service d'exploitation de l'aérodrome sera également informé.

2.2 Si un élément inutilisable est trouvé au cours de l'inspection mais qu'il n'influe pas sur l'utilisation de la piste, il sera signalé au service d'entretien de l'aérodrome.

2.3 Le registre des inspections devrait indiquer :

- a) le détail des tâches et de toutes les mesures correctives à prendre ou déjà prises, comme la notification de l'ATS et de l'AIS, l'enregistrement des événements en vue d'analyses plus approfondies (notamment dans le cadre du SGS de l'aérodrome) et la notification du service d'entretien pour suite à donner ;
- b) la ou les personnes ou entités chargées des tâches et/ou des suites à donner ;
- c) le moment où les tâches devraient être terminées.

3. NIVEAUX D'INSPECTION

Un processus d'inspection à plusieurs niveaux est indispensable au maintien des plus hautes normes de sécurité et d'efficacité sur l'aire de mouvement pour toutes les parties prenantes.

3.1 Un système typique d'inspection à deux niveaux comprend les principaux éléments suivants :

- a) des inspections quotidiennes (niveau 1) : qui portent sur la totalité de l'aire de mouvement et les zones adjacentes aux limites de l'aérodrome ;
- b) des inspections régulières (niveau 2) : effectuées par des spécialistes, dans le cadre desquelles toutes les pistes, les voies de circulation et les aires de trafic sont divisées en un certain nombre de parties et inspectées de façon plus détaillée.

Les inspections seront effectuées en utilisant des listes de contrôle portant sur les diverses parties à inspecter ainsi qu'un croquis de l'aérodrome permettant d'indiquer les endroits où des problèmes ont été constatés.

3.2 Toutes les inspections seront consignées dans un registre. Ce registre indiquera :

- a) les intervalles et les heures des inspections ;
- b) les noms des personnes chargées des inspections ; et
- c) les résultats et les observations, le cas échéant.

Les mesures correctives définies à la suite d'une inspection seront consignées et leur exécution sera vérifiée.

3.3 INSPECTIONS QUOTIDIENNES (NIVEAU 1)

3.3.1 Les inspections de niveau 1 sont normalement effectuées de jour à des intervalles définis, d'ordinaire comme suit :

- a) première inspection légère, avant le début des activités de jour ;
- b) dernière inspection légère, avant le début des activités de nuit ; et
- c) autres inspections éventuellement programmées entre les inspections ci-dessus, à une fréquence qui dépend des périodes de pic de trafic.

3.3.2 Des inspections de niveau 1 supplémentaires, en particulier des pistes, peuvent être effectuées compte tenu des circonstances locales, de la détermination et de l'analyse des dangers de l'aérodrome et de l'évaluation du risque de sécurité (voir RACI 6125, Chapitre 3).

3.3.3 Le personnel d'inspection signalera toute situation touchant la sécurité et l'état de disponibilité de l'aérodrome, comme suit :

3.3.3.1 Pistes

- a) état des pistes, accotements compris (propreté, dépôts de caoutchouc et couvercles de bouche d'égout/de drain) ;



- b) propreté, en particulier présence de FOD qui pourraient endommager les moteurs ;
- c) présence de contaminants réduisant les caractéristiques de frottement ;
- d) indices de dommage de la chaussée, notamment fissuration et épaufrure du béton, et friabilité des granulats ;
- e) dommages et usure des panneaux de signalisation et marques de piste ;
- f) bandes de piste et aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA), y compris les drains;
- g) pannes 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 ;
- h) tout objet susceptible d'affecter la bande de piste ;
- i) toutes les zones de travaux en cours sur la piste ou à proximité ;
- j) état de tous les indicateurs de direction du vent pour l'exploitation de jour/nuit.

3.3.3.2 Voies de circulation et voies d'accès

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

3.3.3.3 Aires de trafic

- a) Toutes les chaussées (en particulier : dommages, propreté [déversements de carburant/lubrifiant] et FOD) ;
- b) tous les panneaux de signalisation et les marques peintes (dommages et usure) ;
- c) aéronefs, véhicules, équipements, passerelles d'embarquement, etc., mal garés ;



- d) zones de travaux en cours ; et
- e) état général des canalisations de drainage et des couvercles.

3.3.3.4 Dispositifs lumineux d'aérodrome

- a) Tous les dispositifs lumineux d'approche de piste seront inspectés chaque soir, au crépuscule, avant l'exploitation de nuit ; toutes les anomalies seront signalées ;
- b) tous les balisages lumineux de piste seront vérifiés dès que possible après avoir été allumés. Les feux éteints et les circuits défectueux seront signalés ;
- c) tous les balisages lumineux de voie de circulation seront vérifiés dès que possible, à savoir tous les feux axiaux, feux de bord, feux de barre d'arrêt, feux de protection de piste et feux de guidage d'entrée et de sortie ; et
- d) pendant l'exploitation de nuit, tous les dispositifs lumineux de l'aire de trafic seront inspectés, et toutes les anomalies, signalées.

Note. — Les inspections des dispositifs lumineux peuvent être intégrées à d'autres inspections des pistes ; leur programmation peut être flexible afin de permettre la prise en compte de la variabilité de la période de lumière diurne.

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

- a) État général de la végétation, en particulier dans les zones soumises au souffle des réacteurs ;
- b) hauteur du gazon et abondance des mauvaises herbes, en particulier près des feux et des panneaux de signalisation ;
- c) 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) ;
- d) dépressions et ornières creusées par les roues des aéronefs ;
- e) différences de niveau excessives aux joints entre les chaussées ;
- f) présence de FOD ; et
- g) toutes les zones de travaux en cours.



3.3.4 Durant les inspections quotidiennes ordinaires, il convient d'apporter une attention générale aux points suivants :

- a) propreté générale, avec une attention particulière aux FOD qui pourraient endommager les moteurs en cas d'aspiration, y compris les objets issus d'activités d'entretien des pistes ou l'excès de matière abrasive provenant du sablage des pistes. Tous les dépôts de caoutchouc laissés par les pneus devraient être notés ;
- b) indices de dommage des chaussées, notamment la fissuration et l'épaufrage du béton, l'état des garnitures de joint, la fissuration et la friabilité des granulats des revêtements d'asphalte ou la désagrégation des couches de frottement. Les dommages ou les détériorations qui pourraient être à l'origine de dommages aux aéronefs devraient être signalés immédiatement et inspectés par le service d'entretien ; si les dommages ou les détériorations sont assez graves, la zone devrait rester fermée aux aéronefs en attendant les résultats de l'inspection ;
- c) après une chute de pluie, les accumulations d'eau devraient être repérées et marquées, si possible, afin de faciliter le resurfaçage ultérieur des zones qu'elles recouvrent ;
- d) dommages aux luminaires ;
- e) propreté et visibilité des marques de piste ;
- f) état et ajustement des couvercles de bouche d'égout.

3.3.5 Les extrémités des pistes seront inspectées à la recherche de marques de prise de contact prématuée 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 faudrait aussi en vérifier la propreté et voir s'il y a des obstacles dans l'aire de sécurité d'extrémité de piste.

3.3.6 La tonte du gazon vise principalement à éviter que les feux et les balises soient cachés par la végétation. Elle devra aussi être gérée de manière à ce que l'aérodrome attire le moins possible d'oiseaux et d'autres animaux. Il faudra veiller à ce qu'il n'y ait pas de tas de gazon coupé laissés aux endroits où ils peuvent être aspirés par les moteurs.



3.3.7 Zones à l'extérieur des limites de l'aérodrome

3.3.7.1 Le personnel du service d'exploitation de l'aérodrome effectuera une inspection 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.

3.3.7.2 Tout obstacle non autorisé détecté sera immédiatement signalé aux personnes désignées, aux organismes compétents ou aux autorités compétentes, pour que des mesures correctives soient prises.

3.4 INSPECTIONS REGULIERES (NIVEAU 2)

3.4.1 Par rapport aux inspections de niveau 1, les inspections de niveau 2 sont des vérifications plus minutieuses de l'état de l'aire de mouvement et des installations connexes. Elles seront effectuées à pied, ce qui permet une évaluation beaucoup plus complète.

3.4.2 Pour les inspections de niveau 2, il est recommandé de diviser l'aire de mouvement en zones ; le nombre de zones dépendra de la taille de l'aérodrome. Une zone devrait être minutieusement inspectée chaque jour. Les inspections de niveau 2 peuvent être effectuées à une heure de la journée qui convient le mieux compte tenu de la demande de postes de stationnement, de la piste en service ou d'autres besoins opérationnels.

3.4.3 Dans le cas des pistes avec approche de précision, les inspections de niveau 2 des aides visuelles seront plus fréquentes et détaillées que celles concernant les autres pistes.

Les équipes d'inspection doivent signaler toute situation affectant l'état de disponibilité et la sécurité des éléments ci-dessous.

Pistes

3.4.4 Les pistes devraient être inspectées de façon détaillée tous les trois mois ou à une fréquence moindre selon leur utilisation. D'ordinaire, une piste peut être divisée en sections. Compte tenu du taux de mouvements aériens le jour de l'inspection, un certain nombre de sections peuvent être vérifiées, comme suit :



- a) *Surfaces.* La piste devrait être inspectée sur toute sa longueur et toute sa largeur durant le cycle. Les fissures, les signes de désintégration générale et toute autre détérioration des surfaces devraient être notés, surtout s'il y a des débris. Une attention spéciale devrait être apportée aux zones de toucher des roues et aux autres parties fortement sollicitées par les aéronefs. Dans les zones de toucher des roues, il faut prendre soin en particulier d'évaluer les dépôts de caoutchouc qui peuvent réduire le coefficient de frottement des pistes. Une attention devrait également être portée aux voies de sortie rapide et aux voies d'accès.
- b) *Panneaux de signalisation, marques et dispositifs lumineux.* L'état général de tous les panneaux de signalisation installés le long de la piste devrait être inspecté pour s'assurer de leur conformité avec les exigences du règlement RACI 6001. Toutes les marques de piste devraient être inspectées pour s'assurer qu'elles sont bien visibles, surtout dans les zones de toucher des roues, où les dépôts de caoutchouc peuvent en avoir noirci certaines. Il conviendrait de vérifier la sécurité générale d'une sélection de luminaires, notamment le couple de serrage de leurs fixations. La fréquence des essais devrait être ajustée de manière à atteindre l'état de disponibilité cible applicable au service testé.
- c) *Bandes de piste.* Les aires encadrant la piste, à savoir la bande de piste, l'aire dégagée et nivelée et les aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA), devraient aussi être inspectées. Il conviendrait de prêter attention à la force portante générale de la bande, à la nature de la surface, à tout obstacle qui devrait être frangible et à toute autre caractéristique qui risque d'endommager un aéronef pénétrant dans ces aires.
- d) *Dispositifs lumineux d'approche.* Deux fois l'an, il conviendrait d'effectuer une inspection à pied de chaque dispositif lumineux d'approche au complet, y compris les câbles, les luminaires, les mâts et les autres structures de support, pour en vérifier la sécurité et l'état de disponibilité généraux. Durant la vérification de l'éclairage, une évaluation générale de la configuration des feux sera réalisée, et toute panne ou tout désalignement excessif seront notés et signalés.
- e) *Zones entourant l'aérodrome.* Au moins une fois par semaine, le service d'exploitation de l'aérodrome examinera les zones adjacentes à l'aérodrome pour vérifier qu'aucun obstacle ne perce une surface protégée, en particulier dans les



aires d'approche et de départ. Les éléments de préoccupation comprennent les grands arbres, les grues, les éclairages qui pourraient être une source de confusion pour les pilotes et les pratiques agricoles susceptibles d'accroître l'activité animalière.

Voies de circulation

3.4.5 À un moment qui dépend des mouvements d'aéronefs et de la ou des pistes en service, chaque section de voie de circulation sera inspectée à pied, et toute anomalie notée sur une carte ou un schéma spécialisé de la zone. Les voies de circulation devraient être inspectées comme suit :

- a) *Surfaces.* Toutes les surfaces, y compris les accotements revêtus, devraient être inspectées à la recherche de fissures, de détériorations et de débris.
- b) *Panneaux de signalisation, marques et feux.* Toutes les marques peintes devraient être inspectées, et toutes les retouches à faire, notées. La visibilité et la stabilité de tous les panneaux de signalisation devraient être vérifiées, en particulier dans les zones où ils peuvent être affectés par le souffle des réacteurs. Il conviendrait de vérifier la sécurité générale d'une sélection de feux de voie de circulation.
- c) *Aires avoisinantes.* La sécurité générale de toutes les bandes de voie de circulation et des aires gazonnées ou revêtues adjacentes, en particulier les obstacles et l'état de leur surface, devrait être vérifiée comme dans le cas des aires dégagées et nivelées de piste.

Aires de trafic et postes de stationnement

3.4.6 Les aires de trafic et les postes de stationnement seront inspectés, et toutes les anomalies notées sur une carte ou un schéma spécialisé de la zone. L'inspection devrait porter sur ce qui suit :

- a) *Surfaces.* La surface de toutes les aires de trafic et de tous les postes de stationnement d'aéronef et d'équipement associés devrait être inspectée à la recherche de signes de désagrégation, en particulier aux endroits où des FOD sont créés.
- b) *Panneaux de signalisation, marques et feux.* Toutes les marques de surface peintes associées aux mouvements et au stationnement des aéronefs devraient être



inspectées, et les retouches de peinture à faire, notées. De plus, la fonctionnalité et la visibilité de tous les panneaux de signalisation, marques et feux associés à des systèmes de guidage visuel pour l'accostage (VDGS) devraient être vérifiées.

- c) *Aires avoisinantes.* Il conviendrait d'examiner l'état de disponibilité et l'état général de toutes les voies de service et de tous les postes de stationnement d'équipement de soutien prévus à chaque poste de stationnement d'aéronef, en particulier aux endroits où la surface peut être la source de dommages aux véhicules ou de blessures aux passagers et au personnel. La propreté générale de ces aires et le respect des règles de stationnement devraient aussi être vérifiés.
- d) *Équipement.* L'état de fonctionnement des téléphones d'urgence, le cas échéant, devrait être vérifié.

-----FIN-----

