

ENR 1.14 INCIDENTS DE LA CIRCULATION AERIENNE

1. Généralités

1.1 La procédure AIR-PROX est introduite pour signaler les risques d'abordage entre aéronefs ou les incidents de contrôle graves.

1.2 Son application stricte facilite le déroulement des enquêtes et permet de tirer d'un incident des renseignements précieux et de prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder la sécurité des vols.

1.3 En conséquence, il est indispensable que les pilotes et les agents des organismes de la circulation aérienne observent rigoureusement la procédure prescrite dans les instructions de la Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie : instructions Nr 700/DACM du 02 Mai 2001 et Nr 676/DACM du 24 Mars 2004.

2. Rôle des pilotes

2.1. *Domaine d'application*

2.1.1 Tous les aéronefs civils évoluant dans les espaces aériens placés sous la responsabilité des services de la circulation aérienne algériens, et tous les aéronefs d'état évoluant dans les mêmes espaces, dont la mission prescrite par l'autorité responsable est compatible avec l'application des règles de l'air.

2.1.2 Tous les aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation algérienne, ou qu'ils se trouvent, dans la mesure où son application ne contrevient pas aux règlements édictés par l'état sous la responsabilité duquel est placé l'espace aérien considéré.

2.2 Le pilote commandant de bord qui constate un risque d'abordage ou un incident de contrôle grave doit :

- (a) Transmettre immédiatement un message initial AIR-PROX.
- (b) Confirmer ce message initial par un compte-rendu AIR-PROX.

2.3. *Message initial AIR-PROX*

2.3.1 Il sera transmis par voie radiotéléphonique par le pilote commandant de bord à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il est en contact au moment de l'incident.

2.3.2 S'il est impossible au pilote commandant de bord d'adresser ce message à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il était en contact au moment de l'incident, il devra le transmettre à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il entre en contact après l'incident, en demandant à cet organisme d'effectuer le relais.

2.3.3 S'il est impossible au pilote commandant de bord de transmettre ce message par voie radiotéléphonique, Il devra dès l'atterrissage l'adresser par téléphone ou télétype à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il était en contact au moment de l'incident.

2.3.4 Message initial AIR-PROX comprendra au moins les éléments suivants:

- (a) AIR-PROX.
- (b) Position et Cap.
- (c) Heure UTC de l'incident.
- (d) Niveau de configuration de vol.
- (e) Conditions météorologiques de vol.
- (f) Description de l'autre aéronef.
- (g) Description succincte de l'incident.

2.4. Compte rendu AIR-PROX

Le compte rendu AIR-PROX est un compte-rendu détaillé de confirmation, qui doit être envoyé par le pilote commandant de bord dans la mesure des possibles dès le premier atterrissage suivant l'incident.

2.4.1 Le compte rendu AIR-PROX sera établi sur un formulaire prévu à cet effet, dit " Formulaire de compte rendu d'incident de la circulation aérienne ", et dont un modèle est donné en ENR 1-14-5. Ce formulaire sera disponible au bureau de piste des aérodromes contrôlés algériens et dans tous les organismes du contrôle de la circulation aérienne. Les compagnies exploitantes pourront se procurer de tels formulaires en s'adressant à :

Etablissement National de la Navigation Aérienne

1, Avenue de l'indépendance. ALGER

2.4.2 Le compte-rendu AIR-PROX sera adressé à :

- a)** *Direction de l' Aviation Civile et de la Météorologie*
Sous-Direction de la Navigation Aérienne
01, Chemin Ibn Badiss El Mouiz (ex Poirsson)- EL Biar-ALGER
- b)** *Etablissement National de la Navigation Aérienne*
01, Avenue de l'Indépendance. ALGER
- c)** L'organisme de la circulation aérienne qui avait l'aéronef en charge au moment de l'incident.
- d)** L'exploitant de l'aéronef.

NOTE:

Le pilote commandant de bord de tout aéronef portant les marques de nationalité et d'immatriculation Algérienne, évoluant dans un espace aérien placé sous la responsabilité des services de la circulation aérienne étrangers, devra dans tous les cas adresser en deux exemplaires un compte-rendu AIR-PROX à la Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie (DACM).

3. Rôle des agents des organismes de la circulation aérienne

3.1 Message initial AIR-PROX

3.1.1 L'agent qui reçoit un message initial AIR-PROX devra demander au pilote réclamant tous renseignements nécessaires à l'ouverture d'une enquête, et notamment ceux permettant l'identification de l'autre aéronef. Ces renseignements seront portés sur un formulaire de compte-rendu AIR-PROX, qui devra être signé par l'agent intéressé.

3.1.2 Un message de notification "AIR-PROX" sera immédiatement transmis par cet agent sur les voies RSFTA, il sera adressé à la Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie (DAALYAYA) et comprendra les éléments suivants:

- (a)** Notification AIR-PROX.
- (b)** Date et heure de l'incident.
- (c)** Type et Immatriculation de l'aéronef.
- (d)** Provenance et destination.
- (e)** Niveau de configuration de vol.
- (f)** Position au moment de l'incident.
- (g)** Renseignements sur l'autre aéronef.

3.1.3. Des copies du formulaire de compte-rendu AIR-PROX devront être transmises dans les 48 heures suivant l'incident par le Chef de l'Organisme de la Circulation Aérienne concerné à:

(a)

Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie
Sous-Direction de la Navigation Aérienne
01, Chemin Ibn Badiss El Mouiz (ex Poirsson) EL Biar. ALGER

(b)

Etablissement National de la Navigation Aérienne (ENNA)
1, Avenue de l'Indépendance. ALGER

(c) Eventuellement, aux autres organismes de la circulation aérienne impliqués dans l'incident (dans ce dernier cas, cette transmission devra être précédée d'un message par Télétype envoyé immédiatement après l'incident)

3.2. Compte rendu AIR-PROX

L'organisme de la circulation aérienne qui avait l'aéronef en charge au moment de l'incident doit vérifier que le compte-rendu AIR-PROX reçu a bien été adressé à tous les destinataires prévus en 2.4.2 et éventuellement se chargera de la transmission.

NOTE 1 :

Si un agent des organismes de la circulation aérienne constate un risque d'abordage ou un incident de contrôle grave non signalé immédiatement par les pilotes, il devra remplir un formulaire de compte-rendu AIR-PROX, comme il est prévu au paragraphe 3.1. 1 et adresser à la Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie un message de " notification d'incident ATS" (voir paragraphe 3.1.2)

Le Chef de l'organisme de la Circulation Aérienne concerné devra alors assurer la transmission de ce formulaire comme indiqué en 3.1.3 et procéder à l'ouverture d'une enquête

NOTE 2 :

En cas d'AIR-PROX ou d'incident de contrôle grave, même non signalé par un pilote le Chef de l'Organisme de la Circulation Aérienne concerné devra prendre les mesures nécessaires pour que les bandes magnétiques d'enregistrement des télécommunications concernant l'incident soient conservées jusqu'à la conclusion de l'enquête par la Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

4. Enquête.

4.1. Tout incident signalé par un message initial donnera lieu à une enquête.

4.2. L'enquête sur l'AIR-PROX ou l'incident de contrôle sera ouverte par l'organisme de la circulation aérienne qui avait l'aéronef en charge au moment de l'incident.

4.3. L'enquête sera ouverte dès réception du message initial AIR-PROX, ou dès constatation par un agent du risque d'abordage ou de l'incident sans attendre le message de compte-rendu AIR-PROX.

4.4. Aucun renseignement sur l'incident, hormis les caractéristiques du second aéronef (type, immatriculation, exploitant, trajet), ne pourra être fourni par l'organisme de la circulation aérienne impliqué aux pilotes ou représentants de la compagnie aérienne réclamante, non plus qu'aux administrations étrangères ou aux organismes internationaux.

4.5. Le dossier d'enquête comprendra les éléments suivants:

(a) Le compte-rendu initial AIR-PROX établi par l'agent de la circulation aérienne,

(b) S'il a été transmis par le pilote commandant de bord, le compte-rendu AIR-PROX (cette Pièce devra donc figurer dans tous les cas où l'AIR-PROX ou l'incident a été signalé par un message initial)

(c) Un rapport local accompagné des documents suivant:

(1) Copies des plans de vol des aéronefs en cause

(2) Copies des messages SOL/SOL échangés sur le RSFTA à l'occasion du vol de ces aéronefs

(3) Copies des messages SOL/SOL échangés sur le RSFTA à l'occasion du vol de ces aéronefs.

- (4) Transcription complète des bandes d'enregistrement des communications AIR / SOL pour une période de:
 - 15 minutes au moins avant l'incident
 - 10 minutes au moins après l'incident
- (5) Transcription des bandes d'enregistrement des communications de coordination
- (6) Relevé de la charge de trafic sur les secteurs de contrôle concernés pour une période de 15 minutes avant l'incident
- (7) Compte-rendu des agents de la circulation aérienne intéressés
- (8) Situation météorologique au moment de l'incident
- (9) Tous autres documents utiles pour la compréhension de l'incident (notamment des cartes)
- (10) Avis et éventuellement propositions du chef de l'organisme de la circulation aérienne concerné.

4.6. Les dossiers complets seront adressés huit jours au plus tard après l'incident:

- (a) L'original à :

Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie
Sous-Direction de la Navigation Aérienne
01, Chemin Ibn Badiss El Mouiz (ex Poirsson) EL Biar - ALGER

- (b) Deux copies à :

Etablissement National de la Navigation Aérienne (ENNA)
1, Avenue de l'Indépendance - ALGER

4.7. L'Etablissement National de la Navigation Aérienne transmettra à la Direction de la Navigation Aérienne, et de la Météorologie, Sous Direction de la Navigation Aérienne, un exemplaire du dossier d'enquête, après éventuellement approfondi l'enquête, et en ajoutant:

- (a) Ses observations.
- (b) Un rapport sur les mesures relevant de sa compétence prise à la suite de l'incident.
- (c) Cet établissement disposera pour ce faire de huit jours à compter de la date de réception des dossiers.

4.8. La Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie est chargée de clore les enquêtes. Elle prendra toutes mesures nécessaires pour assurer la sécurité des vols, et interviendra éventuellement auprès des organisations nationales ou étrangères.

4.9. Sur présentation d'une demande, les conclusions de l'enquête seront communiquées par la Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie aux compagnies exploitantes, aux administrations étrangères et aux organismes internationaux

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'INCIDENT DE CIRCULATION AÉRIENNE

À utiliser lors de la présentation et de la réception d'un compte rendu d'incident de circulation aérienne. Les cases en grisé indiquent les renseignements qui devraient figurer dans un compte rendu initial par radio.

A — IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF	B — TYPE D'INCIDENT	
	AIRPROX/ OBSTRUCTION DE PISTE /INCURSION SUR PISTE/PROCEDURE/ INSTALLATION *	
C — L'INCIDENT		
1. Renseignements généraux		
a) Date/heure de l'incident _____		UTC
b) Position _____		
2. Aéronef de référence		
a) Cap et route _____		
b) Vitesse vraie _____ () kt _____ () km/h _____		
c) Niveau et calage altimétrique _____		
d) Aéronef en montée ou en descente		
() Palier () Montée () Descente		
e) Angle d'inclinaison latérale		
() Ailes horizontales	() Légère inclinaison	() Angle modéré
() Angle marqué	() Position inversée	() Inconnu
f) Direction de l'inclinaison		
() Gauche	() Droite	() Inconnue
g) Obstacles à la visibilité (en indiquer plusieurs s'il y a lieu)		
() Soleil éblouissant	() Cadre du pare-brise	() Malpropreté du pare-brise
() Autre élément du poste de pilotage	() Aucun	
h) Éclairages d'aéronef utilisés (en indiquer plusieurs s'il y a lieu)		
() Feux de navigation	() Feux à éclats	() Éclairage de cabine
() Feux anticollision rouges	() Phares d'atterrissage/ de circulation au sol	() Éclairage d'empennage
() Autres	() Aucun	
i) Suggestion de manœuvre d'évitement formulée par l'ATS ?		
() Oui, sur la base de données provenant d'un système de surveillance ATS	() Oui, après repérage visuel	() Oui, sur la base d'autres renseignements
() Non		
j) Information de circulation communiquée ?		
() Oui, sur la base de données provenant d'un système de surveillance ATS	() Oui, après repérage visuel	() Oui, sur la base d'autres renseignements
() Non		
* Supprimer les mentions inutiles.		

k) Système anticollision embarqué — ACAS		
<input type="checkbox"/> Non disponible à bord	<input type="checkbox"/> Type	<input type="checkbox"/> Émission d'un avis de circulation
<input type="checkbox"/> Émission d'un avis de résolution	<input type="checkbox"/> Pas d'avis de circulation ni de résolution	<input type="checkbox"/> Émission d'un avis de circulation
l) Identification		
<input type="checkbox"/> Système de surveillance ATS non disponible	<input type="checkbox"/> Identification	<input type="checkbox"/> Pas d'identification
m) Autre aéronef repéré		
<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Erreur de repérage
n) Manœuvre d'évitement exécutée ?		
<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	
o) Type de plan de vol IFR / VFR / aucun*		
3. Autre aéronef		
a) Type et indicatif d'appel / immatriculation _____		
b) Si les données demandées en a) sont inconnues, indiquer :		
<input type="checkbox"/> Aile haute	<input type="checkbox"/> Aile médiane	<input type="checkbox"/> Aile basse
<input type="checkbox"/> Giravion		
<input type="checkbox"/> Monomoteur	<input type="checkbox"/> Bimoteurs	<input type="checkbox"/> Trimoteur
<input type="checkbox"/> Quadrimoteur	<input type="checkbox"/> Plus de 4 moteurs	
Marques, couleurs ou autres renseignements		

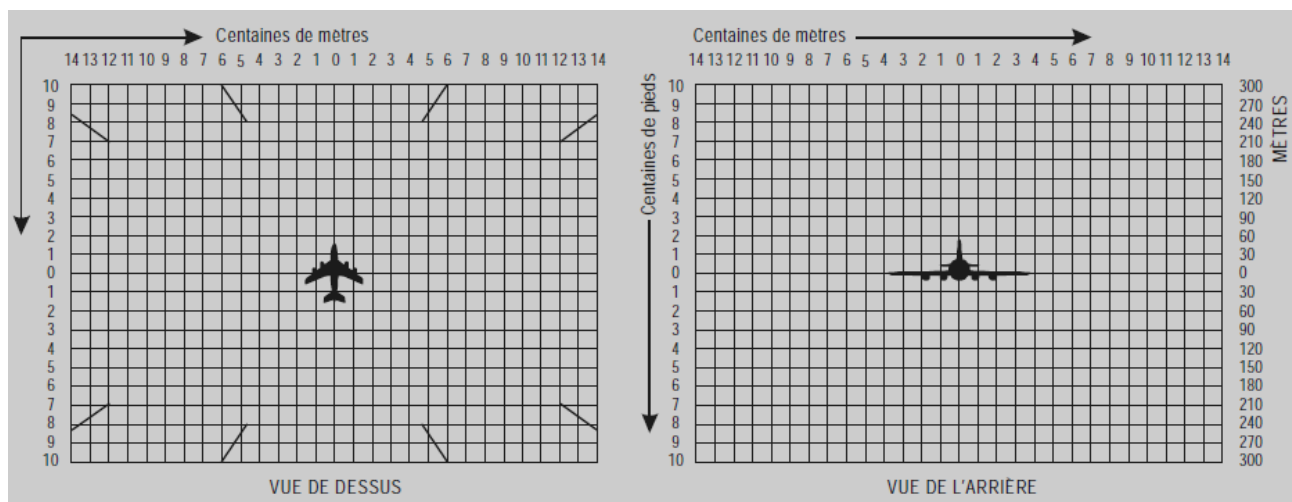
c) Aéronef en montée ou en descente		
<input type="checkbox"/> En palier	<input type="checkbox"/> Montée	<input type="checkbox"/> Descente
<input type="checkbox"/> Renseignement inconnu		
d) Angle d'inclinaison latérale		
<input type="checkbox"/> Ailes horizontales	<input type="checkbox"/> Légère inclinaison	<input type="checkbox"/> Angle modéré
<input type="checkbox"/> Angle marqué	<input type="checkbox"/> Position inversée	<input type="checkbox"/> Inconnu
e) Direction de l'inclinaison		
<input type="checkbox"/> Gauche	<input type="checkbox"/> Droite	<input type="checkbox"/> Inconnue
f) Éclairages utilisés		
<input type="checkbox"/> Feux de navigation	<input type="checkbox"/> Feux à éclats	<input type="checkbox"/> Éclairage de cabine
<input type="checkbox"/> Feux anticollision rouges	<input type="checkbox"/> Phares d'atterrissage/ de circulation au sol	<input type="checkbox"/> Éclairage d'empennage
<input type="checkbox"/> Autres	<input type="checkbox"/> Aucun	<input type="checkbox"/> Renseignement inconnu
g) Suggestion de manœuvre d'évitement formulée par l'ATS ?		
<input type="checkbox"/> Oui, sur la base de données provenant d'un système de surveillance ATS	<input type="checkbox"/> Oui, après repérage visuel	<input type="checkbox"/> Oui, sur la base d'autres renseignements
<input type="checkbox"/> Non		
h) Information de circulation communiquée ?		
<input type="checkbox"/> Oui, sur la base de données provenant d'un système de surveillance ATS	<input type="checkbox"/> Oui après repérage visuel	<input type="checkbox"/> Oui, sur la base d'autres renseignements
<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Inconnu	
i) Manœuvre d'évitement exécutée ?		
<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Renseignement inconnu

* Supprimer les mentions inutiles.

4. Distance a) Distance horizontale la plus courte _____ b) Distance verticale la plus courte _____
5. Conditions météorologiques de vol a) IMC / VMC* b) Au-dessus / Au-dessous* des nuages / brouillard / brume sèche ou entre des couches de nuages* c) Distance verticale par rapport aux nuages _____ m / ft* au-dessous _____ m / ft* au-dessus d) Dans les nuages / la pluie / la neige / la neige et la pluie mêlées / le brouillard / la brume sèche* e) Soleil de face / soleil dans le dos* f) Visibilité en vol _____ m / km*
6. Tout autre renseignement jugé important par le pilote commandant de bord _____ _____ _____ _____ _____
D — RENSEIGNEMENTS DIVERS 1. Renseignements relatifs à l'aéronef qui a produit le compte rendu a) immatriculation _____ b) Type _____ c) Exploitant _____ d) Aéroport de départ _____ e) Aéroport de premier atterrissage _____ destination _____ f) Signalé par radio ou par un autre moyen à _____ (nom de l'organisme ATS) à _____ UTC g) Date / heure / lieu d'établissement du compte rendu _____
2. Fonction, adresse et signature de l'auteur du compte rendu a) Fonction _____ b) Adresse _____ c) Signature _____ d) Numéro de téléphone _____
3. Fonction et signature de la personne recevant le compte rendu a) Fonction _____ b) Signature _____
E — RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (à l'usage de l'organisme ATS intéressé) 1. Réception du compte rendu a) Compte rendu reçu par RSFTA / radio / téléphone / autre (préciser)* _____ b) Compte rendu reçu par _____ (nom de l'organisme ATS)
2. Renseignements détaillés sur les mesures ATS Autorisation, incident observé (par système de surveillance ATS/visuellement, avertissement, résultat de l'enquête locale, etc.) _____ _____ _____ _____ _____
* Supprimer les mentions inutiles.

DIAGRAMMES D'AIRPROX

Marquez la trajectoire de l'autre aéronef par rapport au vôtre, dans le plan horizontal à gauche et dans le plan vertical à droite, en prenant comme hypothèse que votre aéronef se trouve au centre de chaque diagramme. Indiquez la distance à laquelle vous avez initialement vu l'autre aéronef et la distance de passage.



Annexe : Instructions d'établissement du formulaire de compte rendu d'incident de circulation aérienne

Renseignements à insérer

A : Identification de l'aéronef qui communique le compte rendu.

B : Un compte rendu AIRPROX devrait être communiqué immédiatement par radio.

C1 : Date/heure UTC et position (relèvement et distance par rapport à une aide de navigation ou en latitude/longitude).

C2 : Renseignements relatifs à l'aéronef qui communique le compte rendu, cocher les cases appropriées.

C2 c) : Par exemple FL 350/1013 hPa ou 2500 ft/QNH 1007 hPa ou 1200 ft/QFE 998 hPa.

C3 : Renseignements relatifs à l'autre aéronef concerné.

C4 : Distance de passage — préciser les unités de mesure utilisées.

C6 : Joindre des feuilles supplémentaires au besoin. On peut illustrer la position des aéronefs au moyen des diagrammes.

D1 f) : Préciser le nom de l'organisme ATS ainsi que la date et l'heure UTC.

D1 g) : Date et heure UTC et lieu d'établissement du formulaire.

E2 : Inclure les détails concernant l'organisme ATS (service assuré, fréquence radiotéléphonique, codes SSR assignés, calage altimétrique, etc.). Utiliser un diagramme pour indiquer la position de l'aéronef et joindre des feuilles supplémentaires au besoin.