

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

paraissant le jeudi de chaque semaine à Brazzaville

DESTINATIONS	ABONNEMENTS			NUMERO
	1 AN	6 MOIS	3 MOIS	
REPUBLIQUE DU CONGO	24.000	12.000	6.000	500 F CFA
	Voie aérienne exclusivement			
ETRANGER	38.400	19.200	9.600	800 F CFA

- Annonces judiciaires et légales et avis divers : 460 frs la ligne (il ne sera pas compté moins de 5.000 frs par annonce ou avis).
Les annonces devront parvenir au plus tard le jeudi précédant la date de parution du "JO".
□ Propriété foncière et minière : 8.400 frs le texte. □ Déclaration d'association : 15.000 frs le texte.

DIRECTION : TEL./FAX : (+242) 281.52.42 - BOÎTE POSTALE 2.087 BRAZZAVILLE - Email : journal.officiel@sgg.cg
Règlement : espèces, mandat postal, chèque visé et payable en République du Congo, libellé à l'ordre du **Journal officiel**
et adressé à la direction du Journal officiel et de la documentation.

SOMMAIRE

Volume V

Arrêté n° 11193 du 5 mai 2015 relatif à la conception, à l'exploitation technique
et la certification des aérodrômes et hélistations (Partie 1 : Aérodrômes)375

Arrêté n° 11193 du 5 mai 2015 relatif à la conception, à l'exploitation technique et la certification des aérodromes et hélistations

Le ministre d'Etat, ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;
Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
Vu le Traité révisé instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
Vu le règlement n° 07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC ;
Vu le décret n° 78/288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;
Vu le décret n° 2009-392 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;
Vu le décret n° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu l'arrêté n° 6051/MTAC-CAB du 25 septembre 2008 portant approbation des règlements aéronautiques du Congo.

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté détermine les règles de conception, d'exploitation et de certification des aérodromes et hélistations.

Article 2 : Les règles de conception, d'exploitation et de certification des aérodromes et hélistations sont fixées à l'annexe du présent arrêté.

Article 3 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 5 mai 2015

Rodolphe ADADA

ANNEXE

CONCEPTION, EXPLOITATION TECHNIQUE, CERTIFICATION DES AERODROMES ET HELISTATIONS

PARTIE 1 : AERODROMES

AVANT-PROPOS

Composantes du règlement

Les termes suivants sont définis comme suit :

Définitions d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

Introduction et notes explicatives figurant au début des diverses parties, chapitres ou sections afin de faciliter l'application des spécifications.

Norme. Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les exploitants se conformeront. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification à l'OACI et à la Commission de la CEMAC est obligatoire.

Statut des recommandations de l'annexe 14 à la Convention de Chicago : Dans le présent règlement, les recommandations de l'Annexe 14 volume 1, lorsqu'elles sont applicables aux Etats membres, ont été prises en compte comme exigences après évaluation.

Notes insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ; ces notes ne font pas partie de la norme en question.

Appendices et suppléments contenant des dispositions qu'il a été jugé commode de grouper séparément mais qui font partie des normes et pratiques recommandées sont transformés en Normes de Mise en Œuvre.

Les *tableaux et figures* qui complètent ou illustrent une norme et auxquels renvoie le texte de la disposition font partie intégrante de la norme correspondante et ont le même caractère que celle-ci.

Dans certains cas, il a été constaté durant l'élaboration des spécifications, qu'une application uniforme n'était pas toujours possible. Ceci fut considéré dans ces spécifications par l'emploi de "si praticable", "lorsque matériellement praticable" ou d'autres expressions équivalentes. Dans pareils cas, l'ANAC, pour

l'application des spécifications concernées, demeure le détenteur des pouvoirs de certification.

Règles de présentation

Dans le présent règlement, les unités de mesure utilisées sont conformes au Système international d'unités (SI) spécifié dans le RAC 17.

Lorsque deux séries d'unités sont utilisées, il ne faut pas en déduire que les paires de valeurs sont égales et interchangeables. On peut, toutefois, admettre qu'un niveau de sécurité équivalent est obtenu avec l'emploi exclusif de l'une ou l'autre des deux séries d'unités.

Tout renvoi à un passage du présent règlement identifié par un numéro porte sur toutes les subdivisions dudit passage.

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS

Le présent règlement comprend des exigences prescrivant les caractéristiques physiques et surfaces de limitation d'obstacles que doivent présenter les aérodromes, ainsi que certaines installations et certains services techniques fournis sur un aérodrome. Elle contient aussi des exigences concernant les obstacles à l'extérieur des surfaces de limitation d'obstacles. Ces exigences n'ont pas pour but de limiter ou de réglementer l'exploitation d'un aéronef.

Les spécifications corrélatives concernant les différentes installations mentionnées dans le présent règlement ont été rapportées à un code de référence décrit dans le présent chapitre, et définies au moyen de la désignation du type de piste pour lequel elles doivent être fournies, ainsi qu'il est spécifié dans les définitions. Ce qui permettra une conception d'aérodromes bien proportionnés lorsque les spécifications sont appliquées.

Le présent règlement définit les exigences minimales d'aérodrome pour des aéronefs qui ont les mêmes caractéristiques que ceux qui sont actuellement en exploitation ou pour des aéronefs analogues dont la mise en service est prévue. Il n'a pas été tenu compte des précautions supplémentaires pour des aéronefs plus exigeants. Les autorités compétentes de la République du Congo étudieront ces questions et en tiendront compte pour chaque aérodrome particulier.

Les exigences relatives aux pistes avec approche de précision des catégories II et III ne seront applicables qu'aux pistes destinées à être utilisées par des avions dont le chiffre de code est 3 ou 4.

Pour la mise en œuvre d'un certain nombre d'exigences visant à rehausser le niveau de sécurité aux aérodromes des éléments indicatifs sont élaborés à cet effet.

La 2^e Partie du Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157) contient des indications sur certains des effets que pourrait avoir, sur ces spécifications, l'exploitation des futurs types d'aéronefs.

Le présent règlement ne comprend pas d'exigences concernant la planification d'ensemble des aérodromes (comme l'espacement entre aérodromes voisins ou la capacité des différents aérodromes), l'incidence sur l'environnement, ou les facteurs économiques et autres facteurs non techniques dont il faut tenir compte lors de l'aménagement d'un aérodrome.

La sûreté de l'aviation fait partie intégrante de la planification et de l'exploitation des aérodromes. Le présent règlement renferme un certain nombre d'exigences visant à rehausser le niveau de sûreté aux aérodromes. Des spécifications relatives à d'autres installations et services ayant rapport à la sûreté figurent dans le programme national de sûreté de l'aviation civile de la République du Congo.

1.1 DEFINITIONS, ABREVIATIONS ET ACRONYMES

1.1.1 Définitions

Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Accotement : Bande de terrain bordant une chaussée et traitée de façon à offrir une surface de raccordement entre cette chaussée et le terrain environnant.

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.

Aérodrome certifié : Aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome.

Aire à signaux : Aire d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol.

Aire d'atterrissage : Partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs.

Aire de demi-tour sur piste : Aire définie sur un aérodrome terrestre, contiguë à une piste, pour permettre aux avions d'effectuer un virage à 180° sur la piste.

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 trafic.

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 les aires de trafic.

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.

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 du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Altitude d'un aérodrome : Altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage.

Approches parallèles indépendantes : Approches simultanées en direction de pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles, sans minimum réglementaire de séparation radar entre les aéronefs se trouvant à la verticale des prolongements des axes de pistes adjacentes.

Approches parallèles interdépendantes : Approches simultanées en direction de pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles, avec minimum réglementaire de séparation radar entre les aéronefs se trouvant à la verticale des prolongements des axes de pistes adjacentes.

Atterrissage interrompu : Manœuvre d'atterrissage abandonnée de manière inattendue à un point quelconque au-dessous de l'altitude/hauteur de franchissement d'obstacles (OCA/H).

Autorité de l'aviation civile : L'Agence Nationale de l'Aviation Civile de la République du Congo (ANAC).

Balise : Objet disposé au-dessus du niveau du sol pour indiquer un obstacle ou une limite.

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:

- a) à réduire les risques de dommages matériels au cas où un avion sortirait de la piste ;
- b) 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.

Barrette : Ensemble composé d'au moins trois feux aéronautiques à la surface, très rapprochés et disposés en une ligne droite transversale de telle façon qu'à une certaine distance, il donne l'impression d'une courte barre lumineuse.

Base de données cartographiques d'aérodrome (AMDB) : Collection de données cartographiques d'aérodrome organisées et arrangées en un ensemble structuré de données.

Calendrier : Système de référence temporel discret qui sert de base à la définition de la position temporelle avec une résolution de un jour (ISO 19108*).

Calendrier grégorien : Calendrier d'usage courant. Introduit en 1582 pour définir une année qui soit plus proche de l'année tropique que celle du calendrier julien (ISO 19108*).

Le calendrier grégorien comprend des années ordinaires de 365 jours et des années bissextiles de 366 jours, divisées en douze mois consécutifs.

Certificat d'aérodrome : Certificat délivré par l'ANAC en vertu des règlements applicables d'exploitation et de certification des aérodromes.

Classification de l'intégrité (données aéronautiques) : Classification basée sur le risque que peut entraîner l'utilisation de données altérées. Les données aéronautiques sont classées comme suit :

a) données ordinaires : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une très faible probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe ;

b) données essentielles : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une faible probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe ;

c) données critiques : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une forte probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe.

Coefficient d'utilisation : Pourcentage de temps pendant lequel l'utilisation d'une piste ou d'un réseau de pistes n'est pas restreinte du fait de la composante de vent traversier.

On entend par composante de vent traversier la composante du vent à la surface qui est perpendiculaire à l'axe de la piste.

Contrôle de redondance cyclique (CRC) : Algorithme mathématique appliqué à l'expression numérique des données qui procure un certain degré d'assurance contre la perte ou l'altération de données.

Déclinaison de station : Écart entre la direction de la radiale zéro degré d'une station VOR et la direction du nord vrai, déterminé au moment de l'étalonnage de la station.

Délai de commutation (d'un feu) : Temps nécessaire pour que l'intensité effective d'un feu, mesurée dans une direction donnée, baisse au-dessous de 50 % et revienne à 50 % pendant un passage d'une source d'énergie à une autre, lorsque le feu fonctionne à des intensités de 25 % ou plus.

Densité de la circulation d'aérodrome :

- a) *Faible.* Lorsque le nombre de mouvements à l'heure de pointe moyenne n'est pas

supérieur à 15 mouvements par piste, ou lorsqu'il est généralement inférieur à un total de 20 mouvements sur l'aérodrome.

- b) *Moyenne.* Lorsque le nombre de mouvements à l'heure de pointe moyenne est de l'ordre de 16 à 25 mouvements par piste, ou lorsqu'il y a généralement un total de 20 à 35 mouvements sur l'aérodrome.
- c) *Forte.* Lorsque le nombre de mouvements à l'heure de pointe moyenne est de l'ordre de 26 mouvements par piste ou plus, ou lorsqu'il y a généralement un total de plus de 35 mouvements sur l'aérodrome.

1.— *Le nombre de mouvements à l'heure de pointe moyenne correspond à la moyenne arithmétique, pour l'ensemble de l'année, du nombre de mouvements pendant l'heure la plus occupée de la journée.*

2. — *Décollages et atterrissages constituent des mouvements.*

Départs parallèles indépendants : Départs simultanés sur pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles.

Distance de référence de l'avion : Longueur minimale nécessaire pour le décollage à la masse maximale certifiée au décollage, au niveau de la mer, dans les conditions correspondant à l'atmosphère type, en air calme, et avec une pente de piste nulle, comme l'indiquent le manuel de vol de l'avion prescrit par les services chargés de la certification ou les renseignements correspondants fournis par le constructeur de l'avion. La longueur en question représente, lorsque cette notion s'applique, la longueur de piste équilibrée pour les avions et, dans les autres cas, la distance de décollage.

La section 2 de la NMO A explique le concept de la longueur de piste équilibrée, et le Manuel de navigabilité (Doc 9760) donne des indications détaillées sur des questions liées à la distance de décollage.

Distances déclarées :

- a) *Distance de roulement utilisable au décollage (TORA).* Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion au décollage.
- b) *Distance utilisable au décollage (TODA).* Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé, s'il y en a un.
- c) *Distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA).* Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement d'arrêt, s'il y en a un.

- d) *Distance utilisable à l'atterrissage (LDA).* Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.

Données cartographiques d'aérodrome (AMD) : Données recueillies en vue de compiler des informations cartographiques d'aérodrome.

Les données cartographiques d'aérodrome sont recueillies à différentes fins, notamment l'amélioration de la conscience de la situation pour l'utilisateur, les opérations à la surface, la formation, l'établissement de cartes et la planification.

Durée de protection : Temps estimé pendant lequel le liquide d'antigivrage (traitement) empêchera la formation de glace ou de givre ou l'accumulation de neige sur les surfaces protégées (traitées) d'un avion.

Feu à décharge de condensateur : Feu produisant des éclats très brefs à haute intensité lumineuse obtenus par des décharges à haute tension à travers un gaz en vase clos.

Feu aéronautique à la surface : Feu, autre qu'un feu de bord, spécialement prévu comme aide de navigation aérienne.

Feu fixe : Feu dont l'intensité lumineuse reste constante lorsqu'il est observé d'un point fixe.

Feux de protection de piste : Feux destinés à avertir les pilotes et les conducteurs de véhicules qu'ils sont sur le point de s'engager sur une piste en service.

Fiabilité du balisage lumineux : Probabilité que l'ensemble de l'installation fonctionne dans les limites des tolérances spécifiées et que le dispositif soit utilisable en exploitation.

Géoïde : Surface équipotentielle du champ de pesanteur terrestre qui coïncide avec le niveau moyen de la mer (MSL) hors perturbations et avec son prolongement continu à travers les continents.

La forme du géoïde est irrégulière à cause de perturbations locales du champ de pesanteur (dénivellements dues au vent, salinité, courant, etc.), et la direction de la pesanteur est perpendiculaire au géoïde en tout point.

Hauteur au-dessus de l'ellipsoïde : Hauteur par rapport à l'ellipsoïde de référence, comptée suivant la normale extérieure à l'ellipsoïde qui passe par le point en question.

Hauteur orthométrique : Hauteur d'un point par rapport au géoïde, généralement présentée comme une hauteur au-dessus du niveau moyen de la mer (altitude).

Hélistation : Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.

Indicateur de direction d'atterrissage : Dispositif indiquant visuellement la direction et le sens désignés pour l'atterrissage et le décollage.

Intégrité (données aéronautiques) : Degré d'assurance qu'une donnée aéronautique et sa valeur n'ont pas été perdues ou altérées depuis la création de la donnée ou sa modification autorisée.

Intensité efficace : L'intensité efficace d'un feu à éclats est égale à l'intensité d'un feu fixe de même couleur, qui permettrait d'obtenir la même portée visuelle dans des conditions identiques d'observation.

Intersection de voies de circulation : Jonction de deux ou plusieurs voies de circulation.

Marque : Symbole ou groupe de symboles mis en évidence à la surface de l'aire de mouvement pour fournir des renseignements aéronautiques.

Mouvements parallèles sur pistes spécialisées : Mouvements simultanés sur pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles, au cours desquels une piste sert exclusivement aux approches et l'autre piste exclusivement aux départs.

Numéro de classification d'aéronef (ACN) : Nombre qui exprime l'effet relatif d'un aéronef sur une chaussée pour une catégorie type spécifiée du terrain de fondation.

Numéro de classification de chaussée (PCN) : Nombre qui exprime la force portante d'une chaussée pour une exploitation sans restriction.

Objet fragible : Objet de faible masse conçu pour casser, se déformer ou céder sous l'effet d'un impact de manière à présenter le moins de risques possible pour les aéronefs.

Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 6^e Partie, contient des éléments indicatifs sur la conception en matière de fragibilité.

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

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

Ondulation du géoïde : Distance du géoïde au-dessus (positive) ou au-dessous (négative) de l'ellipsoïde de référence mathématique.

Dans le cas de l'ellipsoïde défini pour le Système géodésique mondial — 1984 (WGS-84), l'ondulation du géoïde correspond à la différence entre la hauteur par rapport à l'ellipsoïde du WGS-84 et la hauteur orthométrique.

Panneau :

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

Performances humaines : Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Phare aéronautique : Feu aéronautique à la surface, visible d'une manière continue ou intermittente dans tous les azimuts afin de désigner un point particulier à la surface de la terre.

Phare d'aérodrome : Phare aéronautique servant à indiquer aux aéronefs en vol l'emplacement d'un aérodrome.

Phare de danger : Phare aéronautique servant à indiquer un danger pour la navigation aérienne.

Phare d'identification : Phare aéronautique émettant un indicatif permettant de reconnaître un point de référence déterminé.

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

Piste aux instruments : Piste destinée aux aéronefs qui utilisent des procédures d'approche aux instruments. Ce peut être :

- a) *Une piste avec approche classique.* Piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type A, avec une visibilité au moins égale à 1 000 m.
- b) *Une piste avec approche de précision, catégorie I.* Piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type B, avec une hauteur de décision (DH) au moins égale à 60 m (200 ft), et une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.
- c) *Une piste avec approche de précision, catégorie II.* Piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, destinée à des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type B, avec une hauteur de décision (DH) inférieure à 60 m (200 ft) mais au moins égale à 30 m (100 ft), et une portée visuelle de piste au moins égale à 300 m.
- d) *Une piste avec approche de précision, catégorie III.* Piste desservie par des aides visuelles et une ou des aides non visuelles, destinée à

des opérations d'atterrissage suivant une opération d'approche aux instruments de type B, jusqu'à la surface de la piste et le long de cette surface, et :

- A — destinée à l'approche avec une hauteur de décision (DH) inférieure à 30 m (100 ft), ou sans hauteur de décision, et une portée visuelle de piste au moins égale à 175 m ;
- B — destinée à l'approche avec une hauteur de décision (DH) inférieure à 15 m (50 ft), ou sans hauteur de décision, et une portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m ;
- C — destinée à être utilisée sans hauteur de décision (DH) ni limites de portée visuelle de piste.

Les aides visuelles ne doivent pas nécessairement être à l'échelle des aides non visuelles mises en œuvre. Les aides visuelles sont choisies en fonction des conditions dans lesquelles il est projeté d'effectuer les mouvements aériens.

Piste avec approche de précision. Voir Piste aux instruments.

Piste à vue : Piste destinée aux aéronefs effectuant une approche à vue ou une procédure d'approche aux instruments jusqu'à un point au-delà duquel l'approche peut se poursuivre en conditions météorologiques de vol à vue.

Les conditions météorologiques de vol à vue (VMC) sont définies dans le Chapitre 3 du RAC 16.

Piste de décollage : Piste réservée au décollage seulement.

Piste(s) principale(s) : Piste(s) utilisée(s) de préférence aux autres toutes les fois que les conditions le permettent.

Pistes quasi parallèles : Pistes sans intersection dont les prolongements d'axe présentent un angle de convergence ou de divergence inférieur ou égal à 15°.

Plate-forme d'attente de circulation : Aire définie où les aéronefs peuvent être mis en attente, ou dépassés, pour faciliter la circulation à la surface.

Point chaud : Endroit sur l'aire de mouvement d'un aéroport où il y a déjà eu des collisions ou des incursions sur piste, ou qui présente un risque à ce sujet, et où les pilotes et les conducteurs doivent exercer une plus grande vigilance.

Point d'attente avant piste : Point désigné en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles ou une zone critique/sensible d'ILS/MLS, auquel les aéronefs et véhicules circulant à la surface s'arrêteront et attendront, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aéroport.

Dans les expressions conventionnelles de radiotéléphonie, le terme « point d'attente » désigne le point d'attente avant piste.

Point d'attente intermédiaire : Point établi en vue du contrôle de la circulation, auquel les aéronefs et véhicules circulant à la surface s'arrêteront et attendront, lorsqu'ils en auront reçu instruction de la tour de contrôle d'aéroport, jusqu'à être autorisés à poursuivre.

Point d'attente sur voie de service : Point déterminé où les véhicules peuvent être enjointes d'attendre.

Point de référence d'aéroport : Point déterminant géographiquement l'emplacement d'un aéroport.

Portée visuelle de piste (RVR) : Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Poste de stationnement d'aéronef : Emplacement désigné sur une aire de trafic, destiné à être utilisé pour le stationnement d'un aéronef.

Précision (d'une valeur) : Degré de conformité entre une valeur mesurée ou estimée et la valeur réelle.

Dans le cas de données de position mesurées, la précision est normalement exprimée sous forme de distance par rapport à une position désignée, à l'intérieur de laquelle il y a une probabilité définie que la position réelle se trouve.

Principes des facteurs humains : Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

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.

Qualité des données : Degré ou niveau de confiance que les données fournies répondent aux exigences de leurs utilisateurs en matière de précision, de résolution et d'intégrité.

Référentiel : Toute quantité ou tout ensemble de quantités pouvant servir de référence ou de base pour calculer d'autres quantités (ISO 19104*).

Référentiel géodésique : Ensemble minimal de paramètres nécessaires pour définir la situation et l'orientation du système de référence local par rapport au système ou cadre de référence mondial.

Service de gestion d'aire de trafic : Service fourni pour assurer la régulation des activités et des mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic.

Seuil : Début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage.

Seuil décalé : Seuil qui n'est pas situé à l'extrémité de la piste.

Signe d'identification d'aérodrome : Signe qui, placé sur un aérodrome, sert à l'identification, en vol, de cet aérodrome.

Système de gestion de la sécurité (SGS) : Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

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 :

- a) 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.
- b) 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.
- c) 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.

Zone dégagée d'obstacles (OFZ) : Espace aérien situé au-dessus de la surface intérieure d'approche, des surfaces intérieures de transition, de la surface d'atterrissage interrompu et de la partie de la bande de piste limitée par ces surfaces, qui n'est traversé par aucun obstacle fixe, à l'exception des objets légers et fragibles qui sont nécessaires pour la navigation aérienne.

Zone de toucher des roues : Partie de la piste, située au-delà du seuil, où il est prévu que les avions qui atterrissent entrent en contact avec la piste.

Zone de vol critique en ce qui concerne les faisceaux laser (LCFZ) : Espace aérien proche de l'aérodrome mais extérieur à la LFFZ, à l'intérieur duquel l'éclairement énergétique est limité à un niveau qui ne risque pas de causer d'éblouissement.

Zone de vol normale (NFZ) : Espace aérien qui n'est pas une LFFZ, une LCFZ ou une LSFZ mais qui doit être protégé contre les émissions laser susceptibles de causer des lésions aux yeux.

Zone de vol sans danger de faisceau laser (LFFZ) : Espace aérien à proximité immédiate de l'aérodrome, à l'intérieur duquel l'éclairement énergétique est limité à un niveau qui ne risque pas de causer de perturbation visuelle.

Zone de vol sensible aux faisceaux laser (LSFZ) : Espace aérien extérieur et non nécessairement attenant à la LFFZ et à la LCFZ, à l'intérieur duquel l'éclairement énergétique est limité à un niveau qui ne risque pas de causer d'aveuglement ou d'image rémanente.

Zones de vol protégées : Espaces aériens établis expressément pour atténuer les effets préjudiciables des émissions laser.

1.1.2 Abréviations et acronymes

ANAC : Agence nationale de l'aviation civile de la République du Congo

ACN : Aircraft Classification Number (Numéro de classification d'aéronef)

AFFF : Agent formant film flottant

ANAC : Agence nationale de l'aviation civile de la République du Congo

APAPI : Abbreviated Precision Approach Path Indicator (Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié)

ANC : Air Navigation Commission (Commission de navigation aérienne)

ASDA : Accelerate-Stop Distance Available (Distance utilisable pour l'accélération-arrêt)

ATS : Air Traffic Services (Service de la circulation aérienne)

C : Degré Celsius

CBR : California Bearing Ratio (Indice portant cal fo nien)

Cd : Candela

CIE : Commission internationale de l'Éclairage

Cm : Centimètre

CWY : Clearway (Prolongement dégagé)

DME : Distance Measuring Equipment (Dispositif de mesure de distance)

F : Degré Fahrenheit

Ft : Foot (Pied)

ILS : Instrument Landing System (Système d'atterrissage aux instruments)

IMC : Instrument Meteorological Conditions (Conditions météorologiques de vol aux instruments)

K : Degré Kelvin

Kg : Kilogramme

Km : Kilomètre

Km/h : Kilomètre par heure

Kt : Nœud
 L : Litre
 LDA : Landing Distance Available (Distance utilisable à l'atterrissage)
 Lx : Lux
 m: Mètre
 max : Maximum
 min : Minimum
 mm : Millimètre
 MN : Méganewton
 MPa : Mégapascal
 NM : Mille marin
 NU : Non utilisable
 OACI : Organisation de l'aviation civile internationale
 OCA/H : Obstacle Clearance Altitude (Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles)
 OFZ : Obstacle Free Zone (Zone dégagée d'obstacles)
 OLS : Obstacle Limitation Surface (Surface de limitation d'obstacles)
 PAPI : Precision Approach Path Indicator (Indicateur de trajectoire d'approche de précision)
 PCN : Pavement Classification Number (Numéro de classification de chaussée)
 RESA : Runway End Safety Area (Aire de sécurité d'extrémité de piste)
 RETIL : Feux indicateurs de voie de sortie rapide
 RVR : Runway Visual Range (Portée visuelle de piste)
 s : Seconde
 SWY : Stopway (Prolongement d'arrêt)
 TODA : Take-Off Distance Available (Distance utilisable au décollage)
 TORA : Take-Off Run Available (Distance de roulement utilisable au décollage)
 T-VASIS : T-Visual Approach Slope Indicator System (Indicateur visuel de pente d'approche en T)
 VMC : Visual Meteorological Conditions (Conditions météorologiques de vol à vue)
 VOR : VHF Omnidirectional Radio Range (Radiophare omnidirectionnel VHF)

Symboles

° : Degré
 = : Égal
 ' : Minute d'arc
 μ : Coefficient de frottement
 > : Plus grand que
 < : Moins grand que
 % : Pourcentage
 ± : Plus ou moins

1.2 APPLICATION

1.2.1 L'ANAC veille à l'application des exigences contenues dans ce présent règlement.

Pour certaines exigences de ce règlement, l'ANAC prendra de manière explicite une décision. Pour toute

autre exigence liée à l'exploitation et à la conception, l'ANAC assurera une surveillance continue de la sûreté et de la sécurité de toutes activités afférentes aux aérodromes.

1.2.2 Les exigences du présent règlement s'appliquent à tous les aérodromes ouverts ou non au public dans les conditions prévues au Code de l'Aviation Civile de la République du Congo et aux Conventions internationales ratifiées par la République du Congo. Les exigences du Chapitre 3 du présent règlement s'appliquent seulement aux aérodromes terrestres. Les spécifications du présent règlement s'appliqueront, le cas échéant, aux hélistations, mais elles ne s'appliqueront pas aux aéroports.

Il n'existe pas actuellement de spécifications concernant les aéroports, mais il est prévu que des spécifications sur ces aérodromes seront insérées au fur et à mesure de leur élaboration. En attendant, on trouvera dans le Manuel de l'aéroport de l'OACI (Doc 9150) des éléments indicatifs sur ce type d'aérodrome particulier.

1.2.3 Lorsqu'il est fait mention d'une couleur dans le présent règlement, il s'agit de la couleur spécifiée à la NMO 1 du présent règlement.

1.3 SYSTEMES DE REFERENCE COMMUNS

1.3.1 Système de référence horizontal

Le Système géodésique mondial — 1984 (WGS-84) est utilisé comme système de référence horizontal (géodésique). Les coordonnées géographiques aéronautiques (latitude et longitude) communiquées seront exprimées selon le référentiel géodésique WGS-84.

Le Manuel du Système géodésique mondial — 1984 (WGS-84) (Doc 9674) contient des éléments indicatifs complets sur le WGS-84.

1.3.2 Système de référence vertical

Le niveau moyen de la mer (MSL), qui donne la relation entre les hauteurs liées à la gravité (altitudes topographiques) et une surface appelée géoïde, est utilisé comme système de référence vertical.

1. — *La forme du géoïde est celle qui, mondialement, suit de plus près le niveau moyen de la mer. Par définition, le géoïde représente la surface équipotentielle du champ de gravité terrestre qui coïncide avec le MSL au repos prolongé de façon continue à travers les continents.*

2. — *Les hauteurs liées à la gravité (altitudes topographiques) s'appellent également altitudes orthométriques, tandis que les distances à un point situé au-dessus de l'ellipsoïde s'appellent hauteurs ellipsoïdales.*

1.3.3 Système de référence temporel

1.3.3.1 Le système de référence temporel utilisé est le calendrier grégorien et le temps universel coordonné (UTC).

1.3.3.2 L'emploi d'un système de référence temporel différent sera signalé dans la partie relative à la publication d'information aéronautique (AIP) ; voir le RAC 18 PARTIE 1, NMO 1.

1.4 CERTIFICATION DES AERODROMES

La délivrance d'une certification à un aéroport signifie pour les exploitants d'aéronefs et les autres organisations qui utilisent cet aéroport qu'au moment de la certification il répondait aux spécifications concernant les installations et l'exploitation technique et que, selon l'autorité de certification, il est capable de continuer à y répondre pendant la période de validité du certificat. Le processus de certification définit aussi la base de référence pour la surveillance continue de la conformité aux spécifications. Des renseignements sur l'état de certification des aéroports devront être fournis aux services d'information aéronautique compétents pour être inclus dans les publications d'information aéronautique (AIP). Se reporter au paragraphe 2.13.1 et au RAC 18 PARTIE 1, NMO 1, section AD 1.5.

Des éléments indicatifs figurent dans le Manuel sur la certification des aéroports de l'OACI (Doc 9774).

1.4.1 Exigence d'un certificat d'aéroport

1.4.1.1 L'exploitant d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique internationale doit être en possession d'un certificat d'aéroport.

1.4.1.2 L'exploitant d'un aéroport ouvert ou non à la circulation aérienne publique qui n'est pas soumis à l'obligation de certification doit être en possession d'une attestation d'homologation. L'homologation portera sur l'évaluation de la conformité des infrastructures, installations et équipements de l'aéroport.

1.4.1.3 Réservé

1.4.1.4 Réservé

1.4.2 Demande de certificat d'aéroport

1.4.2.1 Le postulant soumettra à l'approbation de l'Autorité de l'Aviation Civile une demande établie dans la forme prescrite. Le manuel d'aéroport établi pour l'aéroport dont il s'agit en fera partie intégrante.

1.4.2.2 Dans le cadre du processus de certification, le postulant soumettra un manuel d'aéroport, contenant tous les renseignements utiles sur le site, les installations, les services, l'équipement, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'aéroport, y compris un système de gestion de la sécurité, pour approbation avant la délivrance du certificat d'aéroport.

Le but du système de gestion de la sécurité est la mise en place d'une méthode structurée et ordonnée pour la gestion de la sécurité de l'aéroport par l'exploitant de l'aéroport. Le RAC 21 contient les dispositions

de gestion de la sécurité applicables aux aéroports certifiés. Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) et le Manuel sur la certification des aéroports (Doc 9774) contiennent des éléments indicatifs sur un système de gestion de la sécurité des aéroports.

1.4.3 Délivrance d'un certificat d'aéroport ou d'une homologation

1.4.3.1 Sous réserve des dispositions des paragraphes 1.4.3.2 et 1.4.3.3, l'Autorité de l'Aviation Civile peut approuver la demande et approuver le manuel d'aéroport qui lui est soumis au titre du paragraphe 1.4.2 et délivrer au postulant un certificat d'aéroport.

1.4.3.2 Avant de délivrer un certificat d'aéroport, l'Autorité de l'aviation civile devra s'être assurée que :

a) le postulant et son personnel possèdent les compétences et l'expérience nécessaires pour exploiter l'aéroport et en assurer la maintenance comme il convient ;

b) le manuel d'aéroport établi pour l'aéroport du postulant et accompagnant la demande contient toutes les informations pertinentes ;

c) les installations, les services et l'équipement de l'aéroport sont en conformité avec les normes et pratiques spécifiées par ce règlement et d'autres exigences nationales en vigueur ;

d) les procédures d'exploitation de l'aéroport assurent de façon satisfaisante la sécurité des aéronefs ;

e) un système acceptable de gestion de la sécurité est en place à l'aéroport ;

f) une étude d'impact environnemental a été réalisée par le postulant et qu'il est détenteur d'un certificat de conformité environnemental délivré par les entités compétentes de l'Etat.

Pour l'homologation des aéroports, l'Autorité de l'aviation civile s'assurera que les installations, les services et l'équipement de l'aéroport sont en conformité avec les normes et pratiques spécifiées par le présent règlement et d'autres exigences nationales en vigueur.

1.4.3.3 l'Autorité de l'aviation civile peut refuser de délivrer un certificat d'aéroport à un postulant. Dans ce cas, elle doit notifier ses raisons à celui-ci, par écrit, au plus tard 30 jours après avoir pris cette décision, et en tout état de cause, dans les 90 jours après l'acceptation de la demande.

1.4.4 Annotation des conditions sur un certificat d'aéroport

Après que l'instruction de la demande et l'inspection de l'aéroport seront achevées avec succès, l'Autorité de l'Aviation Civile, en accordant le certificat, annotera sur celui-ci les conditions relatives au type

d'utilisation de l'aérodrome et d'autres précisions qu'elle jugera nécessaires.

1.4.5 Durée de validité d'un certificat d'aérodrome

La durée de validité d'un certificat d'aérodrome est de 3 ans tant qu'il n'a pas été suspendu ou annulé.

1.4.6 Renonciation à un certificat d'aérodrome

1.4.6.1 Le titulaire d'un certificat d'aérodrome doit donner à l'Autorité de l'Aviation Civile un préavis écrit d'au moins 180 jours avant la date à laquelle il renonce au certificat, afin que les dispositions utiles puissent être prises pour la publication.

1.4.6.2 L'Autorité de l'Aviation Civile annulera le certificat à la date spécifiée dans le préavis.

1.4.7 Transfert d'un certificat d'aérodrome

1.4.7.1 L'Autorité de l'Aviation Civile peut donner son consentement au transfert d'un certificat d'aérodrome et délivrer un instrument de transfert au cessionnaire lorsque:

- a) le titulaire actuel du certificat d'aérodrome l'avise par écrit, au moins 180 jours avant de cesser d'exploiter l'aérodrome, qu'il cessera de l'exploiter à compter de la date spécifiée dans ce préavis;
- b) le titulaire actuel du certificat d'aérodrome l'avise par écrit du nom du cessionnaire;
- c) le cessionnaire lui demande par écrit, dans un délai de 90 jours avant que le titulaire actuel du certificat d'aérodrome cesse d'exploiter l'aérodrome, que le certificat lui soit transféré;
- d) les conditions énoncées au paragraphe 1.4.3.2 seront respectées en ce qui concerne le cessionnaire.

1.4.7.2 Si l'Autorité de l'Aviation Civile ne consent pas au transfert d'un certificat d'aérodrome, elle avise le cessionnaire de ses raisons, par écrit, au plus tard 30 jours après avoir pris cette décision, et en tout état de cause, dans les 60 jours après l'acceptation de la demande.

1.4.8 Certificat d'aérodrome provisoire

1.4.8.1 L'Autorité de l'Aviation Civile peut délivrer au postulant mentionné au paragraphe 1.4.2, ou au cessionnaire proposé un certificat d'aérodrome mentionné au paragraphe 1.4.7.1, un certificat d'aérodrome provisoire autorisant le postulant ou le cessionnaire à exploiter l'aérodrome, pourvu qu'elle se soit assurée que :

- a) un certificat d'aérodrome relatif à l'aérodrome en question sera délivré au postulant ou au cessionnaire aussitôt après l'achèvement de

la procédure de demande d'attribution ou de transfert ;

b) la délivrance du certificat provisoire est dans l'intérêt public et n'est pas contraire à la sécurité de l'aviation.

1.4.8.2 Un certificat d'aérodrome provisoire émis en vertu du paragraphe 1.4.8.1 vient à expiration:

- a) à la date à laquelle le certificat d'aérodrome est délivré ou transféré; ou
- b) à la date d'expiration spécifiée dans ce certificat d'aérodrome provisoire, selon que l'une ou l'autre éventualité interviendra en premier lieu.

1.4.8.3 Ce règlement s'applique à un certificat d'aérodrome provisoire de la même manière qu'il s'applique à un certificat d'aérodrome.

1.4.9 Amendement d'un certificat d'aérodrome

L'Autorité de l'Aviation Civile peut, pourvu que les conditions énoncées aux paragraphes 1.4.3.2, 1.4.12.5 et 1.4.12.6 soient respectées, amender un certificat d'aérodrome si:

- a) une modification intervient dans la propriété ou la gestion de l'aérodrome ;
- b) une modification intervient dans l'utilisation ou l'exploitation de l'aérodrome ;
- c) une modification intervient dans les limites de l'aérodrome ;
- d) le titulaire du certificat d'aérodrome demande un amendement.

1.4.10 Renouvellement d'un certificat d'aérodrome

Le certificat d'aérodrome est renouvelé dans les mêmes conditions qui ont prévalu à sa délivrance.

1.4.11 Publication d'un certificat d'aérodrome

La délivrance, l'annulation, la révocation ou la suspension d'un certificat d'aérodrome doit faire l'objet d'une publication dans la Publication d'Information Aéronautique (AIP).

1.4.12 Manuel d'aérodrome

1.4.12.1 Élaboration du manuel d'aérodrome

1.4.12.1.1 L'exploitant d'un aérodrome certifié doit avoir pour celui-ci un manuel, désigné comme le manuel d'aérodrome.

1.4.12.1.2 Le manuel d'aérodrome doit :

- a) être dactylographié ou imprimé, et signé par l'exploitant d'aérodrome ;

b) être établi sous une forme qui facilite sa mise à jour ;

c) comporter un système d'indication de la validité des pages et des amendements apportés à celles-ci, y compris une page où seront consignées les révisions ;

d) être organisé d'une manière qui facilitera le processus de préparation, d'examen et d'acceptation ou approbation.

1.4.12.2 Emplacement du manuel d'aérodrome

1.4.12.2.1 L'exploitant d'aérodrome doit fournir à l'Autorité de l'Aviation Civile un exemplaire complet et à jour du manuel d'aérodrome.

1.4.12.2.2 L'exploitant d'aérodrome doit conserver à l'aérodrome au moins un exemplaire complet et à jour du manuel d'aérodrome; un exemplaire sera conservé à l'établissement principal de l'exploitant si celui-ci est autre que l'aérodrome.

1.4.12.2.3 L'exploitant d'aérodrome doit tenir l'exemplaire mentionné au paragraphe 1.4.12.2.2 à la disposition du personnel autorisé de l'Autorité de l'Aviation Civile, pour inspection.

1.4.12.3 Renseignements à inclure dans le manuel d'aérodrome

1.4.12.3.1 L'exploitant d'un aérodrome certifié doit inclure dans un manuel d'aérodrome les renseignements ci-après, pour autant qu'ils s'appliquent à l'aérodrome, répartis comme suit en cinq parties:

Partie 1. Renseignements d'ordre général.

Partie 2. Précisions sur le site de l'aérodrome.

Partie 3. Précisions sur l'aérodrome à communiquer au service d'information aéronautique.

Partie 4. Procédures d'exploitation de l'aérodrome et mesures de sécurité.

Partie 5. Précisions sur l'administration de l'aérodrome et le système de gestion de la sécurité.

1.4.12.3.2 Si, en vertu du paragraphe 1.4.14.1, l'Autorité de l'Aviation Civile exempte l'exploitant d'aérodrome de se conformer à toute condition énoncée au paragraphe 1.4.3.2, le manuel d'aérodrome doit indiquer le numéro d'identification donné à cette exemption par l'Autorité de l'Aviation Civile et la date à laquelle l'exemption est entrée en vigueur, ainsi que toutes conditions ou procédures au titre desquelles l'exemption a été accordée.

1.4.12.3.3 Si une précision n'est pas incluse dans le manuel d'aérodrome parce qu'elle ne s'applique pas à l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome doit en indiquer la raison dans le manuel.

1.4.12.4 Amendement du manuel d'aérodrome

1.4.12.4.1 L'exploitant d'un aérodrome certifié doit modifier ou amender le manuel d'aérodrome chaque fois que c'est nécessaire pour maintenir l'exactitude des renseignements que contient ce manuel.

1.4.12.4.2 Afin de maintenir l'exactitude du manuel d'aérodrome, l'Autorité de l'Aviation Civile peut adresser à un exploitant d'aérodrome une directive écrite, exigeant que celui-ci modifie ou amende le manuel en accord avec cette directive.

1.4.12.5 Notification de modifications du manuel d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome doit aviser l'Autorité de l'Aviation Civile aussitôt que possible de toute modification qu'il souhaite apporter au manuel d'aérodrome.

1.4.12.6 Approbation du manuel d'aérodrome

L'Autorité de l'Aviation Civile approuve le manuel d'aérodrome et tout amendement qui peut y être apporté pourvu qu'ils répondent aux prescriptions des paragraphes qui précèdent dans la présente section.

1.4.13 Obligations de l'exploitant d'aérodrome

1.4.13.1 Respect des normes et pratiques

L'exploitant d'aérodrome se conformera aux normes et pratiques spécifiées dans le présent règlement ainsi qu'à toutes conditions annotées dans le certificat en vertu des paragraphes 1.4.4 et 1.4.14.1.

1.4.13.2 Compétence du personnel d'exploitation et de maintenance

1.4.13.2.1 L'exploitant d'aérodrome emploiera un personnel qualifié et compétent, en nombre suffisant, pour effectuer toutes les activités critiques pour l'exploitation et la maintenance d'aérodrome.

1.4.13.2.2 Si l'Autorité de l'Aviation Civile ou toute autre instance gouvernementale compétente exige une certification de compétence pour le personnel visé au paragraphe 1.4.13.2.1, l'exploitant d'aérodrome emploiera uniquement des personnes en possession de ces certificats.

1.4.13.2.3 L'exploitant d'aérodrome mettra en œuvre un programme de développement des compétences du personnel visé au paragraphe 1.4.13.2.1.

1.4.13.3 Exploitation et maintenance d'aérodrome

1.4.13.3.1 Sous réserve de toutes directives que pourra émettre l'Autorité de l'Aviation Civile, l'exploitant d'aérodrome exploitera et entretiendra l'aérodrome conformément aux procédures énoncées dans le manuel d'aérodrome.

1.4.13.3.2 Afin d'assurer la sécurité des aéronefs, l'Autorité de l'Aviation Civile peut donner des directives écrites à un exploitant d'aérodrome pour que

les procédures exposées dans le manuel d'aérodrome soient modifiées.

1.4.13.3.3 Il convient que l'exploitant d'aérodrome assure une maintenance appropriée et efficace des installations d'aérodrome.

1.4.13.3.4 Le titulaire du certificat d'aérodrome maintiendra une coordination avec le fournisseur de services de la circulation aérienne pour faire en sorte que les services de la circulation aérienne appropriés soient mis en œuvre de manière à assurer la sécurité des aéronefs dans l'espace aérien associé à l'aérodrome. La coordination s'étendra aux autres domaines en rapport avec la sécurité, notamment avec les services d'information aéronautique, les services de la circulation aérienne, les autorités météorologiques désignées, ainsi que les services de sûreté.

1.4.13.4 Système de gestion de la sécurité établi par l'exploitant d'aérodrome

1.4.13.4.1 L'exploitant d'aérodrome établira pour l'aérodrome un système de gestion de la sécurité décrivant la structure organisationnelle ainsi que les fonctions, pouvoirs et responsabilités des cadres de cette structure pour faire en sorte que les opérations soient effectuées en étant contrôlées de façon démontrable et améliorées lorsque c'est nécessaire.

1.4.13.4.2 L'exploitant d'aérodrome met en place un comité de sécurité avec l'ensemble des tiers intervenants sur l'aérodrome, pour examiner tous les aspects relevant de la sécurité de l'aérodrome, et proposer les mesures nécessaires.

1.4.13.4.3 L'exploitant d'aérodrome met en place un comité de sécurité de pistes avec l'ensemble des tiers concernés par les incursions, les confusions et les sorties de piste, pour examiner tous les aspects relevant de la sécurité des pistes, et proposer les mesures nécessaires. Les travaux de ce comité seront intégrés au système de gestion de la sécurité de l'aérodrome.

1.4.13.4.4 L'exploitant d'aérodrome obligera tous ses usagers, y compris les concessionnaires de services aéronautiques, fournisseurs de services d'escale et autres organismes exerçant des activités à l'aérodrome de façon indépendante en relation avec le traitement des vols ou des aéronefs, à se conformer aux dispositions établies par lui en ce qui concerne la sécurité d'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome assurera une surveillance du respect de ces dispositions.

1.4.13.4.5 L'exploitant d'aérodrome exigera que tous les utilisateurs d'aérodrome, y compris les concessionnaires de services aéronautiques, fournisseurs de services d'escale et autres organismes visés au paragraphe 1.4.13.4.2 coopèrent au programme de promotion de la sécurité d'aérodrome et de sécurisation de son utilisation, en l'informant de tous accidents, incidents, défauts ou pannes ayant des incidences sur la sécurité.

1.4.13.5 Audits internes de sécurité et comptes rendus de sécurité de l'exploitant d'aérodrome

1.4.13.5.1 L'exploitant d'aérodrome prendra des dispositions pour un audit du système de gestion de la sécurité, qui comprendra une inspection des installations et de l'équipement d'aérodrome. L'audit s'étendra aux fonctions de l'exploitant d'aérodrome lui-même. Celui-ci organisera également un programme d'audit et d'inspection externes pour l'évaluation d'autres usagers, notamment les concessionnaires de services aéronautiques, fournisseurs de services d'escale et autres organismes exerçant des activités à l'aérodrome, dont il est question au paragraphe 1.4.13.4.2.

1.4.13.5.2 Les audits visés au paragraphe 1.4.13.5.1 seront effectués au moins une fois par an.

1.4.13.5.3 L'exploitant d'aérodrome veillera à ce que les comptes rendus d'audit, y compris le compte rendu sur les installations, les services et l'équipement d'aérodrome, soient établis par des experts possédant les qualifications requises en matière de sécurité.

1.4.13.5.4 L'exploitant d'aérodrome conservera un exemplaire du ou des comptes rendus mentionnés au paragraphe 1.4.13.5.3 du règlement pendant une période d'au moins 3 ans. L'Autorité de l'Aviation Civile pourra en demander un exemplaire pour l'examiner et s'y référer.

1.4.13.5.5 Le ou les comptes rendus mentionnés au paragraphe 1.4.13.5.3 doivent être établis et signés par les personnes qui ont effectué les audits et inspections.

1.4.13.6 Inspections et accès à l'aérodrome

1.4.13.6.1 Le personnel autorisé à cet effet par l'Autorité de l'Aviation Civile doit inspecter et mettre à l'épreuve les installations, les services et l'équipement d'aérodrome, inspecter les documents et les dossiers de l'exploitant d'aérodrome et vérifier le système de gestion de la sécurité de cet exploitant avant que le certificat d'aérodrome soit délivré ou renouvelé et, par la suite, à tout autre moment, aux fins d'assurer la sécurité d'aérodrome.

1.4.13.6.2 L'exploitant d'aérodrome, à la demande de toute personne visée au paragraphe 1.4.13.6.1, autorisera l'accès à toute partie d'aérodrome, ou à toute installation d'aérodrome, y compris l'équipement, les dossiers et le personnel de l'exploitant, aux fins mentionnées au paragraphe 1.4.13.6.1.

1.4.13.6.3 L'exploitant d'aérodrome coopérera à la conduite des activités visées en 1.4.13.6.1.

1.4.13.7 Notifications et comptes rendus

1.4.13.7.1 L'exploitant d'aérodrome respectera l'obligation de communiquer des notifications et comptes rendus à l'Autorité de l'Aviation Civile, au contrôle de la circulation aérienne et aux pilotes, dans les délais requis par le règlement.

1.4.13.7.2 Notification d'inexactitudes dans des publications du service d'information aéronautique

(AIS). L'exploitant d'aérodrome examinera dès leur réception toutes les publications d'information aéronautique (AIP), ainsi que les suppléments aux AIP, amendements d'AIP, NOTAM, bulletins d'information prévol et circulaires d'information aéronautique publiés par l'AIS; immédiatement après cet examen, il avisera l'AIS de toute inexactitude dans les renseignements que contiennent ces publications en ce qui concerne l'aérodrome.

1.4.13.7.3 Notifications de modifications projetées des installations d'aérodrome, de l'équipement ou du niveau de service.

L'exploitant d'aérodrome avisera par écrit l'AIS et l'Autorité de l'aviation civile avant d'apporter aux installations, à l'équipement ou au niveau de service d'aérodrome toute modification planifiée à l'avance et susceptible d'affecter la sécurité ou l'exactitude des renseignements figurant dans toute publication AIS visée au paragraphe 1.4.13.7.2 du règlement.

Lorsqu'une modification des caractéristiques physiques, des installations et des équipements des aérodromes est proposée, l'exploitant d'aérodrome soumet à l'Autorité de l'Aviation Civile le projet accompagné d'une évaluation de l'impact de cette modification sur la sécurité de l'exploitation.

1.4.13.7.4 Questions exigeant une notification immédiate.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 1.4.13.7.5, l'exploitant d'aérodrome avisera l'AIS immédiatement et en détail de toute circonstance visée ci-après dont il aura connaissance, et prendra des dispositions pour que le contrôle de la circulation aérienne et l'organe d'exploitation technique des aéronefs en reçoivent immédiatement notification:

a) obstacles, facteurs d'obstruction et dangers:

1) tout objet faisant saillie au-dessus d'une surface de limitation d'obstacle se rapportant à l'aérodrome ;

2) existence de tout facteur d'obstruction ou situation dangereuse affectant la sécurité de l'aviation à l'aérodrome ou à proximité ;

b) niveau de service: réduction du niveau de service à l'aérodrome qu'indique toute publication aéronautique mentionnée au paragraphe 1.4.13.7.2 ;

c) aire de mouvement : fermeture de toute partie de l'aire de mouvement d'aérodrome ;

d) toute autre circonstance qui pourrait compromettre la sécurité de l'aviation à l'aérodrome et à l'égard de laquelle des précautions sont justifiées.

1.4.13.7.5 Notification immédiate aux pilotes.

Lorsque l'exploitant d'aérodrome ne peut faire en sorte que le contrôle de la circulation aérienne et le service

d'exploitation technique des aéronefs reçoivent la notification d'une circonstance visée en 1.4.13.7.4 en conformité avec ce paragraphe du règlement, il doit aussitôt aviser directement les pilotes qui peuvent être affectés par cette circonstance.

1.4.13.8 Inspections spéciales

Afin d'assurer la sécurité de l'aviation, l'exploitant d'aérodrome inspectera l'aérodrome, selon les exigences des circonstances :

a) aussitôt que possible après tout accident ou incident d'aviation au sens où ces termes sont définis dans le RAC 13 ;

b) au cours de toute période de construction ou de réparation d'installations ou d'équipement d'aérodrome dont le rôle est critique pour la sécurité de l'exploitation aérienne;

c) à tout autre moment où existent à l'aérodrome des circonstances susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation.

1.4.13.9 Enlèvement d'obstacles de la surface d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome enlèvera de la surface d'aérodrome tout véhicule ou autre facteur d'obstruction susceptible d'être dangereux.

1.4.13.10 Avertissements

Lorsque des aéronefs évoluant à basse altitude au-dessus d'un aérodrome ou à ses abords, ou des aéronefs circulant à la surface, sont susceptibles d'être dangereux pour les personnes ou pour le trafic de véhicules, l'exploitant d'aérodrome doit :

a) afficher des avertissements de danger sur toute voie publique limitrophe de l'aire de manœuvre ;

b) si une telle voie publique n'est pas sous le contrôle de l'exploitant d'aérodrome, informer de l'existence d'un danger l'autorité responsable de l'affichage d'avis sur la voie publique.

1.4.13.10 Manquements et sanctions

1.4.13.10.1 En cas de manquements constatés aux dispositions décrites dans le manuel d'aérodrome ou à toute norme ou exigence afférente au certificat d'aérodrome, l'Autorité de l'Aviation Civile peut, après mise en demeure restée sans effet ou suivie de mesures insuffisantes, décider de restreindre l'utilisation de l'aérodrome, de soumettre l'exploitant à des contrôles renforcés ou d'appliquer des sanctions financières, selon des modalités qu'elle fixera. En cas de risque grave pour la sécurité de l'aviation civile, l'Autorité de l'Aviation Civile peut prononcer la suspension ou le retrait du certificat d'aérodrome.

1.4.14 Exemptions

1.4.14.1 L'Autorité de l'Aviation Civile peut exempter par écrit un exploitant d'aérodrome de se conformer à certaines dispositions du présent règlement.

1.4.14.2 Avant que l'Autorité de l'Aviation Civile décide d'exempter l'exploitant d'aérodrome, elle doit prendre en compte tous les aspects relatifs à la sécurité.

1.4.14.3 Une exemption est sujette à ce que l'exploitant d'aérodrome se conforme aux conditions et procédures spécifiées dans le certificat d'aérodrome par l'Autorité de l'Aviation Civile comme étant nécessaires dans l'intérêt de la sécurité.

1.4.14.4 Lorsqu'un aérodrome ne satisfait pas aux exigences d'une norme ou d'une pratique spécifiée du règlement, l'Autorité de l'Aviation Civile peut, après avoir procédé à des études aéronautiques, seulement si et où elles sont autorisées par les normes et pratiques, déterminer les conditions et procédures qui sont nécessaires pour assurer un niveau de sécurité équivalent à celui qui est établi par la norme ou pratique considérée.

1.4.14.5 Lorsqu'une modification des caractéristiques physiques, des installations et des équipements des aérodromes est proposée, l'exploitant d'aérodrome soumet à l'Autorité de l'aviation civile pour approbation, le projet accompagné d'une évaluation de l'impact de cette modification sur la sécurité de l'exploitation

1.4.14.6 La dérogation par rapport à une norme ou une pratique et les conditions et procédures mentionnées au paragraphe 1.4.4 du règlement seront annotées sur le certificat d'aérodrome.

1.5 CONCEPTION DES AEROPORTS

1.5.1 La conception et la construction de nouvelles installations aéroportuaires ainsi que les modifications d'installations aéroportuaires existantes doivent tenir compte des éléments d'architecture et d'infrastructure qui sont nécessaires à l'application optimale des mesures de sûreté de l'aviation civile internationale.

Le Manuel de planification d'aéroport (Doc 9184), 1^{re} Partie, contient des éléments indicatifs sur tous les aspects de la planification des aérodromes, y compris la sûreté.

1.5.2 Toute conception d'aérodrome, construction de nouvelles installations aéroportuaires et modification d'installation aéroportuaire existante devra tenir compte des mesures d'utilisation des terrains et de réglementation de l'environnement.

Le Manuel de planification d'aéroport (Doc 9184), 2^e Partie, contient des éléments d'orientation sur la planification de l'utilisation des terrains et les mesures de contrôle de l'environnement.

1.6 CODE DE REFERENCE

Note liminaire. — Le code de référence fournit une méthode simple permettant d'établir une rela-

tion entre les nombreuses spécifications qui traitent des caractéristiques d'un aérodrome afin de définir une série d'installations adaptées aux avions qui seront appelés à utiliser cet aérodrome. Ce code ne sert pas à déterminer les spécifications de longueur de piste ou de résistance des chaussées. Le code se compose de deux éléments liés aux caractéristiques de performances et aux dimensions de l'avion :

- L'élément 1 est un chiffre fondé sur la distance de référence de l'avion, et
- l'élément 2 est une lettre fondée sur l'envergure de l'avion et la largeur hors tout de son train principal.

Une spécification particulière est rattachée au plus déterminant des deux éléments du code ou à une combinaison appropriée de ces deux éléments. La lettre ou le chiffre de code, à l'intérieur d'un élément choisi à des fins de calcul, est rattaché aux caractéristiques de l'avion critique pour lequel l'installation est fournie.

Lors de l'application des dispositions du présent règlement, on détermine en premier lieu les avions que l'aérodrome est destiné à recevoir, puis les deux éléments du code.

1.6.1 Un code de référence d'aérodrome — chiffre et lettre de code — choisi à des fins de planification d'aérodrome est déterminé conformément aux caractéristiques des avions auxquels une installation d'aérodrome est destinée.

1.6.2 Les chiffres et les lettres du code de référence d'aérodrome ont les significations indiquées au Tableau 1-1.

1.6.3 Le chiffre de code correspondant à l'élément 1 est déterminé d'après la colonne 1 du Tableau 1-1, en choisissant le chiffre de code correspondant à la plus grande des distances de référence des avions auxquels la piste est destinée.

La distance de référence d'un avion est déterminée uniquement en vue du choix du chiffre de code et n'est pas appelée à influencer sur la longueur de piste effectivement offerte.

1.6.4 La lettre de code correspondant à l'élément 2 est déterminée d'après la colonne 3 du Tableau 1-1, en choisissant la lettre de code qui correspond à la plus élevée des catégories déterminées par la valeur numérique des caractéristiques des avions auxquels l'installation est destinée.

Des indications destinées à aider les autorités compétentes à établir le code de référence d'aérodrome sont données dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^{re} et 2^e Parties.

Tableau 1-1. Code de référence d'aérodrome*(voir paragraphes 1.6.2 à 1.6.4)*

	Élément de code 1		Élément de code 2	Largeur hors tout
Chiffre de code	Distance de référence de l'avion	Lettre de code	Envergure	du train principal ^a
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Moins de 800 m	A	Moins de 15 m	Moins de 4,5m
2	de 800 m à 1 200 m exclus	B	de 15 m à 24 m exclus	de 4,5m à 6 m exclus
3	de 1200 m à 1 800 m exclus	C	de 24 m à 36 m exclus	de 6 m à 9 m exclus
4	1800 m et plus	D	de 36 m à 52 m exclus	de 9 m à 14 m exclus
		E	de 52 m à 65 m exclus	de 9 m à 14 m exclus
		F	de 65 m à 80 m exclus	de 14 m à 16 m exclus

a. Distance entre les bords extérieurs des roues du train principal.

Des éléments indicatifs sur la planification concernant les avions d'envergure supérieure à 80 m figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^{re} et 2^e Parties.

CHAPITRE 2**RENSEIGNEMENTS SUR LES AÉRODROMES****2.1 DONNEES AERONAUTIQUES**

2.1.1 Les données aéronautiques concernant les aérodromes doivent être déterminées et communiquées conformément aux spécifications de précision et d'intégrité des Tableaux A5-1 à A5-5 de la NMO 5 et compte tenu des procédures du système qualité en vigueur. Les spécifications de précision des données aéronautiques sont fondées sur un niveau de confiance de 95 %. À ce sujet, les données de position seront identifiées selon trois types:

- points mesurés (par exemple : seuils de piste),
- points calculés (obtenus par calcul mathématique à partir de valeurs mesurées de points dans l'espace, de points de repère, etc.) et
- points déclarés (par exemple : points de limite de régions d'information de vol).

On trouvera au RAC 18 PARTIE 1, Chapitre 3, des spécifications relatives au système qualité.

2.1.2 Les données cartographiques d'aérodrome seront mises à la disposition des services d'information aéronautique pour les aérodromes retenus par la République du Congo pour lesquels la fourniture de ces données pourrait éventuellement présenter des avantages du point de vue de la sécurité et/ou des opérations fondées sur les performances.

Des exigences relatives aux bases de données cartographiques d'aérodrome figurent dans le Chapitre 11 du RAC 18 PARTIE 1.

2.1.3 Lorsque des données sont mises à disposition en conformité avec le paragraphe 2.1.2, la sélection des éléments liés aux données cartographiques d'aérodrome à recueillir sera faite en tenant compte des applications prévues

Le choix des caractéristiques à recueillir devrait se faire en fonction des besoins opérationnels.

2.1.4 Lorsque des données sont mises à disposition en conformité avec le paragraphe 2.1.2, les spécifications de précision et d'intégrité de la NMO 5 seront respectées.

Il existe deux niveaux de qualité, fine et moyenne, pour les bases de données cartographiques d'aérodrome. Ces niveaux et les spécifications numériques connexes sont définis dans le Document DO-272B de la RTCA et le Document ED-99B de l'Organisation européenne pour l'équipement électronique de l'aviation civile (EUROCAE) intitulé User Requirements for Aerodrome Mapping Information.

2.1.5 L'intégrité des données aéronautiques doit être maintenue pendant tout le processus de traitement, depuis le relevé ou la création jusqu'à la remise au prochain utilisateur prévu. Selon la classification de l'intégrité applicable, les procédures de validation et de vérification permettront :

- a) dans le cas des données ordinaires : d'éviter les altérations durant l'ensemble du traitement des données ;
- b) dans le cas des données essentielles : de faire en sorte qu'il n'y ait pas d'altération à quelque étape que ce soit de l'ensemble du processus ; elles incluront au besoin des processus supplémentaires permettant de faire face aux risques potentiels de l'architecture d'ensemble du système afin de mieux garantir l'intégrité des données à ce niveau ;
- c) dans le cas des données critiques : de faire en sorte qu'il n'y ait pas d'altération à quelque étape que ce soit de l'ensemble du processus ; elles incluront des processus supplémentaires d'assurance de l'intégrité pour atténuer entièrement les effets des défauts qui présentent des risques potentiels pour l'intégrité des données d'après une analyse approfondie de l'architecture d'ensemble du système.

Des éléments indicatifs concernant le traitement des données aéronautiques et informations aéronautiques figurent dans le Document DO-200A de la RTCA et dans le Document ED-76A (Standards for Processing Aeronautical Data) de l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE).

2.1.6 La protection des données aéronautiques électroniques stockées ou en transit doit être surveillée de façon intégrale par contrôle de redondance cyclique (CRC). Pour protéger le niveau d'intégrité des données aéronautiques critiques ou essentielles, suivant la classification indiquée au paragraphe 2.1.2, on appliquera aux premières un algorithme CRC de 32 bits et aux secondes un algorithme CRC de 24 bits.

2.1.7 Pour protéger le niveau d'intégrité des données aéronautiques ordinaires, suivant la classification indiquée au paragraphe 2.1.2, il sera appliqué un algorithme CRC de 16 bits.

Le Manuel du Système géodésique mondial — 1984 (WGS-84) (Doc 9674) contient des éléments indicatifs sur les exigences de qualité des données (précision, résolution, intégrité, protection et traçabilité). Le Document DO-201A de la RTCA et le Document ED-77 de l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE), intitulé Industry Requirements for Aeronautical Information contiennent des éléments à l'appui des dispositions de la NMO 5 concernant la résolution de la publication et l'intégrité des données aéronautiques.

2.1.8 Les coordonnées géographiques (latitude et longitude) doivent être déterminées et communiquées aux services d'information aéronautique selon le Système géodésique mondial — 1984 (WGS-84). Les coordonnées géographiques obtenues par conversion mathématique au système WGS-84 mais pour lesquelles le degré de précision des mesures prises à l'origine sur le terrain n'est pas conforme aux spécifications énoncées dans le Tableau A5-1 de la NMO 5 seront signalées aux services d'information aéronautique.

2.1.9 Le degré de précision des mesures effectuées sur le terrain doit être tel que les données de navigation opérationnelles obtenues pour les différentes phases de vol se situeront à l'intérieur des écarts maximaux, par rapport à un cadre de référence approprié, comme il est indiqué dans les tableaux de la NMO 5.

2.1.10 Dans le cas des positions sol mesurées spécifiques aux aérodromes, l'ondulation du géoïde (par rapport à l'ellipsoïde du WGS-84) aux points indiqués à la NMO 5 doit être déterminée et communiquée aux services d'information aéronautique en plus de l'altitude (hauteur au-dessus du niveau moyen de la mer).

1. — Par cadre de référence approprié, on entend un cadre qui permet l'application du WGS-84 à un aérodrome donné et auquel toutes les coordonnées sont liées.

2. — Les exigences relatives à la publication des coordonnées WGS-84 figurent au Chapitre 2 du RAC 18 PARTIE 2 et au Chapitre 3 du RAC 18 PARTIE 1.

2.2 POINT DE REFERENCE D'AERODROME

2.2.1 Un point de référence doit être déterminé pour chaque aérodrome.

2.2.2 Le point de référence d'aérodrome est situé à proximité du centre géométrique initial ou prévu de l'aérodrome et peut demeurer à l'emplacement où il a été déterminé en premier lieu.

2.2.3 La position du point de référence d'aérodrome sera mesurée et communiquée aux services d'information aéronautique en degrés, minutes et secondes.

2.3 ALTITUDES D'UN AERODROME ET D'UNE PISTE

2.3.1 L'altitude d'un aérodrome et l'ondulation du géoïde au point de mesure de l'altitude de l'aérodrome doivent être mesurées au demi-mètre ou au pied près et communiquées aux services d'information aéronautique.

2.3.2 A tout aérodrome où des avions de l'aviation civile internationale effectuent des approches classiques, l'altitude et l'ondulation du géoïde de chaque seuil ainsi que l'altitude des extrémités de piste et de tout point significatif intermédiaire, haut et bas, le long de la piste doivent être mesurées au demi-mètre ou au pied près et communiquées aux services d'information aéronautique.

2.3.3 Dans le cas des pistes avec approche de précision, l'altitude et l'ondulation du géoïde de chaque seuil ainsi que l'altitude des extrémités de piste et du point le plus élevé de la zone de toucher des roues doivent être mesurées au quart de mètre ou au pied près et communiquées aux services d'information aéronautique.

L'ondulation du géoïde doit être mesurée selon le système de coordonnées approprié.

2.4 TEMPERATURE DE REFERENCE D'AERODROME

2.4.1 Une température de référence doit être déterminée pour chaque aérodrome en degrés Celsius.

2.4.2 La température de référence d'aérodrome est la moyenne mensuelle des températures maximales quotidiennes du mois le plus chaud de l'année (le mois le plus chaud étant celui pour lequel la température moyenne mensuelle est la plus élevée). Cette température devra être la valeur moyenne obtenue sur plusieurs années, au moins dix (10) ans.

2.5 CARACTERISTIQUES DIMENSIONNELLES DES AERODROMES ET RENSEIGNEMENTS CONNEXES

2.5.1 Les données suivantes doivent être mesurées ou décrites, selon le cas, pour chaque aérodrome :

- a) piste — orientation vraie au centième de degré près, numéro d'identification, longueur, largeur et emplacement du seuil décalé arrondis au mètre ou au pied le plus proche, pente, type de surface, type de piste et, dans le cas d'une piste avec approche de précision de catégorie I, existence d'une zone dégagée d'obstacles ;
- b) bande aire de sécurité d'extrémité de piste longueur, largeur arrondie au mètre ou prolongement d'arrêt au pied le plus proche, type de surface ;
- c) voies de circulation — identification, largeur, type de surface ;

- d) aire de trafic / type de surface, postes de stationnement d'aéronef ;
- e) limites de l'aire relevant du service de contrôle de la circulation aérienne ;
- f) prolongement dégagé / longueur arrondie au mètre ou au pied le plus proche, profil du sol ;
- g) aides visuelles pour les procédures d'approche, marques et feux de piste, de voie de circulation et d'aire de trafic, autres aides visuelles de guidage et de contrôle sur les voies de circulation et sur les aires de trafic, y compris les points d'attente de circulation et les barres d'arrêt ainsi que l'emplacement et le type du système de guidage visuel pour l'accostage ;
- h) emplacement et fréquence radio de tout point de vérification VOR d'aérodrome ;
- i) emplacement et identification des itinéraires normalisés de circulation au sol ;
- j) distances, arrondies au mètre ou au pied le plus proche, des éléments d'alignement de piste et d'alignement de descente composant un système d'atterrissage aux instruments (ILS) ou de l'antenne d'azimut et de site d'un système d'atterrissage hyperfréquences (MLS), par rapport aux extrémités des pistes correspondantes.

2.5.2 Les coordonnées géographiques de chaque seuil doivent être mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde.

2.5.3 Les coordonnées géographiques de points axiaux appropriés des voies de circulation doivent être mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde.

2.5.4 Les coordonnées géographiques de chaque poste de stationnement d'aéronef doivent être mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde.

2.5.5 Les coordonnées géographiques des obstacles situés dans la zone 2 (la partie située à l'intérieur de la limite de l'aérodrome) et dans la zone 3 doivent être mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et dixièmes de seconde. De plus, l'altitude du point le plus élevé, le type, les marques et le balisage lumineux (le cas échéant) des obstacles doivent être communiqués aux services d'information aéronautique.

1. — Voir le RAC 18 PARTIE 1, NMO 8, pour les représentations graphiques des surfaces de collecte

de données d'obstacles et les critères employés pour identifier les obstacles dans les zones 2 et 3.

2. — La NMO 5 contient des spécifications pour la détermination des données d'obstacles dans les zones 2 et 3.

2.6 RESISTANCE DES CHAUSSEES

2.6.1 La force portante d'une chaussée doit être déterminée.

2.6.2 La force portante d'une chaussée destinée à des aéronefs dont la masse sur l'aire de trafic est supérieure à 5 700 kg doit être communiquée au moyen de la méthode ACN-PCN (numéro de classification d'aéronef — numéro de classification de chaussée) en indiquant tous les renseignements suivants :

- numéro de classification de chaussée (PCN);
- type de chaussée considéré pour la détermination des numéros ACN-PCN ;
- catégorie de résistance du terrain de fondation ;
- catégorie de pression maximale des pneus ou pression maximale admissible des pneus;
- méthode d'évaluation.

Si nécessaire, les PCN peuvent être publiés avec une précision d'un dixième de nombre entier.

2.6.3 Le numéro de classification de chaussée (PCN) communiqué indique qu'un aéronef dont le numéro de classification (ACN) est inférieur ou égal à ce PCN peut utiliser la chaussée sous réserve de toute limite de pression des pneus ou de masse totale de l'aéronef, définie pour un ou plusieurs types d'aéronefs.

Différents numéros PCN peuvent être communiqués si la résistance d'une chaussée est soumise à des variations saisonnières sensibles.

2.6.4 Le numéro ACN d'un aéronef doit être déterminé conformément aux procédures normalisées qui sont associées à la méthode ACN-PCN.

Les procédures normalisées pour la détermination du numéro ACN d'un aéronef sont décrites dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3^e Partie. Plusieurs types d'avions actuellement en service ont été évalués sur des chaussées rigides et des chaussées souples sur la base des quatre catégories de terrains de fondation indiquées au paragraphe 2.6.6, alinéa b), et les résultats sont présentés dans ce manuel.

2.6.5 Pour déterminer l'ACN, le comportement d'une chaussée doit être classé comme équivalent à celui d'une construction rigide ou souple.

2.6.6 Les renseignements concernant le type de

chaussée considéré pour la détermination des numéros ACN et PCN, la catégorie de résistance du terrain de fondation, la catégorie de pression maximale admissible des pneus et la méthode d'évaluation doivent être communiqués au moyen des lettres de code ci-après :

- Type de chaussée pour la détermination des numéros ACN et PCN :

	Lettre de code
Chaussée rigide	R
Chaussée souple	F

Si la construction est composite ou non normalisée, ajouter une note le précisant

(voir exemple 2 ci-après).

- Catégorie de résistance du terrain de fondation:

	Lettre de code
<i>Résistance élevée</i> : caractérisée par $K=150 \text{ MN/m}^3$ et représentant toutes les valeurs de K supérieures à 120 MN/m^3 pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 15$ et représentant toutes les valeurs CBR supérieures à 13 pour les chaussées souples.	A

<i>Résistance moyenne</i> : caractérisée par $K = 80 \text{ MN/m}^3$ et représentant une gamme de valeurs de K de 60 à 120 MN/m^3 pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 10$ et représentant une gamme de valeurs CBR de 8 à 13 pour les chaussées souples.	B
--	---

<i>Résistance faible</i> : caractérisée par $K = 40 \text{ MN/m}^3$ et représentant une gamme de valeurs de K de 25 à 60 MN/m^3 pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 6$ et représentant une gamme de valeurs CBR de 4 à 8 pour les chaussées souples.	C
--	---

<i>Résistance ultra faible</i> : caractérisée par $K = 20 \text{ MN/m}^3$ et représentant toutes les valeurs de K inférieures à 25 MN/m^3 pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 3$ et représentant toutes les valeurs de CBR inférieures à 4 pour les chaussées souples.	D
---	---

c) Catégorie de pression maximale admissible des pneus:

	Lettre de code
Illimitée : pas de limite de pression	W
Élevée : pression limitée à 1,75 MPa	X
Moyenne : pression limitée à 1,25 MPa	Y
Faible : pression limitée à 0,50 MPa	Z

Voir la Note 5 au paragraphe 10.2.1, sur les chaussées des pistes utilisées par des aéronefs équipés de pneus dont la pression de gonflage se situe dans les catégories supérieures.

d) Méthode d'évaluation

	Lettre de code
Évaluation technique : étude spécifique des caractéristiques de la chaussée et utilisation de techniques d'étude du comportement des chaussées.	T
Évaluation faisant appel à l'expérience acquise sur les avions : connaissance du type et de la masse spécifiques des avions utilisés régulièrement et que la chaussée supporte de façon satisfaisante.	U

Les exemples ci-après illustrent la façon dont les données sur la résistance des chaussées sont communiquées selon la méthode ACN-PCN.

Exemple 1 : Si la force portante d'une chaussée rigide reposant sur un terrain de fondation de résistance moyenne a, par évaluation technique, été fixée à PCN = 80 et s'il n'y a pas de limite de pression des pneus, les renseignements communiqués seront les suivants :

PCN = 80 / R / B / W / T

Exemple 2 : Si la force portante d'une chaussée composite, qui se comporte comme une chaussée souple et qui repose sur un terrain de fondation de résistance élevée a été évaluée, selon l'expérience acquise sur les avions, à PCN = 50 et que la pression maximale admissible des pneus soit de 25 MPa, les renseignements communiqués seront les suivants :

PCN = 50 / F / A / Y / U

Construction composite.

Exemple 3 : Si la force portante d'une chaussée souple reposant sur un terrain de fondation de résistance moyenne a été évaluée par un moyen technique à PCN = 40 et que la pression maximale admissible des pneus soit de 0,80 MPa, les renseignements communiqués seront les suivants :

PCN = 40 / F / B / 0,80 MPa / T

Exemple 4 : Si la chaussée peut être utilisée sous réserve de la limite de masse totale au décollage d'un avion B747-400, soit 390 000 kg, les renseignements communiqués comprendront aussi la note suivante :

Le numéro PCN communiqué est soumis à la limite de masse totale au décollage d'un B747-400, soit 390 000 kg.

2.6.7 L'acceptation d'un aéronef dont l'ACN est plus élevé que le PCN se fera si $PCN < ACN < 1,1 PCN$ (code F) ou $1,05 PCN$ (code R) et que le nombre de mouvements en surcharge est inférieur à 5% du nombre total annuel de mouvements d'avions. Toutefois, ces mouvements en surcharge ne doivent pas être autorisés sur des chaussées qui présentent des signes de faiblesse ou de rupture ou lorsque la résistance de la chaussée et de son terrain de fondation peut être affaiblie par l'eau. En cas d'exploitation en surcharge, l'exploitant d'aérodrome vérifiera au moins une fois par an, l'état des chaussées ainsi que les critères d'exploitation en surcharge étant donné que la répétition excessive des surcharges peut abréger fortement la durée de service de la chaussée ou exiger des travaux de réfection de grande envergure.

Dans les autres cas, l'acceptation sera soumise à l'autorisation de l'autorité compétente après une étude aéronautique.

La section 19 de la NMO A et le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3^e Partie, décrivent des procédures plus détaillées utilisées pour évaluer les chaussées et déterminer si elles conviennent pour des opérations réglementées en surcharge.

2.6.8 La force portante d'une chaussée destinée à des aéronefs dont la masse sur l'aire de trafic est inférieure ou égale à 5 700 kg doit être communiquée sous la forme des renseignements suivants :

- masse maximale admissible de l'aéronef;
- pression maximale admissible des pneus.

Exemple : 4 000 kg/0,50 MPa.

2.7 EMBLEMES DESTINES A LA VERIFICATION DES ALTIMETRES AVANT LE VOL

2.7.1 Un ou plusieurs emplacements destinés à la vérification des altimètres avant le vol doivent être déterminés pour chaque aérodrome.

2.7.2 Un emplacement destiné à la vérification des altimètres avant le vol doit être situé sur une aire de trafic.

1. — *Le fait de situer sur une aire de trafic un emplacement destiné à la vérification des altimètres*

avant le vol permet au pilote de procéder à une vérification des altimètres avant qu'il reçoive l'autorisation de rouler au sol et le dispense de la nécessité de s'arrêter, pour effectuer cette vérification, après avoir quitté l'aire de trafic.

2. — En principe, une aire de trafic peut constituer, dans sa totalité, un emplacement satisfaisant pour la vérification des altimètres.

2.7.3 L'altitude indiquée pour un emplacement destiné à la vérification des altimètres avant le vol doit être l'altitude moyenne, arrondie au mètre ou au pied le plus proche, de la zone dans laquelle cet emplacement est situé. L'altitude d'une partie quelconque d'un emplacement destiné à la vérification des altimètres avant le vol se situera à moins de 3 m (10 ft) de l'altitude moyenne de cet emplacement.

2.8 DISTANCES DECLAREES

Les distances suivantes doivent être calculées au mètre ou au pied le plus proche pour une piste destinée à être utilisée par des aéronefs de transport commercial international :

- a) distance de roulement utilisable au décollage ;
- b) distance utilisable au décollage ;
- c) distance utilisable pour l'accélération-arrêt ;
- d) distance utilisable à l'atterrissage.

La NMO - A, section 3, donne des indications sur le calcul des distances déclarées.

2.9 ÉTAT DE L'AIRE DE MOUVEMENT ET DES INSTALLATIONS CONNEXES

2.9.1 Des renseignements sur l'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations connexes doivent être communiqués aux organismes appropriés des services d'information aéronautique, et des renseignements analogues, importants du point de vue opérationnel, seront communiqués aux organismes des services de la circulation aérienne, afin de leur permettre de fournir les renseignements nécessaires aux avions à l'arrivée et au départ. Ces renseignements doivent être tenus à jour et tout changement signalé sans délai.

La nature et la présentation graphique des renseignements à fournir, ainsi que les conditions les concernant, sont spécifiées au RAC 18 PARTIE 1 et dans les PANS-ATM (Doc 4444).

2.9.2 L'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations connexes doivent être surveillés, et des comptes rendus sur des questions importantes sur le plan opérationnel qui influent sur l'exploitation des aéronefs ou de l'aérodrome doivent être communiqués en vue de l'application

de mesures appropriées, notamment dans les situations suivantes :

- a) travaux de construction ou d'entretien ;
- b) parties irrégulières ou détériorées de la surface d'une piste, d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic ;
- c) présence d'eau sur une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic ;
- d) présence d'agents chimiques liquides ou d'autres contaminants sur une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic ;
- e) autres dangers temporaires, y compris les aéronefs en stationnement ;
- f) panne ou irrégularité de fonctionnement de la totalité ou d'une partie des aides visuelles de l'aérodrome ;
- g) panne de l'alimentation électrique normale ou auxiliaire.

Les autres contaminants peuvent comprendre la boue, le sable, les cendres volcaniques, l'huile et le caoutchouc. La NMO - C du présent règlement donne des éléments indicatifs sur la description de l'état de surface des pistes. Des orientations supplémentaires figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e Partie.

2.9.3 Pour faciliter l'application des dispositions des paragraphes 2.9.1 et 2.9.2, des inspections de l'aire de mouvement doivent être effectuées au moins une fois par jour lorsque le chiffre de code est 1 ou 2, et au moins deux fois par jour lorsque le chiffre de code est 3 ou 4.

Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 8^e Partie, et le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476) contiennent des éléments indicatifs sur les inspections quotidiennes de l'aire de mouvement.

2.9.4 Le personnel qui évalue l'état de surface des pistes et en rend compte en application des paragraphes 2.9.2 et 2.9.7 devra recevoir une formation et posséder les compétences répondant aux critères fixés par l'Autorité de l'aviation civile. Des éléments indicatifs sur les critères en question figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 8^e Partie, Chapitre 7.

Présence d'eau sur une piste

2.9.5 Chaque fois qu'il y a de l'eau sur une piste, une description de l'état de la surface de la piste, sera décrite au moyen des termes suivants :

HUMIDE — la surface présente un changement de couleur dû à la présence d'humidité.

MOUILLÉE — la surface est mouillée mais il n'y a pas d'eau stagnante.

EAU STAGNANTE — (pour les performances des avions) une pellicule d'eau de plus de 3 mm d'épaisseur couvre plus de 25 % de la surface délimitée par la longueur et la largeur de piste requises (que ce soit par endroits isolés ou non).

2.9.6 Des renseignements indiquant qu'une piste ou une section de piste peut être glissante lorsqu'elle est mouillée doivent être communiqués.

La détermination qu'une piste ou une section de piste pourrait être glissante lorsqu'elle est mouillée ne repose pas uniquement sur des mesures de coefficient de frottement faites avec un appareil à mesure continue. D'autres moyens d'effectuer cette évaluation sont décrits dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e Partie.

2.9.7 Lorsque le coefficient de frottement d'une piste en dur ou d'une section de piste en dur est inférieur à la valeur spécifiée par la République du Congo en application du paragraphe 10.2.3, les usagers de l'aérodrome doivent être informés.

L'exécution d'un programme d'évaluation des caractéristiques de frottement des surfaces de piste comprenant la détermination et l'indication du niveau minimal de frottement figurent dans la NMO - A, section 7.

2.10 ENLEVEMENT DES AERONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISÉS

La section 9.3 contient des renseignements sur les services d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés.

2.10.1 Tout exploitant d'aérodrome devra communiquer, sur demande, aux exploitants d'aéronefs les numéros de téléphone et/ou de télex de la structure ou personne chargée de la coordination des opérations d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci.

2.10.2 Tout exploitant d'aérodrome devra publier des renseignements sur les moyens disponibles pour l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci.

Les moyens disponibles pour l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés s'exprimeront en indiquant le type d'aéronef le plus grand pour l'enlèvement duquel l'aérodrome est équipé.

2.11 SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE

La section 9.2 contient des renseignements sur les services de sauvetage et d'incendie.

2.11.1 Des renseignements sur le niveau de protection assuré sur un aérodrome aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie doivent être publiés.

2.11.2 Le niveau de protection normalement assuré sur un aérodrome doit être exprimé en fonction de la catégorie des services de sauvetage et d'incendie normalement disponibles, selon la description qui figure au paragraphe 9.2 et conformément aux types et quantités d'agents extincteurs normalement disponibles à l'aérodrome.

2.11.3 Les modifications qui interviennent dans le niveau de protection normalement assuré sur un aérodrome en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie doivent être notifiées aux organismes ATS et aux organismes d'information aéronautique appropriés afin qu'ils soient en mesure de fournir les renseignements nécessaires aux aéronefs à l'arrivée et au départ. Lorsque le niveau de protection est redevenu normal, les organismes dont il est fait mention ci-dessus doivent être informés en conséquence.

Des modifications du niveau de protection par rapport à celui qui est normalement assuré à l'aérodrome pourraient découler d'un changement dans les quantités d'agents extincteurs disponibles, dans le matériel utilisé pour l'application de ces agents extincteurs ou dans le personnel chargé de l'utilisation de ce matériel, etc.

2.11.4 Toute modification doit être exprimée en indiquant la nouvelle catégorie des services de sauvetage et d'incendie disponibles à l'aérodrome.

2.12 INDICATEURS VISUELS DE PENTE D'APPROCHE

Les renseignements suivants, concernant un indicateur visuel de pente d'approche installé, doivent être disponibles :

- a) le numéro d'identification de la piste sur laquelle il est installé ;
- b) le type d'installation, conformément aux dispositions du paragraphe 5.3.5.2. Dans le cas d'une installation du type AT-VASIS, PAPI ou APAPI, le côté de la piste sur lequel sont installés les ensembles lumineux, c'est-à-dire côté gauche ou côté droit, sera indiqué ;
- c) lorsque l'axe du dispositif n'est pas parallèle à l'axe de la piste, l'angle et le sens de la déviation, c'est-à-dire « à gauche » ou « à droite », seront indiqués ;
- d) l'angle (ou les angles) nominal de pente d'approche. L'angle θ (voir Figure 5-18) sera indiqué dans le cas d'un T-VASIS ou d'un AT-VASIS ; les angles $(B + C)/2$ et $(A + B)/2$ seront indiqués dans le cas d'un PAPI et d'un APAPI respectivement (voir Figure 5-20) ;
- e) la hauteur (ou les hauteurs) minimale des yeux du pilote au-dessus du seuil, lorsque le pilote reçoit le signal (ou les signaux) correspondant à la position correcte de l'avion

sur la pente. Dans le cas d'un T-VASIS ou d'un AT-VASIS, cette indication correspondra à la hauteur la plus faible à laquelle le pilote apercevra seulement la barre (ou les barres) de flanc ; cependant, les hauteurs auxquelles la barre (ou les barres) de flanc ainsi que un, deux ou trois feux « descendez » deviennent visibles peuvent également être indiquées si ces renseignements présentent un intérêt pour les aéronefs en approche. Dans le cas d'un PAPI, cette indication correspondra à l'angle de calage du troisième ensemble à partir de la piste moins 2', c'est-à-dire l'angle B moins 2' et, dans le cas d'un APAPI, à l'angle de calage de l'ensemble le plus éloigné de la piste moins 2', c'est-à-dire l'angle A moins 2'.

2.13 COORDINATION ENTRE LES PRESTATAIRES DE SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE ET LES AUTORITES DE L'AERODROME

2.13.1 Pour que les organismes des services d'information aéronautique obtiennent des renseignements qui leur permettent de :

- fournir des informations avant le vol à jour et
 - répondre aux besoins d'information en cours de vol, des arrangements devront être conclus entre les prestataires de services d'information aéronautique et les exploitants d'aérodrome pour que les services d'aérodrome compétents communiquent à l'organisme chargé des services d'information aéronautique, dans un délai minimal :
- a) des renseignements sur l'état de certification des aérodromes et sur les conditions d'aérodrome (voir paragraphe 1.4, et 2.9 à 2.12) ;
 - b) l'état opérationnel des installations, services et aides de navigation associés dans sa zone de responsabilité ;
 - c) tout autre renseignement considéré comme important pour l'exploitation.

2.13.2 Avant l'introduction de tout changement affectant le dispositif de navigation aérienne, les services ayant la responsabilité du changement doivent tenir compte des délais nécessaires à l'organisme AIS pour préparer et éditer les éléments à publier. Pour garantir que cet organisme reçoive l'information en temps utile, une étroite coordination entre les services concernés est par conséquent nécessaire.

2.13.3 Sont particulièrement importantes les modifications des renseignements aéronautiques qui ont une incidence sur les cartes et/ou les systèmes de

navigation informatisés et que, d'après les spécifications du Chapitre 6 et de la NMO 4 du RAC 18 PARTIE 1, il faut communiquer selon le système de régularisation et de contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC). Pour la remise des informations et données brutes aux services d'information aéronautique, les services d'aérodrome responsables se conformeront au calendrier préétabli et convenu internationalement des dates de mise en vigueur AIRAC, compte tenu en outre d'un délai postal de 14 jours.

2.13.4 Les services d'aérodrome qui sont chargés de fournir les informations et données aéronautiques brutes aux services d'information aéronautique doivent tenir compte, dans cette tâche, des spécifications de précision et d'intégrité des données aéronautiques qui figurent à la NMO 5 de ce présent règlement.

1. — Des spécifications sur l'émission des NOTAM se trouvent dans le RAC 18 PARTIE 1, Chapitre 5, et, respectivement, dans les NMO 6 et 2.

2. — Les renseignements AIRAC sont diffusés par le service d'information aéronautique au moins 42 jours avant la date d'entrée en vigueur AIRAC de façon qu'ils parviennent à leurs destinataires 28 jours au moins avant cette date.

3. — Le calendrier préétabli et convenu internationalement des dates communes de mise en vigueur AIRAC à intervalles de 28 jours se trouve dans le Manuel des services d'information aéronautique (Doc 8126, Chapitre 2), qui contient en outre des indications sur l'emploi du système AIRAC.

CHAPITRE 3. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

3.1 PISTES

Nombre et orientation des pistes

De nombreux facteurs influent sur la détermination de l'orientation, de l'emplacement et du nombre des pistes.

Un facteur important est le coefficient d'utilisation déterminé par le régime des vents. Un autre facteur important est l'alignement de la piste, dont dépend l'élaboration de procédures d'approche conformes aux spécifications sur les surfaces d'approche du Chapitre 4. La NMO - A, section 1, donne des renseignements sur ces facteurs, ainsi que sur d'autres facteurs.

Lorsqu'on implante une nouvelle piste aux instruments, une attention particulière devra être accordée aux zones que les avions sont appelés à survoler lorsqu'ils suivent des procédures d'approche aux instruments et d'approche interrompue, de façon à garantir que les obstacles qui se trouvent dans ces zones, ou d'autres facteurs, ne limitent pas l'utilisation des avions auxquels la piste est destinée.

3.1.1 Le nombre et l'orientation des pistes d'un aérodrome devraient être tels que le coefficient d'utilisation de l'aérodrome ne soit pas inférieur à 95 % pour les avions à l'intention desquels l'aérodrome a été conçu.

3.1.2 L'emplacement et l'orientation des pistes d'un aérodrome devraient être déterminés, de manière à réduire l'incidence des trajectoires d'arrivée et de départ sur les zones approuvées pour usage résidentiel et autres zones sensibles au bruit à proximité de l'aéroport, et à éviter ainsi de futurs problèmes de bruit.

Des éléments indicatifs sur la manière d'aborder les problèmes de bruit sont fournis dans le Manuel de planification d'aéroport (Doc 9184), Partie 2, et dans les Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs (Doc 9829).

3.1.3 Choix de la valeur maximale admissible de la composante transversale du vent.

En appliquant les dispositions du paragraphe 3.1.1, dans les circonstances normales, il ne devrait y avoir, ni décollage ni atterrissage si la valeur de la composante transversale du vent est supérieure à :

- 37 km/h (20 kt) pour les avions dont la distance de référence est supérieure ou égale à 1 500 m ; toutefois lorsqu'on observe assez souvent une faible efficacité de freinage, due à un coefficient de frottement longitudinal insuffisant, il est recommandé d'admettre une composante transversale du vent ne dépassant pas 24 km/h (13 kt) ;
- 24 km/h (13 kt) pour les avions dont la distance de référence est comprise entre 1 200 m et 1 500 m (non compris) ;
- 19 km/h (10 kt) pour les avions dont la distance de référence est inférieure à 1 200 m.

La NMO - A, section 1, contient des éléments indicatifs sur les facteurs qui affectent le calcul d'évaluation du coefficient d'utilisation et sur les marges éventuelles à prévoir pour tenir compte de l'effet de conditions exceptionnelles.

3.1.4 Données à utiliser

Les données à utiliser dans le calcul du coefficient d'utilisation devraient être le résultat de statistiques valables sur la répartition des vents. Ces statistiques devraient porter sur une période égale à cinq ans au moins. Les observations doivent être effectuées au moins huit fois par jour et à intervalles réguliers.

Il s'agit de vents moyens. La nécessité de tenir compte des conditions de rafales est mentionnée à la NMO - A, section 1.

Emplacement du seuil

3.1.5 Le seuil de piste doit être placé en principe

en bout de piste, sauf si certaines considérations relatives à l'exploitation justifient le choix d'un autre emplacement.

La NMO - A, section 11, donne des indications sur l'emplacement du seuil.

3.1.6 Lorsqu'il est nécessaire de décaler le seuil d'une piste, temporairement ou de façon permanente, il faudra tenir compte des différents facteurs qui peuvent avoir une incidence sur l'emplacement du seuil. Lorsque le seuil doit être décalé parce qu'une partie de la piste est inutilisable, il faut prévoir une aire dégagée et nivelée d'au moins 60 m de longueur entre l'aire inutilisable et le seuil décalé. Il faut prévoir également une distance supplémentaire correspondant à l'aire de sécurité d'extrémité de piste, selon les besoins.

La NMO - A, section 11, contient des éléments indicatifs sur les facteurs qui peuvent être considérés pour déterminer l'emplacement d'un seuil décalé.

Longueur réelle d'une piste

3.1.7 Piste principale

Sous réserve des dispositions du paragraphe 3.1.9, la longueur réelle à donner à une piste principale doit être suffisante pour répondre aux besoins opérationnels des avions auxquels la piste est destinée et ne doit pas être inférieure à la plus grande longueur obtenue en appliquant aux vols et aux caractéristiques de performances de ces avions les corrections correspondant aux conditions locales.

1. — *Cette spécification ne signifie pas nécessairement qu'il faut prévoir l'exploitation de l'avion critique à sa masse maximale.*

2. — *Il est nécessaire de prendre en considération les besoins au décollage et à l'atterrissage lorsqu'on détermine la longueur de piste à aménager et la nécessité d'utiliser la piste dans les deux sens.*

3. — *Parmi les conditions locales qu'il peut être nécessaire de prendre en considération figurent l'altitude, la température, la pente de la piste, l'humidité et les caractéristiques de surface de la piste.*

4. — *Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^{re} Partie, contient des éléments indicatifs sur la détermination de la longueur réelle d'une piste principale en appliquant des facteurs de correction généraux, lorsqu'on ne possède pas de données de performances sur les avions auxquels la piste est destinée.*

3.1.8 Piste secondaire

La longueur d'une piste secondaire doit être déterminée de la même façon que celle des pistes principales. Cependant cette longueur sera adaptée aux avions qui doivent utiliser cette piste, en plus de l'autre ou des autres pistes, de façon à obtenir un coefficient d'utilisation de 95 %.

3.1.9 Pistes avec prolongements d'arrêt ou prolongements dégagés

Lorsqu'une piste est associée à un prolongement d'arrêt ou un prolongement dégagé, une longueur réelle de piste inférieure à celle résultant de l'application des dispositions du paragraphe 3.1.7 ou du paragraphe 3.1.8, selon le cas, peut être considérée comme satisfaisante, si la combinaison de piste, prolongement d'arrêt et prolongement dégagé permet de se conformer aux spécifications d'exploitation pour le décollage et l'atterrissage des avions auxquels la piste est destinée.

Des éléments indicatifs sur l'utilisation des prolongements dégagés figurent à la NMO - A, section 2.

Largeur des pistes

3.1.10 La largeur de piste ne doit pas être inférieure à la dimension spécifiée dans le tableau suivant:

Chiffre de code	Lettre de code					
	A	B	C	D	E	F
1 ^a	18 m	18 m	23 m	-	-	-
2 ^a	23 m	23 m	30 m	-	-	-
3	30 m	30 m	30 m	45 m	-	-
4	-	-	45 m	45 m	45 m	60 m

a. La largeur d'une piste avec approche de précision ne devrait pas être inférieure à 30 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

1. — *Les combinaisons de chiffres et de lettres de code correspondant aux largeurs spécifiées ont été établies en fonction des caractéristiques d'aéronefs types.*

2. — *Les facteurs qui influent sur la largeur des pistes sont indiqués dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^{re} Partie.*

Distance minimale entre pistes parallèles

3.1.11 Dans le cas des pistes à vue parallèles destinées à être utilisées simultanément, la distance minimale entre les axes de piste doit être de :

- 210 m lorsque le chiffre de code le plus élevé est 3 ou 4 ;
- 150 m lorsque le chiffre de code le plus élevé est 2 ;
- 120 m lorsque le chiffre de code le plus élevé est 1.

Des procédures relatives aux catégories d'aéronefs et aux minimums de séparation en fonction de la

turbulence de sillage figurent respectivement dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM) (Doc 4444), Chapitre 4, paragraphe 4.9, et Chapitre 5, paragraphe 5.8.

3.1.12 Dans le cas des pistes aux instruments parallèles destinées à être utilisées simultanément, dans les conditions spécifiées dans les PANS-ATM (Doc 4444), la distance minimale entre les axes de piste sera de :

- 1035 m pour les approches parallèles indépendantes ;
- 915 m pour les approches parallèles interdépendantes ;
- 760 m pour les départs parallèles indépendants ;
- 760 m pour les mouvements parallèles sur pistes spécialisées ;

toutefois :

- a) dans le cas des mouvements parallèles sur pistes spécialisées, la distance minimale spécifiée :
 - 1) peut être réduite de 30 m par tranche de 150 m de décalage de la piste d'arrivée vers l'amont, jusqu'à un minimum de 300 m ;
 - 2) peut être augmentée de 30 m par tranche de 150 m de décalage de la piste d'arrivée vers l'aval ;
- b) dans le cas des approches parallèles indépendantes, des combinaisons de distance minimale et de conditions qui sont différentes des combinaisons spécifiées dans les Procédures peuvent être appliquées s'il est déterminé qu'elles ne compromettent pas la sécurité de l'exploitation.

Les PANS-ATM (Doc 4444), Chapitre 6, ainsi que les PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Partie III, Section 2, et le Volume II, Partie I, Section 3 ; Partie II, Section 1 ; et Partie III, Section 3, contiennent des procédures et des spécifications d'installations concernant l'utilisation simultanée de pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles. Des éléments indicatifs pertinents figurent dans le Manuel sur les opérations simultanées sur pistes aux instruments parallèles ou quasi parallèles (SOIR) (Doc 9643).

Pentes des pistes

3.1.13 Pentes longitudinales

La pente obtenue en divisant la différence entre les niveaux maximal et minimal le long de l'axe

de piste par la longueur de la piste ne devrait pas dépasser :

- 1 % lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- 2 % lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

3.1.14 Aucune portion de piste ne devrait présenter une pente longitudinale dépassant :

- 1,25 % lorsque le chiffre de code est 4 ; toutefois, sur les premier et dernier quarts de la longueur de la piste, la pente longitudinale ne devra pas dépasser 0,8 % ;
- 1,5 % lorsque le chiffre de code est 3 ; toutefois, sur les premier et dernier quarts de la longueur d'une piste avec approche de précision de catégorie II ou III, la pente longitudinale ne devrait pas dépasser 0,8 % ;
- 2 % lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

3.1.15 Changements de pente longitudinale

Lorsqu'il est impossible d'éviter les changements de pente longitudinale, entre deux pentes consécutives, le changement de pente ne devra jamais excéder :

- 1,5 % lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- 2 % lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

La NMO - A, section 4, contient des éléments indicatifs sur les changements de pente avant la piste.

3.1.16 Le passage d'une pente à une autre devrait être réalisé par des courbes de raccordement le long desquelles la pente ne devrait pas varier de plus de :

- 0,1 % par 30 m (rayon de courbure minimal de 30 000 m) lorsque le chiffre de code est 4 ;
- 0,2 % par 30 m (rayon de courbure minimal de 15 000 m) lorsque le chiffre de code est 3 ;
- 0,4 % par 30 m (rayon de courbure minimal de 7 500 m) lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

3.1.17 Distance de visibilité

Lorsqu'ils sont inévitables, les changements de pente longitudinale devraient être tels que :

- lorsque la lettre de code est C, D, E ou F, tout point situé à 3 m au-dessus d'une piste soit visible de tout autre point situé également à 3 m au-dessus de la piste jusqu'à une distance au moins égale à la moitié de la longueur de la piste ;
- lorsque la lettre de code est B, tout point situé à 2 m au-dessus d'une piste soit visible de tout autre point situé également à 2 m au-dessus de la piste jusqu'à une distance au moins égale à la moitié de la longueur de la piste ;
- lorsque la lettre de code est A, tout point situé à 1,5 m au-dessus d'une piste soit visible

de tout autre point situé également à 1,5 m au-dessus de la piste jusqu'à une distance au moins égale à la moitié de la longueur de la piste.

Dans le cas d'une piste unique non desservie par une voie de circulation parallèle pleine longueur, une visibilité sans obstruction sur toute la longueur de la piste doit être assurée. Dans le cas de pistes sécantes, d'autres critères, concernant la visibilité à l'intersection des pistes, seraient à prendre en compte pour la sécurité de l'exploitation. Voir le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^{re} Partie.

3.1.18 Distance entre changements de pente

Les ondulations et les changements de pente marqués et rapprochés le long d'une piste devraient être évités. La distance entre les points d'intersection de deux courbes successives ne devrait pas être inférieure à la plus grande des valeurs suivantes :

- a) produit de la somme des valeurs absolues des changements de pente correspondants par la longueur appropriée ci-après :

- 30 000 m lorsque le chiffre de code est 4 ;
- 15 000 m lorsque le chiffre de code est 3 ;
- 5 000 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; ou

- b) 45 m.

La NMO - A, section 4, contient des éléments indicatifs sur la mise en application de cette spécification.

3.1.19 Pentes transversales

Pour assurer un assèchement aussi rapide que possible, la surface de la piste devrait, si possible, être bombée, sauf dans le cas où les vents de pluie les plus fréquents souffleraient transversalement et où une pente uniforme descendante dans le sens du vent permettrait un assèchement rapide. La pente transversale doit être de :

- 1,5 % lorsque la lettre de code de la piste est C, D, E ou F ;
- 2 % lorsque la lettre de code de la piste est A ou B ;

mais elle ne devrait en aucun cas être supérieure à 1,5 % ou 2 %, selon le cas, ni inférieure à 1 %, sauf aux intersections des pistes ou des voies de circulation, auxquelles des pentes moins prononcées peuvent être nécessaires.

Dans le cas d'une surface bombée, les pentes transversales devraient être symétriques de part et d'autre de l'axe de la piste.

Sur les pistes mouillées, exposées à des vents traversiers, le problème de l'hydroplanage dû à un mauvais écoulement des eaux risque d'être aggravé. On trouvera à la NMO - A, section 7, des renseignements sur ce problème et sur d'autres facteurs applicables.

3.1.20 La pente transversale devrait être sensiblement la même tout le long d'une piste, sauf aux intersections avec une autre piste ou avec une voie de circulation, où il conviendra d'assurer une transition régulière, compte tenu de la nécessité d'un bon écoulement des eaux.

Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3^e Partie, contient des éléments indicatifs sur les pentes transversales.

Résistance des pistes

3.1.21 Une piste doit être capable de supporter la circulation des avions auxquels elle est destinée.

Surface des pistes

3.1.22 La surface d'une piste doit être construite de manière à ne pas présenter d'irrégularités qui auraient pour effet d'altérer les caractéristiques de frottement ou de nuire de toute autre manière au décollage ou à l'atterrissage d'un avion.

1. — *Les irrégularités de la surface peuvent nuire au décollage ou à l'atterrissage d'un avion en provoquant des cahots, un tangage ou des vibrations excessifs, ou d'autres difficultés dans la conduite de l'avion.*

2. — *La NMO - A, section 5, donne des éléments indicatifs sur les tolérances de construction ainsi que d'autres renseignements. Des éléments indicatifs supplémentaires figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3^e Partie.*

3.1.23 La surface d'une piste en dur doit être construite ou refaite de manière à fournir des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement conformément à la NMO - C du présent règlement.

3.1.24 Les surfaces neuves ou refaites des pistes en dur doivent être évaluées afin de s'assurer que leurs caractéristiques de frottement répondent aux objectifs de conception.

Des éléments indicatifs sur les caractéristiques de frottement des surfaces de piste neuves ou refaites sont donnés dans la NMO - A, section 7. Des orientations supplémentaires figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e Partie.

3.1.25 Les caractéristiques de frottement des surfaces de piste neuve ou refaite seront mesurées en utilisant un appareil automouillant de mesure continue du frottement.

La NMO - A, section 7, contient des éléments indicatifs sur les caractéristiques de frottement des surfaces de piste neuves. Des orientations supplémentaires figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e Partie.

3.1.26 La profondeur moyenne de la texture superficielle d'une surface neuve doit au moins être égale à 1,0 mm.

1. — *La macrotexture et la microtexture sont prises en compte afin d'obtenir les caractéristiques de frottement de surface requises. Des éléments indicatifs sur la conception des surfaces figurent dans la NMO - A, section 8.*

2. — *Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e Partie, donne des indications sur des méthodes que l'on utilise pour mesurer la texture superficielle.*

3. — *Des éléments indicatifs en matière de conception et sur des méthodes permettant d'améliorer la texture superficielle figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3^e Partie.*

3.1.27 Quand une surface est rainurée ou striée, les rainures ou les stries seront pratiquées perpendiculairement à l'axe de la piste ou parallèlement aux joints transversaux qui ne sont pas perpendiculaires à cet axe, le cas échéant.

Des éléments indicatifs sur des méthodes permettant d'améliorer la texture superficielle des pistes figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3^e Partie.

3.2 ACCOTEMENTS DE PISTE

Généralités

Des éléments indicatifs sur les caractéristiques et le traitement des accotements de piste figurent à la NMO - A, section 8, et dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^e Partie.

3.2.1 Des accotements doivent être aménagés lorsque la lettre de code est D ou E et que la largeur de la piste est inférieure à 60 m.

3.2.2 Des accotements de piste doivent être aménagés lorsque la lettre de code est F.

Largeur des accotements de piste

3.2.3 Des accotements de piste s'étendront symétriquement de part et d'autre de la piste de telle sorte que la largeur totale de la piste et de ses accotements ne soit pas inférieure à :

- 60 m lorsque la lettre de code est D ou E ;
- 75 m lorsque la lettre de code est F.

Pentes des accotements de piste

3.2.4 Au raccordement d'un accotement et de la piste, la surface de l'accotement sera de niveau avec la surface de la piste et la pente transversale de l'accotement inférieure à 2,5 %.

Résistance des accotements de piste

3.2.5 Les accotements de piste seront traités ou construits de manière à pouvoir supporter le poids d'un avion qui sortirait de la piste sans que cet avion subisse de dommages structurels et à supporter le poids des véhicules terrestres qui pourraient circuler sur ces accotements.

- Des éléments indicatifs sur la résistance des accotements de piste figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^{re} Partie.

3.3 AIRES DE DEMI-TOUR SUR PISTE

Généralités

3.3.1 Une aire de demi-tour sera aménagée aux extrémités des pistes qui ne sont pas desservies par une voie de circulation ou par une voie de demi-tour et où la lettre de code est D, E ou F, afin de faciliter l'exécution de virages à 180° (voir la Figure 3-1).

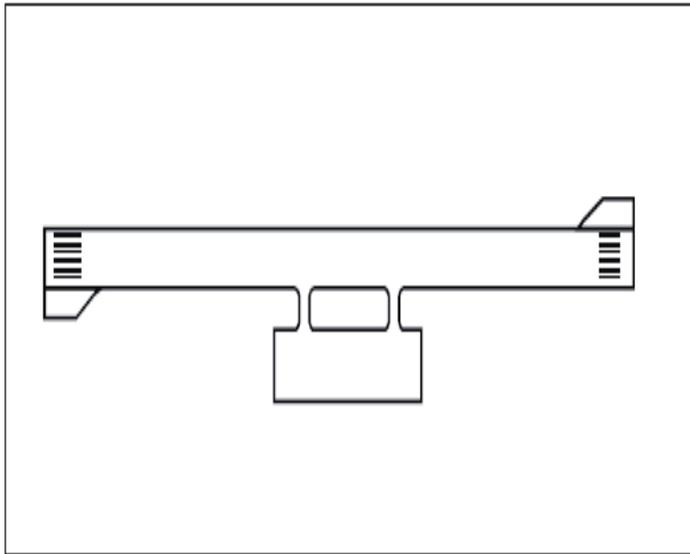


Figure 3-1. Configuration d'aire de demi-tour type

3.3.2 Une aire de demi-tour sera aménagée dans la mesure du possible aux extrémités des pistes qui ne sont pas desservies par une voie de circulation ou par une voie de demi-tour et où la lettre de code est A, B ou C, afin de faciliter l'exécution de virages à 180°.

1. — De telles aires peuvent aussi être utiles le long de la piste pour réduire le temps et la distance de circulation au sol des avions qui n'exigent peut-être pas toute la longueur de la piste.

2. — Des éléments indicatifs sur la conception des aires de demi-tour figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^{re} Partie. Des éléments indicatifs sur les voies de demi-tour figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie.

3.3.3 L'aire de demi-tour sera construite du côté gauche ou du côté droit de la piste à chacune de ses extrémités et, si on le juge nécessaire, à des points intermédiaires, en joignant les chaussées.

Le virage serait plus facile à amorcer si l'aire de demi-tour était située du côté gauche, étant donné que le siège gauche est la place normale du pilote commandant de bord.

3.3.4 L'angle d'intersection de l'aire de demi-tour sur piste avec la piste ne sera pas supérieur à 30°.

3.3.5 L'angle de braquage du train avant utilisé pour la conception de l'aire de demi-tour sur piste ne sera pas supérieur à 45°.

3.3.6 L'aire de demi-tour sur piste sera conçue de telle manière que lorsque le poste de pilotage de l'avion auquel elle est destinée reste à la verticale des marques de l'aire, la marge entre les roues extérieures de l'atterrisseur principal de l'avion et le bord de l'aire de demi-tour ne sera pas inférieure à la valeur indiquée dans le tableau ci-dessous.

Lettre de code	Marge
A	1,5 m
B	2,25 m
C	3 m, si l'aire de demi-tour est destinée à des avions dont l'empattement est inférieur à 18 m; 4,5 m, si l'aire de demi-tour est destinée à des avions dont l'empattement est égal ou supérieur à 18 m.
D	4,5 m
E	4,5 m
F	4,5 m

L'empattement est la distance entre l'atterrisseur avant et le centre géométrique de l'atterrisseur principal.

3.3.7 Aux aérodromes où les conditions météorologiques sont sévères et peuvent entraîner une réduction du frottement, il faudra prévoir une marge roues extérieures – bord d'aire de demi-tour de 6 m lorsque la lettre de code est E ou F.

Pentes des aires de demi-tour sur piste

3.3.8 Les pentes longitudinale et transversale des aires de demi-tour sur piste seront les mêmes que celles des surfaces des chaussées des pistes adjacentes.

Résistance des aires de demi-tour sur piste

3.3.9 La résistance des aires de demi-tour sur piste sera au moins égale à celle des pistes qu'elles desservent, compte dûment tenu du fait que des avions effectuant un virage serré à faible vitesse exercent sur la chaussée des contraintes plus élevées. Si l'aire de demi-tour sur piste est revêtue d'une chaussée souple, sa surface devra pouvoir résister aux efforts de cisaillement horizontal exercés par les roues du train principal des avions pendant les virages.

Surface des aires de demi-tour sur piste

3.3.10 La surface des aires de demi-tour sur piste ne présentera pas d'irrégularités susceptibles d'endommager les avions.

3.3.11 La surface des aires de demi-tour sur piste sera construite ou refaite de manière à offrir des caractéristiques de frottement au moins égales à celles de la piste correspondante.

Accotements des aires de demi-tour sur piste

3.3.12 Les aires de demi-tour sur piste d'accotements seront dotées d'une largeur suffisante permettant d'éviter l'érosion superficielle due au souffle des réacteurs des avions les plus exigeants auxquels l'aire de demi-tour est destinée, ainsi que toute possibilité d'endommagement des moteurs d'avion par l'impact de corps étrangers.

La largeur des accotements devra au moins englober le moteur extérieur de l'avion le plus exigeant ; elle pourrait donc être supérieure à celle des accotements de la piste desservie par l'aire de demi-tour.

3.3.13 Les accotements d'une aire de demi-tour sur piste seront capables de résister au passage occasionnel de l'avion pour lequel l'aire a été prévue sans que cet avion subisse de dommages structurels et seront aussi capables de supporter le poids des véhicules terrestres qui pourraient circuler sur eux.

3.4 BANDES DE PISTE

Généralités

3.4.1 Une piste, ainsi que les prolongements d'arrêt, qu'elle comporte éventuellement, sera placée à l'intérieur d'une bande.

Longueur des bandes de piste

3.4.2 La bande de piste s'étendra en amont du seuil et au-delà de l'extrémité de la piste ou du prolongement d'arrêt jusqu'à une distance d'au moins :

- 60 m lorsque le chiffre de code est 2, 3 ou 4 ;
- 60 m lorsque le chiffre de code est 1 et qu'il s'agit d'une piste aux instruments ;
- 30 m lorsque le chiffre de code est 1 et qu'il s'agit d'une piste à vue.

Largeur des bandes de piste

3.4.3 Toute bande à l'intérieur de laquelle s'inscrit une piste avec approche de précision s'étendra latéralement, sur toute sa longueur, jusqu'à au moins :

- 150 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- 75 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ;

de part et d'autre de l'axe de la piste et du prolongement de cet axe.

3.4.4 Toute bande à l'intérieur de laquelle s'inscrit une piste avec approche classique s'étendra latéralement, sur toute sa longueur, jusqu'à au moins :

- 150 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- 75 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ;

de part et d'autre de l'axe de la piste et du prolongement de cet axe.

3.4.5 Toute bande à l'intérieur de laquelle s'inscrit une piste à vue s'étendra latéralement, sur toute sa longueur, de part et d'autre de l'axe de la piste et du prolongement de cet axe, jusqu'à une distance, par rapport à cet axe, au moins égale à :

- 75 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- 40 m lorsque le chiffre de code est 2 ;
- 30 m lorsque le chiffre de code est 1.

Objets sur les bandes de piste

La section 9.9 contient des renseignements au sujet de l'implantation du matériel et des installations sur les bandes de piste.

3.4.6 Sera considéré comme obstacle et supprimé, dans toute la mesure du possible, tout objet situé sur une bande de piste qui peut constituer un danger pour les avions.

3.4.7 A l'exception des aides visuelles nécessaires à la navigation aérienne et des objets nécessaires à la sécurité des aéronefs qui doivent être situés sur la bande de piste et qui répondent à la spécification de frangibilité correspondante du Chapitre 5, aucun objet fixe ne se trouvera sur une bande de piste :

- a) à moins de 77,5 m de l'axe d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III lorsque le chiffre de code est 4 et que la lettre de code est F ; ou
- b) à moins de 60 m de l'axe d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; ou
- c) à moins de 45 m de l'axe d'une piste avec approche de précision de catégorie I lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

Aucun objet mobile ne devra non plus se trouver sur cette portion de la bande de piste pendant l'utilisation de la piste pour des opérations d'atterrissage ou de décollage.

Nivellement des bandes de piste

3.4.8 La partie d'une bande à l'intérieur de laquelle s'inscrit une piste aux instruments présentera, sur une distance par rapport à l'axe et à son prolongement d'au moins :

- 75 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- 40 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ;

une aire nivelée à l'intention des avions auxquels la piste est destinée, pour le cas où un avion sortirait de la piste.

La NMO - A, section 8, contient des éléments indicatifs sur le nivellement d'une aire plus étendue à l'intérieur d'une bande dans laquelle s'inscrit une piste avec approche de précision lorsque le chiffre de code est 3 ou 4.

3.4.9 La bande dans laquelle se trouve une piste à vue présentera, sur une distance d'au moins :

- 75 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- 40 m lorsque le chiffre de code est 2 ;
- 30 m lorsque le chiffre de code est 1 ;

à partir de l'axe de la piste et du prolongement de cet axe, une aire nivelée à l'intention des avions auxquels la piste est destinée, pour le cas où un avion sortirait de la piste.

3.4.10 La surface de la partie d'une bande attenante à une piste, un accotement ou un prolongement d'arrêt sera de niveau avec la surface de la piste, de l'accotement ou du prolongement d'arrêt.

3.4.11 Afin de protéger les avions à l'atterrissage contre le danger d'une dénivellation abrupte à l'extrémité de la piste, la surface de la bande située en amont du seuil, sera traitée contre l'érosion due au souffle des moteurs sur une distance d'au moins 30 m.

3.4.12 Si la surface visée par le § 3.4.11 est revêtue, elle sera capable de résister au passage occasionnel de l'avion critique pris en compte dans la conception de la chaussée de la piste.

L'aire adjacente à une extrémité de piste est parfois appelée « plate-forme anti-souffle ».

Pentes des bandes de piste

3.4.13 Pentes longitudinales

La pente longitudinale, sur la partie d'une bande qui doit être nivelée, ne dépassera pas :

- 1,5 % lorsque le chiffre de code est 4 ;
- 1,75 % lorsque le chiffre de code est 3 ;
- 2 % lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

3.4.14 Changements de pente longitudinale

Sur la partie d'une bande qui doit être nivelée, les changements de pente seront aussi graduels que possible et tout changement brusque ou inversion soudaine de la pente sera évité.

3.4.15 Pentes transversales

Sur la partie d'une bande devant être nivelée, les pentes transversales seront suffisantes pour empêcher l'accumulation d'eau sur la surface mais ne dépasseront pas :

- 2,5 % lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- 3 % lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ;

toutefois, pour faciliter l'écoulement des eaux, la pente sur les trois premiers mètres à l'extérieur du bord de la piste, des accotements ou du prolongement d'arrêt devrait être négative, lorsqu'elle est mesurée en s'écartant de la piste, et peut atteindre 5 %.

3.4.16 Sur toute partie d'une bande située au-delà de la portion qui doit être nivelée, les pentes transversales ne dépasseront pas une valeur positive de 5 % mesurée en s'écartant de la piste.

Résistance des bandes de piste

3.4.17 La partie d'une bande à l'intérieur de laquelle se trouve une piste aux instruments sera aménagée ou construite, sur une distance par rapport à l'axe ou à son prolongement d'au moins :

- 75 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- 40 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ;

de manière à réduire au minimum le danger que constituent les différences de force portante pour les avions auxquels la piste est destinée, dans le cas où un avion sortirait de la piste.

Des éléments indicatifs sur la préparation des bandes de piste figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^{re} Partie.

3.4.18 la partie d'une bande contenant une piste à vue sera, sur une distance d'au moins :

- 75 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- 40 m lorsque le chiffre de code est 2 ;
- 30 m lorsque le chiffre de code est 1 ;

de l'axe et de son prolongement, aménagée ou construite de manière à réduire au minimum le danger que constituent les différences de force portante pour les avions auxquels la piste est destinée, dans le cas où un avion sortirait de la piste.

3.5 AIRES DE SECURITE D'EXTREMITE DE PISTE

Généralités

3.5.1 Une aire de sécurité d'extrémité de piste doit être aménagée à chaque extrémité de la bande de piste lorsque :

- le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- le chiffre de code est 1 ou 2 et que la piste est une piste aux instruments.

La NMO - A, section 10, contient des éléments indicatifs sur les aires de sécurité d'extrémité de piste.

3.5.2 Réservé

Dimensions des aires de sécurité d'extrémité de piste

3.5.3 L'aire de sécurité d'extrémité de piste s'étendra à partir de l'extrémité de la bande de piste sur une distance d'au moins 90 m lorsque :

- le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- le chiffre de code est 1 ou 2 et que la piste est une piste aux instruments.

Si un système d'arrêt est installé, la longueur indiquée ci-dessus peut être réduite, compte tenu de la spécification de conception du système, sous réserve de l'acceptation par l'Autorité compétente.

Des orientations sur les systèmes d'arrêt figurent dans le Supplément A, section 10.

3.5.4 Réservé

3.5.5 L'aire de sécurité d'extrémité de piste sera au moins deux fois plus large que la piste correspondante.

3.5.6 Réservé.

Objets sur les aires de sécurité d'extrémité de piste

La section 9.9 contient des renseignements au sujet de l'implantation du matériel et des installations sur les aires de sécurité d'extrémité de piste.

3.5.7 Un objet situé sur une aire de sécurité d'extrémité de piste et susceptible de constituer un danger pour les avions sera considéré comme un obstacle et sera, dans la mesure du possible, enlevé.

Dégagement et nivellement des aires de sécurité d'extrémité de piste

3.5.8 Une aire de sécurité d'extrémité de piste présentera une surface dégagée et nivelée, en prévision du cas où un avion atterrirait trop court ou dépasserait la piste.

Il n'est pas nécessaire que la surface de l'aire de sécurité d'extrémité de piste soit aménagée de manière à présenter la même qualité que la bande de la piste (voir, cependant, § 3.5.11).

Pentes des aires de sécurité d'extrémité de piste

3.5.9 Généralités

Les pentes d'une aire de sécurité d'extrémité de piste doivent être telles qu'aucune partie de cette aire ne fasse saillie au-dessus de la surface d'approche ou de montée au décollage.

3.5.10 Pentes longitudinales

Les pentes longitudinales d'une aire de sécurité d'extrémité de piste ne doivent pas dépasser une valeur négative de 5 % et les changements de pente seront aussi progressifs que possible et il n'y aura ni changements brusques ni inversions soudaines.

3.5.11 Pentes transversales

Les pentes transversales d'une aire de sécurité d'extrémité de piste ne doivent pas dépasser une valeur positive ou négative de 5 % et les changements de pente seront aussi progressifs que cela est pratiquement possible.

Résistance des aires de sécurité d'extrémité de piste

3.5.12 L'aire de sécurité d'extrémité de piste sera aménagée ou construite de manière à réduire les risques de dommages pour un avion qui atterrirait trop court ou dépasserait la piste, à améliorer la décélération de l'avion et à faciliter les déplacements des véhicules de sauvetage et d'incendie comme il est indiqué aux § 9.2.34 à 9.2.36.

Des éléments indicatifs sur la résistance des aires de sécurité d'extrémité de piste figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^{re} Partie.

3.6 PROLONGEMENTS DEGAGES

L'insertion, dans cette section, de spécifications détaillées sur les prolongements dégagés ne signifie pas qu'un prolongement dégagé doit être aménagé. La NMO - A, section 2, fournit des indications sur l'emploi des prolongements dégagés.

Emplacement des prolongements dégagés

3.6.1 Un prolongement dégagé commence à l'extrémité de la longueur de roulement utilisable au décollage.

Longueur des prolongements dégagés

3.6.2 La longueur d'un prolongement dégagé ne doit pas dépasser la moitié de la longueur de roulement utilisable au décollage.

Largeur des prolongements dégagés

3.6.3 Un prolongement dégagé doit s'étendre latéralement sur une largeur de 75 m au moins de part et d'autre du prolongement de l'axe de la piste.

Pentes des prolongements dégagés

3.6.4 Dans les prolongements dégagés, aucun point du sol ne doit faire saillie au-dessus d'un plan incliné ayant une pente de 1,25 % et limité à sa partie inférieure par une droite horizontale :

- a) perpendiculaire au plan vertical passant par l'axe de la piste ; et
- b) passant par un point situé sur l'axe de la piste, à l'extrémité de la longueur de roulement utilisable au décollage.

Dans certains cas, lorsqu'une piste, un accotement ou une bande présentent une pente transversale ou longitudinale, la limite inférieure du plan du prolongement dégagé, spécifiée ci-dessus, peut se trouver au-dessous du niveau de la piste, de l'accotement ou de la bande. La recommandation n'implique pas que ces surfaces doivent être nivelées à la hauteur de la limite inférieure du plan du prolongement dégagé ni que le relief ou les objets qui font saillie au-dessus de ce plan, au-delà de l'extrémité de la bande mais au-dessous du niveau de la bande, doivent être supprimés, à moins qu'ils ne soient jugés dangereux pour les avions.

3.6.5 Des changements brusques de pente positive devraient être évités lorsque la pente, sur le sol d'un prolongement dégagé, est relativement faible ou lorsque la pente moyenne est positive. En pareil cas, dans la partie du prolongement dégagé située à moins de 22,5 m, ou à une distance égale à la moitié de la largeur de la piste, si cette dernière distance est plus grande, de part et d'autre du prolongement de l'axe de la piste, les pentes et changements de pente ainsi que la transition entre la piste et le prolongement dégagé devraient être semblables, d'une manière générale, aux pentes et changements de pente de la piste à laquelle est associé ce prolongement dégagé.

Objets sur les prolongements dégagés

La section 9.9 contient des renseignements au sujet de l'implantation du matériel et des installations sur les prolongements dégagés.

3.6.6 Un objet situé sur un prolongement dégagé et susceptible de constituer un danger pour les avions doit être considéré comme obstacle et supprimé.

3.7 PROLONGEMENTS D'ARRÊT

L'insertion, dans cette section, de spécifications détaillées sur les prolongements d'arrêt ne signifie pas qu'un prolongement d'arrêt doit être aménagé. La NMO - A, section 2, fournit des indications sur l'emploi des prolongements d'arrêt.

Largeur des prolongements d'arrêt

3.7.1 Un prolongement d'arrêt doit avoir la même largeur que la piste à laquelle il est associé.

Pentes des prolongements d'arrêt

3.7.2 Les pentes et les changements de pente sur un prolongement d'arrêt, ainsi que la zone de transition entre une piste et un prolongement d'arrêt doivent être conformes aux spécifications des paragraphes 3.1.13 à 3.1.19 applicables à la piste à laquelle le prolongement d'arrêt est associé; toutefois:

- a) il n'est pas nécessaire d'appliquer au prolongement d'arrêt la limitation prévue au paragraphe 3.1.14 d'une pente de 0,8 % sur les premier et dernier quarts de la longueur d'une piste ;
- b) à la jonction du prolongement d'arrêt et de la piste, et le long du prolongement d'arrêt, le changement de pente maximal peut atteindre 0,3 % par 30 m (rayon de courbure minimal de 10 000 m) lorsque le chiffre de code est 3 ou 4.

Résistance des prolongements d'arrêt

3.7.3 Les prolongements d'arrêt doivent être aménagés ou construits de façon à pouvoir, en cas de décollage interrompu, supporter les avions pour lesquels ils sont prévus, sans qu'il en résulte des dommages pour la structure de ces avions.

Des directives au sujet de la force portante d'un prolongement d'arrêt figurent à la NMO - A, section 2.

Surface des prolongements d'arrêt

3.7.4 La surface des prolongements d'arrêt en dur doit être construite ou refaite de manière à offrir des caractéristiques de frottement égales ou supérieures à celles de la correspondante.

3.8 AIRE D'EMPLOI DU RADIOALTIMÈTRE

Généralités

3.8.1 Une aire d'emploi du radioaltimètre doit être établie dans l'aire d'avant-seuil des pistes avec approche de précision.

Longueur de l'aire

3.8.2 L'aire d'emploi du radioaltimètre doit s'étendre sur une distance d'au moins 300 m avant le seuil.

Largeur de l'aire

3.8.3 L'aire d'emploi du radioaltimètre doit avoir une largeur d'au moins 60 m de part et d'autre du prolongement de l'axe de la piste ; toutefois, lorsque des circonstances particulières le justifient, on pourra réduire cette largeur à un minimum de 30 m si une étude aéronautique indique qu'une telle réduction ne compromettra pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

Changements de pente longitudinale

3.8.4 Les changements de pente de l'aire d'emploi du radioaltimètre doivent être évités ou limités au minimum. Lorsque des changements de pente sont inévitables dans cette aire, ils seront aussi graduels que possible et éviteront tout changement brusque ou inversion soudaine de la pente. Le taux de variation entre deux pentes consécutives ne devra pas dépasser 2 % sur 30 m.

Des éléments indicatifs sur l'aire d'emploi du radioaltimètre figurent à la NMO – A section 4.3 et à la section 5.2 du Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365). Des éléments indicatifs sur l'emploi du radioaltimètre figurent dans les PANS-OPS, Volume II, Partie II, section 1.

3.9 VOIES DE CIRCULATION

Sauf indications contraires, les dispositions de la présente section s'appliquent à tous les types de voies de circulation.

Généralités

3.9.1 Des voies de circulation doivent être aménagées pour assurer la sécurité et la rapidité des mouvements des aéronefs à la surface.

Des éléments indicatifs sur la disposition des voies de circulation figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie.

3.9.2 Les pistes devraient être dotées de voies d'entrée et de sortie en nombre suffisant pour accélérer le mouvement des avions à destination et en provenance de ces pistes et des voies de sortie rapide devraient être aménagées lorsque la circulation est dense.

3.9.3 La conception d'une voie de circulation sera telle que, lorsque le poste de pilotage de l'avion auquel elle est destinée reste à la verticale des marques axiales de cette voie, la marge entre les roues extérieures de l'atterrisseur principal de l'avion et le bord de la voie de circulation ne sera pas inférieure à la valeur indiquée dans le tableau ci-dessous.

Lettre de code	Marge
A	1,5 m
B	2,25 m
C	3 m, si la voie de circulation est destinée à des avions dont l'empatement est inférieur à 18 m; 4,5 m, si la voie de circulation est destinée à des avions dont l'empatement est égal ou supérieur à 18 m.
D	4,5 m
E	4,5 m
F	4,5 m

1. — L'empatement est la distance entre l'atterrisseur avant et le centre géométrique de l'atterrisseur principal.

2. — Lorsque la lettre de code est F et que la densité de la circulation est forte, on peut utiliser une marge roues extérieures – bord de voie de circulation supérieure à 4,5 m pour permettre des vitesses de circulation au sol plus élevées.

3.9.4 Une voie de circulation doit être conçue de telle manière que lorsque le poste de pilotage de l'avion auquel elle est destinée reste à la verticale des marques axiales, la marge entre les roues extérieures de l'atterrisseur principal de l'avion et le bord de la voie de circulation ne sera pas inférieure à la valeur indiquée dans le tableau ci-dessous.

Lettre de code	Marge
A	1,5 m
B	2,25 m
C	3 m, si la voie de circulation est destinée à des avions dont l'empatement est inférieur à 18 m ; 4,5 m, si la voie de circulation est destinée à des avions dont l'empatement est égal ou supérieur à 18 m.
D	4,5 m
E	4,5 m
F	4,5 m

1. — L'empatement est la distance entre l'atterrisseur avant et le centre géométrique de l'atterrisseur principal.

2. — Lorsque la lettre de code est F et que la densité de la circulation est forte, on peut utiliser une marge roues extérieures – bord de voie de circulation supérieure à 4,5 m pour permettre des vitesses de circulation au sol plus élevées.

3. — Cette disposition s'applique aux voies de circulation mises en service pour la première fois le 20 novembre 2008 ou après cette date.

Largeur des voies de circulation

3.9.5 La largeur d'une partie rectiligne de voie de circulation ne doit pas être inférieure à la valeur indiquée dans le tableau ci-dessous.

Lettre de code	Largeur de voie de circulation
A	7,5 m
B	10,5 m
C	15 m si la voie de circulation est destinée aux avions dont

l'empattement est inférieur à 18 m ;

18 m si la voie de circulation est destinée aux avions dont l'empattement est égal ou supérieur à 18 m.

- D 18 m si la voie de circulation est destinée aux avions dont la largeur hors tout du train principal est inférieure à 9 m ;
23 m si la voie de circulation est destinée aux avions dont la largeur hors tout du train principal est égale ou supérieure à 9 m.
- E 23 m
- F 25 m

Des éléments indicatifs sur la largeur des voies de circulation figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie.

Virages des voies de circulation

3.9.6 Les changements de direction sur les voies de circulation doivent être aussi peu nombreux et aussi faibles que possible. Les rayons de virage devraient être compatibles avec les possibilités de manœuvre et les vitesses normales de circulation des avions auxquels la voie de circulation est destinée. Les virages devraient être conçus de telle façon que, lorsque le poste de pilotage des avions reste à la verticale des marques axiales de la voie de circulation, la marge minimale entre les roues extérieures de l'atterrisseur principal de l'avion et le bord de la voie de circulation ne devrait pas être inférieure aux marges spécifiées au paragraphe 3.9.3.

1. — La Figure 3-2 montre un exemple d'élargissement d'une voie de circulation pour ménager la marge spécifiée entre les roues et le bord de la voie de circulation.

2. — L'emplacement des marques axiales et des feux de voie de circulation est spécifié au paragraphe 5.2.8.6 et 5.3.16.11. Note 3. — Des virages composites peuvent permettre de réduire ou de supprimer les surlargeurs de voie de circulation.

3. — Des virages composites peuvent permettre de réduire ou de supprimer les surlargeurs de voie de circulation.

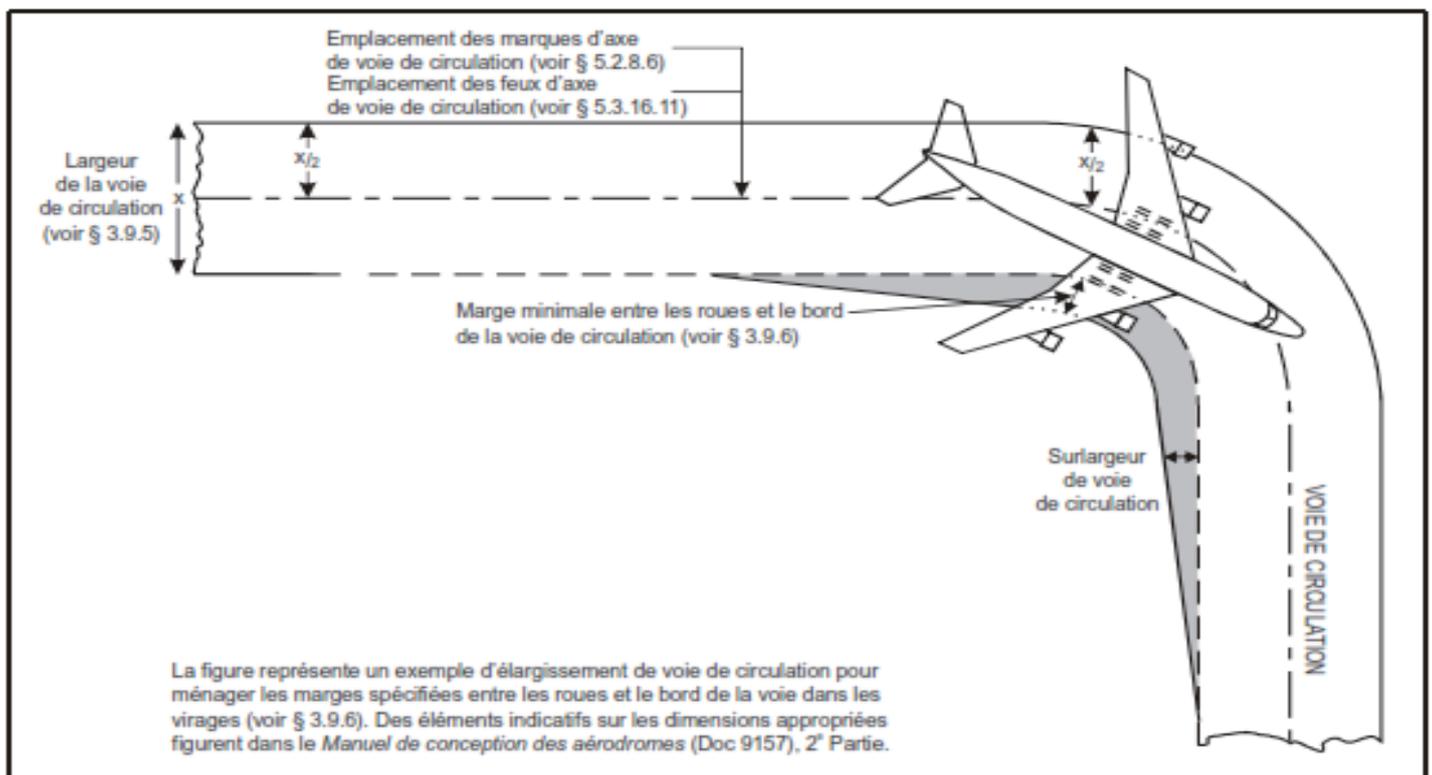


Figure 3-2. Virage de voie de circulation

Jonctions et intersections

3.9.7 Des congés de raccordement doivent être aménagés aux jonctions et intersections des voies de circulation avec des pistes, des aires de trafic et d'autres voies de circulation pour faciliter la manœuvre des avions. Les congés devront être conçus de manière à faire respecter les marges minimales spécifiées au paragraphe 3.9.3 entre les roues et le bord de la voie de circulation lorsque les avions manœuvrent dans les jonctions ou intersections.

Il faudra tenir compte de la longueur de référence de l'avion dans la conception des congés de raccordement. Des éléments indicatifs sur la conception des congés de raccordement et la définition du terme « longueur de référence » figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie.

Distances minimales de séparation pour les voies de circulation

3.9.8 La distance de séparation entre l'axe d'une voie de circulation, d'une part, et l'axe d'une piste ou l'axe d'une voie de circulation parallèle ou un objet, d'autre part, doit au moins être égale à la distance spécifiée dans le Tableau 3-1 ; toutefois, il est permis d'utiliser des distances de séparation inférieures sur un aérodrome existant si, à la suite d'une étude aéronautique, il est déterminé que ces distances inférieures n'abaissent pas le niveau de sécurité ni n'influent sensiblement sur la régularité de l'exploitation.

1. — *Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie, donne des indications sur les facteurs qui peuvent être pris en compte dans l'étude aéronautique en question.*

2. — *Des installations ILS et MLS peuvent également avoir une incidence sur l'emplacement des voies de circulation par suite du brouillage des signaux ILS et MLS causé par un avion qui circule au sol ou par un avion immobilisé. Les Suppléments C et G à l'Annexe 10, Volume I, contiennent (respectivement) des renseignements sur les zones critiques et sensibles qui entourent les installations ILS et MLS.*

3. — *Les distances de séparation spécifiées dans la colonne 10 du Tableau 3-1 ne permettent pas nécessairement d'exécuter un virage normal à partir d'une voie de circulation vers une autre voie de circulation parallèle. On trouvera dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie, des éléments indicatifs sur cette question.*

4. — *Il peut se révéler nécessaire d'augmenter la distance de séparation indiquée dans la colonne 12 du Tableau 3-1, entre l'axe d'une voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef, et un objet, lorsque la vitesse des gaz d'échappement risque de créer des conditions dangereuses pour le personnel au sol.*

Pentes des voies de circulation

3.9.9 Pentes longitudinales

La pente longitudinale d'une voie de circulation ne devrait pas excéder les valeurs suivantes :

- 1,5 % lorsque la lettre de code est C, D, E ou F ;
- 3 % lorsque la lettre de code est A ou B.

Tableau 3-1. Distances minimales de séparation pour les voies de circulation

Lettre de code	Distance entre l'axe d'une voie de circulation et l'axe d'une piste (m)								Distance entre l'axe d'une voie de circulation et l'axe d'une autre voie de circulation (m)	Distance entre l'axe d'une voie de circulation autre qu'une voie d'accès de poste de stationnement et un objet (m)	Distance entre l'axe d'une voie d'accès de poste de stationnement et un objet (m)
	Pistes aux instruments				Pistes à vue						
	Chiffre de code				Chiffre de code						
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
A	82,5	82,5	–	–	37,5	47,5	–	–	23,75	16,25	12
B	87	87	–	–	42	52	–	–	33,5	21,5	16,5
C	–	–	168	–	–	–	93	–	44	26	24,5
D	–	–	176	176	–	–	101	101	66,5	40,5	36
E	–	–	–	182,5	–	–	–	107,5	80	47,5	42,5
F	–	–	–	190	–	–	–	115	97,5	57,5	50,5

1. — Les distances de séparation indiquées dans les colonnes (2) à (9) s'appliquent aux combinaisons habituelles de pistes de circulation. Les critères de calcul de ces distances sont donnés dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie.

2. — Les distances indiquées dans les colonnes (2) à (9) ne garantissent pas une marge suffisante derrière un avion en attente pour le passage d'un autre avion sur une voie de circulation parallèle. Voir le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie.

3.9.10 Changements de pente longitudinale

Lorsqu'il est impossible d'éviter les changements de pente d'une voie de circulation, le passage d'une pente à une autre sera réalisé par des surfaces curvilignes le long desquelles la pente ne varie pas de plus de :

- 1 % par 30 m (rayon de courbure minimal de 3 000 m) lorsque la lettre de code est C, D, E ou F ;
- 1 % par 25 m (rayon de courbure minimal de 2 500 m) lorsque la lettre de code est A ou B.

3.9.11 Distance de visibilité

Lorsqu'un changement de pente sur une voie de circulation est inévitable, ce changement de pente sera tel que, de tout point situé à :

- 3 m au-dessus de la voie de circulation, il soit possible de voir toute la surface de la voie de circulation sur une distance d'au moins 300 m, lorsque la lettre de code est C, D, E ou F ;
- 2 m au-dessus de la voie de circulation, il soit possible de voir toute la surface de la voie de circulation sur une distance d'au moins 200 m lorsque la lettre de code est B ;
- 1,5 m au-dessus de la voie de circulation, il soit possible de voir toute la surface de la voie de circulation sur une distance d'au moins 150 m lorsque la lettre de code est A.

3.9.12 Pentes transversales

Les pentes transversales d'une voie de circulation seront suffisantes pour éviter l'accumulation des eaux sur la chaussée, mais n'excéderont pas :

- 1,5 % lorsque la lettre de code est C, D, E ou F ;
- 2 % lorsque la lettre de code est A ou B.

En ce qui concerne les pentes transversales sur une voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef, voir le § 3.13.4.

Résistance des voies de circulation

3.9.13 La résistance d'une voie de circulation sera au moins égale à celle de la piste qu'elle dessert, compte tenu du fait que la densité de la circulation est plus grande sur une voie de circulation que sur une piste et de ce que les avions immobiles ou animés d'un mouvement lent créent sur cette voie des contraintes plus élevées que sur la piste desservie.

Des éléments indicatifs sur la relation entre la résistance des voies de circulation et celle des pistes figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3^e Partie.

Surface des voies de circulation

3.9.14 La surface des voies de circulation ne présentera pas d'irrégularités de nature à endommager la structure des avions.

3.9.15 La surface des voies de circulation en dur sera construite ou refaite de manière à ce qu'elle offre des caractéristiques de frottement appropriées.

Les caractéristiques de frottement de la surface sont appropriées lorsqu'elles permettent aux avions de rouler en sécurité sur la voie de circulation.

Voies de sortie rapide

Les conditions particulières qui s'appliquent aux voies de sortie rapide sont précisées dans les spécifications. Voir la Figure 3-3. Les conditions générales qui s'appliquent aux voies de circulation s'appliquent également à ce type de voie. Des éléments indicatifs sur l'aménagement, l'emplacement et la conception de voies de sortie rapide figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie.

3.9.16 Une voie de sortie rapide sera conçue avec une courbe de dégagement de rayon au moins égal à :

- 550 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
 - 275 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ;
- pour permettre des vitesses de sortie sur chaussée mouillée de :
- 93 km/h lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
 - 65 km/h lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

La sélection des emplacements des voies de sortie rapide le long d'une piste est fondée sur plusieurs paramètres qui sont décrits dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie, en plus des différents paramètres de vitesse.

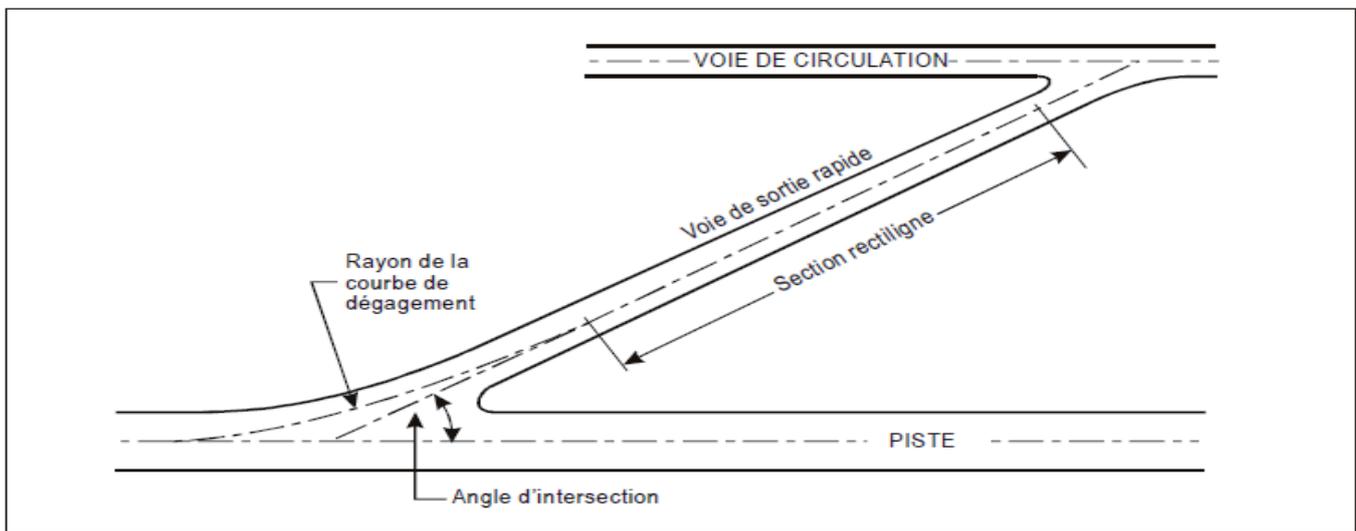


Figure 3-3. Voie de sortie rapide

3.9.17 Le rayon de la courbe de raccordement intérieur d'une voie de sortie rapide sera suffisant pour assurer un évasement de la voie de sortie qui permette de reconnaître plus facilement l'entrée et le point de dégagement vers la voie de circulation.

3.9.18 Une voie de sortie rapide comportera, après la courbe de dégagement, une section rectiligne d'une longueur suffisante pour permettre aux avions qui dégagent la piste de s'immobiliser complètement avant toute intersection avec une autre voie de circulation.

3.9.19 L'angle d'intersection d'une voie de sortie rapide avec la piste ne sera pas supérieur à 45° , ni inférieur à 25° . Il sera de préférence de 30° .

Voies de circulation en pont

3.9.20 La largeur de la section d'un pont de voie de circulation conçue pour supporter des avions, mesurée perpendiculairement à l'axe de la voie de circulation, ne sera pas inférieure à celle de la surface nivelée de la bande aménagée pour cette voie de circulation, sauf si une protection latérale est assurée par une méthode éprouvée qui ne présente aucun danger pour les avions auxquels la voie de circulation est destinée.

3.9.21 Il sera prévu des accès destinés à permettre aux véhicules de sauvetage et d'incendie d'intervenir dans les deux directions à l'intérieur du délai spécifié, compte tenu du plus gros avion pour lequel le pont de voie de circulation a été conçu.

Si les moteurs d'un avion dépassent les bords du pont, il peut être nécessaire de protéger les zones adjacentes, sous le pont, contre les effets du souffle des moteurs.

3.9.22 Un pont sera construit sur une section rectiligne d'une voie de circulation, comportant un tronçon rectiligne aux deux extrémités du pont, afin de faciliter l'alignement des avions qui s'en approchent.

3.10 ACCOTEMENTS DE VOIE DE CIRCULATION

Des éléments indicatifs sur les caractéristiques des accotements de voie de circulation et sur leur traitement figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie.

3.10.1 Les portions rectilignes d'une voie de circulation, lorsque la lettre de code est C, D, E ou F, seront dotées d'accotements qui s'étendent symétriquement de part et d'autre de la voie de telle manière que la largeur totale des portions rectilignes de la voie de circulation et de ses accotements ne soit pas inférieure à :

- 60 m lorsque la lettre de code est F ;
- 44 m lorsque la lettre de code est E ;
- 38 m lorsque la lettre de code est D ;
- 25 m lorsque la lettre de code est C.

Dans les virages des voies de circulation, aux jonctions ou aux intersections, où la chaussée a été élargie, la largeur des accotements ne devra pas être inférieure à celle des accotements des portions rectilignes adjacentes des voies de circulation.

3.10.2 Lorsqu'une voie de circulation doit être utilisée par des avions à turbomachines, la surface de ses accotements sera traitée de manière à résister à l'érosion et à éviter l'ingestion des matériaux de surface par les moteurs des avions.

3.11 BANDES DE VOIE DE CIRCULATION

Des éléments indicatifs sur les caractéristiques des bandes de voie de circulation figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie.

Généralités

3.11.1 Une voie de circulation sera comprise dans une bande, sauf s'il s'agit d'une voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef.

Largeur des bandes de voie de circulation

3.11.2 Une bande de voie de circulation s'étendra symétriquement de part et d'autre de l'axe de celle-ci, sur toute la longueur de cette voie, jusqu'à une distance de l'axe au moins égale à celle qui figure au Tableau 3-1, colonne 11.

Objets sur les bandes de voie de circulation

La section 9.9 contient des renseignements au sujet de l'implantation du matériel et des installations sur les bandes de voie de circulation.

3.11.3 La bande de voie de circulation présentera une aire exempte d'objets susceptibles de constituer un danger pour les avions qui l'empruntent.

Il faudrait veiller à ce que les égouts des bandes de voie de circulation soient situés et conçus de manière à ne pas endommager les avions qui quittent accidentellement la voie de circulation. Des bouches d'égout spécialement adaptées seront peut-être nécessaires.

Nivellement des bandes de voie de circulation

3.11.4 La partie centrale d'une bande de voie de circulation présentera une aire nivelée jusqu'à une distance de l'axe de la voie de circulation d'au moins :

- 11 m lorsque la lettre de code est A ;
- 12,5 m lorsque la lettre de code est B ou C ;
- 19 m lorsque la lettre de code est D ;
- 22 m lorsque la lettre de code est E ;
- 30 m lorsque la lettre de code est F.

Pentes sur les bandes de voies de circulation

3.11.5 La surface de la bande sera de niveau avec les bords de la voie de circulation ou des accotements, lorsqu'il en existe, et la pente transversale montante supérieure de sa partie nivelée ne dépassera pas :

- 2,5 % lorsque la lettre de code est C, D, E ou F ;
- 3 % lorsque la lettre de code est A ou B ;

la pente montante étant mesurée par rapport à la pente transversale de la surface de voie de circulation adjacente et non par rapport à l'horizontale. La pente transversale descendante ne devra pas dépasser 5 % par rapport à l'horizontale.

3.11.6 La pente transversale montante ou descendante de toute partie d'une bande de voie de circulation située au-delà de la partie qui doit être nivelée ne dépassera pas 5 % dans la direction perpendiculaire à la voie de circulation.

3.12 PLATES-FORMES D'ATTENTE, POINTS D'ATTENTE AVANT PISTE, POINTS D'ATTENTE INTERMÉDIAIRES ET POINTS D'ATTENTE SUR VOIE DE SERVICE

Généralités

3.12.1 Une ou plusieurs plates-formes d'attente de circulation sera aménagée lorsque la densité de la circulation est moyenne ou forte.

3.12.2 Un ou plusieurs points d'attente avant piste seront aménagés :

- a) sur la voie de circulation à l'intersection d'une voie de circulation et d'une piste ;
- b) à l'intersection d'une piste avec une autre piste lorsque la première fait partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface.

3.12.3 Un point d'attente avant piste sera aménagé sur une voie de circulation si l'emplacement ou l'alignement de cette voie de circulation sont tels qu'un avion qui circule au sol ou un véhicule peut empiéter sur la surface de limitation d'obstacles ou gêner le fonctionnement des aides radio à la navigation.

3.12.4 Un point d'attente intermédiaire sera aménagé sur une voie de circulation en tout point autre qu'un point d'attente avant piste où il est souhaitable de définir une limite d'attente précise.

3.12.5 Un point d'attente sur voie de service sera aménagé à l'intersection d'une voie de service et d'une piste.

Emplacement

3.12.6 La distance entre une plate-forme d'attente, un point d'attente avant piste aménagé à l'intersection d'une voie de circulation et d'une piste ou un point d'attente sur voie de service et l'axe d'une piste sera conforme aux indications du Tableau 3-2 et, dans le cas d'une piste avec approche de précision, elle sera telle qu'un aéronef ou un véhicule en attente ne gênera pas le fonctionnement des aides radio à la navigation.

3.12.7 Aux altitudes supérieures à 700 m (2 300 ft), la distance de 90 m spécifiée au Tableau 3-2 pour une piste d'approche de précision dont le chiffre de code est 4 devrait être augmentée comme suit :

- a) jusqu'à une altitude de 2 000 m (6 600 ft) : 1 m par tranche de 100 m (330 ft) au-dessus de 700 m (2 300 ft) ;
- b) pour une altitude supérieure à 2 000 m (6 600 ft) et jusqu'à 4 000 m (13 320 ft) : 13 m plus 1,5 m par tranche de 100 m (330 ft) au-dessus de 2 000 m (6 600 ft) ;
- c) pour une altitude supérieure à 4 000 m (13 320 ft) et jusqu'à 5 000 m (16 650 ft) : 43 m plus 2 m par tranche de 100 m (330 ft) au-dessus de 4 000 m (13 320 ft).

3.12.8 Si une plate-forme d'attente de circulation, un point d'attente avant piste ou un point d'attente sur voie de service de piste avec approche de précision dont le chiffre de code est 4 se trouve à une altitude supérieure à celle du seuil, la distance de 90 m ou de 107,5 m, selon le cas, spécifiée au Tableau 3-2 sera encore augmentée de 5 m pour chaque mètre de plus que l'altitude du seuil.

3.12.9 L'emplacement d'un point d'attente avant piste aménagé conformément au § 3.12.3 sera tel qu'un aéronef ou un véhicule en attente n'empiétera pas sur la surface de limitation d'obstacles, la surface d'approche, la surface de montée au décollage ou la zone critique/sensible ILS/MLS, ni ne gênera le fonctionnement des aides radio à la navigation.

Tableau 3-2. Distance minimale entre l'axe d'une piste et une plate-forme d'attente, un point d'attente avant piste ou un point d'attente sur voie de service

Type de la piste	Chiffre de code de la piste			
	1	2	3	4
Approche à vue	30 m	40 m	75 m	75 m
Approche classique	40 m	40 m	75 m	75 m
Approche de précision de catégorie I	60m ^b	60 m ^b	90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b,c}
Approche de précision des catégories II et III			90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b,c}
Piste de décollage	30 m	40 m	75 m	75 m

a. Si la plate-forme d'attente, le point d'attente avant piste ou le point d'attente sur voie de service se trouve à une altitude inférieure à celle du seuil, la distance peut être diminuée de 5 m pour chaque mètre de moins que l'altitude du seuil, à condition de ne pas empiéter sur la surface intérieure de transition.

b. Il faudra peut-être augmenter cette distance afin d'éviter le brouillage causé par des aides radio à la navigation, notamment des radiophares d'alignement de piste et de descente. Des renseignements sur les zones critiques et sensibles de l'ILS et du MLS figurent dans le RAC 15 – PARTIE 1, respectivement dans les NMO - C et G à la 1^{ère} Partie (voir également le paragraphe 3.12.6).

1.— La distance de 90 m pour le chiffre de code 3 ou 4 est basée sur un avion ayant une hauteur d'empennage de 20 m, une distance entre le nez et la partie supérieure de l'empennage égale à 52,7 m et une hauteur de nez de 10 m, qui se trouve en attente à un angle d'au moins 45° par rapport à l'axe de la piste, en dehors de la zone dégagée d'obstacles, et qu'il n'y a pas lieu de prendre en compte pour le calcul de l'OCA/H.

2.— La distance de 60 m pour le chiffre de code 2 est basée sur un avion ayant une hauteur d'empennage de 8 m, une distance entre le nez et la partie supérieure de l'empennage égale à 24,6 m et une hauteur de nez de 5,2 m, qui se trouve en attente à un angle d'au moins 45° par rapport à l'axe de la piste, en dehors de la zone dégagée d'obstacles.

c. Lorsque la lettre de code est F, cette distance devrait être de 107,5 m.

La distance de 107,5 m pour le chiffre de code 4 et la lettre de code F est basée sur un avion ayant une hauteur d'empennage de 24 m, une distance entre le nez et la partie supérieure de l'empennage égale à 62,2 m et une hauteur de nez de 10 m, qui se trouve en attente à un angle d'au moins 45° par rapport à l'axe de la piste, en dehors de la zone dégagée d'obstacles.

3.13 AIRES DE TRAFIC

Généralités

3.13.1 Les aérodromes seront pourvus d'aires de trafic lorsque ces aires sont nécessaires pour éviter que les opérations d'embarquement et de débarquement des passagers, des marchandises et de la poste ainsi que les opérations de petit entretien ne gênent la circulation d'aérodrome.

Dimensions des aires de trafic

3.13.2 La surface totale de l'aire de trafic sera suffisante pour permettre l'acheminement rapide de la circulation d'aérodrome aux périodes de densité maximale prévue.

Résistance des aires de trafic

3.13.3 Toute la surface d'une aire de trafic devra être capable de supporter la circulation des aéronefs pour lesquels elle a été prévue, compte tenu du fait que certaines parties de l'aire de trafic seront soumises à une plus forte densité de circulation et de ce que des aéronefs immobiles ou animés d'un mouvement lent créent des contraintes plus élevées que sur une piste.

Pentes des aires de trafic

3.13.4 Sur une aire de trafic, et notamment sur une voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef, les pentes d'une aire de trafic seront suffisantes pour empêcher l'accumulation d'eau à la surface de l'aire mais que l'aire reste aussi voisine de l'horizontale que le permettent les conditions d'écoulement des eaux.

3.13.5 La pente maximale d'un poste de stationnement d'aéronef n'excède pas 1 %.

Dégagement sur les postes de stationnement d'aéronef

3.13.6 Un poste de stationnement d'aéronef assurera les dégagements minimaux ci-après entre un aéronef stationné à ce poste et toute construction voisine, tout aéronef stationné à un autre poste et tout autre objet:

Lettre de code	Dégagement
A	3 m
B	3 m
C	4,5 m
D	7,5 m
E	7,5 m
F	7,5 m

Lorsque des circonstances particulières le justifient, ces dégagements peuvent être réduits, lorsqu'il s'agit d'un poste de stationnement frontal avant et que la lettre de code est D, E ou F :

a) entre l'aérogare, notamment toute passerelle fixe d'embarquement, et le nez d'un avion ;

b) sur toute partie du poste de stationnement sur laquelle un système de guidage visuel pour l'accostage assure un guidage en azimut.

Sur les aires de trafic, il faut aussi tenir compte de l'existence de routes de service et d'aires de manœuvre et d'entreposage pour l'équipement au sol (pour des éléments indicatifs sur l'entreposage de l'équipement au sol, voir le Manuel de conception des aérodromes [Doc 9157], 2^e Partie).

3.14 POSTE ISOLÉ DE STATIONNEMENT D'AÉRONEF

3.14.1 Un poste isolé de stationnement d'aéronef sera désigné, ou la tour de contrôle d'aérodrome sera avisée de l'emplacement ou des emplacements appropriés pour le stationnement d'un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite, ou qu'il est nécessaire pour d'autres raisons d'isoler des activités normales de l'aérodrome.

3.14.2 Le poste isolé de stationnement d'aéronef sera situé aussi loin qu'il est pratiquement possible, et en aucun cas à moins de 100 m, des autres postes de stationnement, des bâtiments ou des zones accessibles au public, etc. Il faudra veiller à ce que ce poste isolé ne soit pas situé au-dessus d'installations souterraines comme celles qui contiennent du gaz ou du carburant aviation, ni, autant que possible, au-dessus de câbles électriques ou de câbles de télécommunication.

CHAPITRE 4. LIMITATION ET SUPPRESSION DES OBSTACLES

1. — *Les spécifications du présent chapitre ont pour objet de définir autour des aérodromes l'espace aérien à garder libre de tout obstacle pour permettre aux avions appelés à utiliser ces aérodromes d'évoluer avec la sécurité voulue et pour éviter que ces aérodromes ne soient rendus inutilisables parce que des obstacles s'élèveraient à leurs abords. Cet objectif est atteint par l'établissement d'une série de surfaces de limitation d'obstacles qui définissent les limites que peuvent atteindre les objets dans l'espace aérien.*

2. — *Les objets qui traversent les surfaces de limitation d'obstacles dont il est question dans le présent chapitre peuvent, dans certaines conditions, entraîner une augmentation de l'altitude/hauteur de franchissement d'obstacles pour une procédure d'approche aux instruments ou pour n'importe quelle procédure associée d'approche indirecte à vue ou avoir une autre incidence opérationnelle sur la conception des procédures de vol. Les critères de conception des procédures de vol figurent dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS, Doc 8168).*

3. — *Les § 5.3.5.41 à 5.3.5.45 prévoient l'établissement d'une surface de protection contre les obstacles pour les indicateurs visuels de pente d'approche et contiennent des spécifications relatives à ces surfaces.*

4.1 Surfaces de limitation d'obstacles

Voir Figure 4-1.

Surface horizontale extérieure

Des éléments indicatifs sur la nécessité de prévoir une surface horizontale extérieure et sur les caractéristiques de cette surface figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 6^e Partie.

Surface conique

4.1.1 *Description. Surface conique.* Surface inclinée vers le haut et vers l'extérieur à partir du contour de la surface horizontale intérieure.

4.1.2 *Caractéristiques.* Les limites de la surface conique comprendront :

- une limite inférieure coïncidant avec le contour de la surface horizontale intérieure ;
- une limite supérieure située à une hauteur spécifiée au-dessus de la surface horizontale intérieure.

4.1.3 La pente de la surface conique sera mesurée dans un plan vertical perpendiculaire au contour de la surface horizontale intérieure.

Surface horizontale intérieure

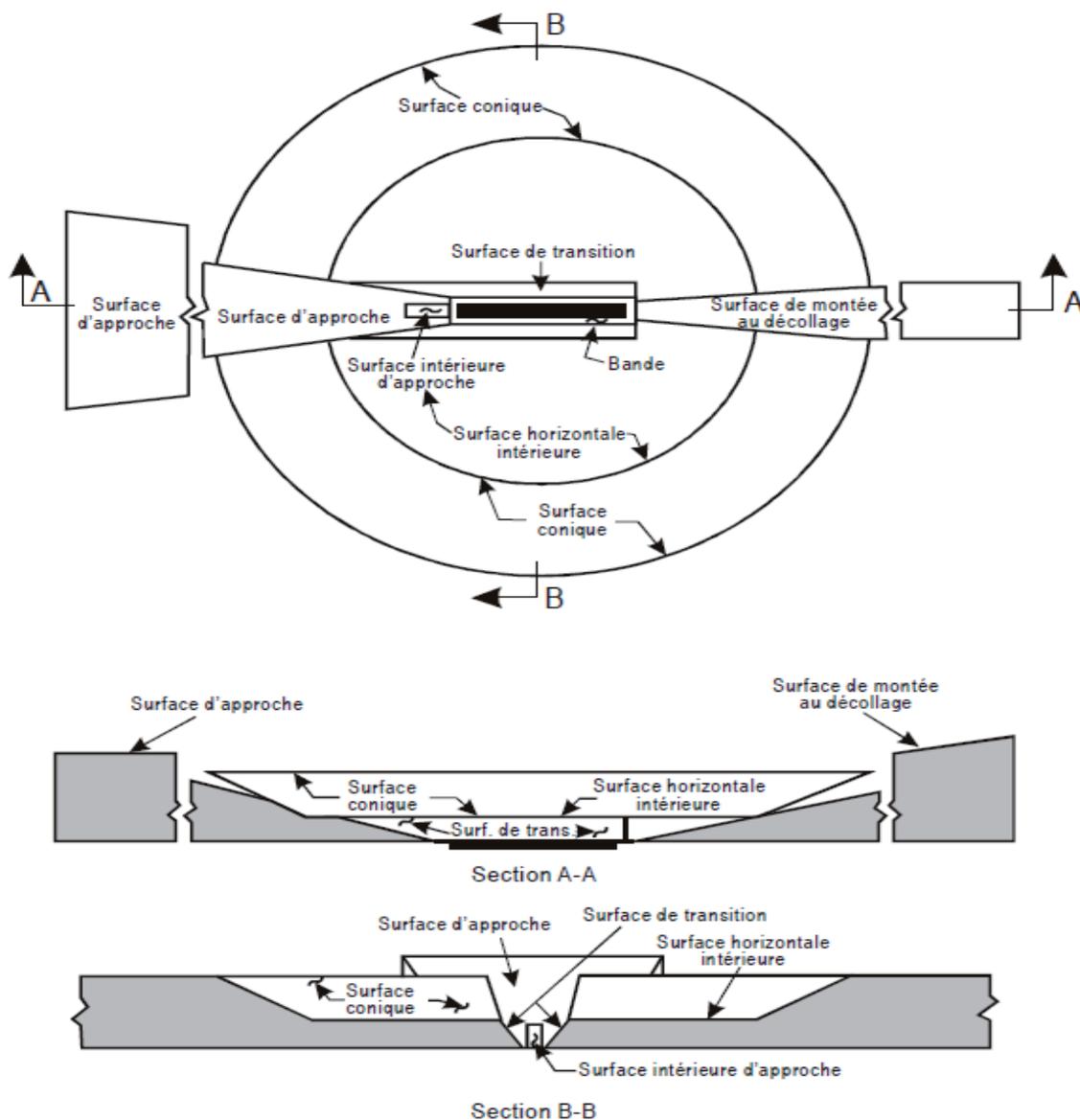
4.1.4 *Description. Surface horizontale intérieure.* Surface située dans un plan horizontal au-dessus d'un aéroport et de ses abords.

4.1.5 *Caractéristiques.* Le rayon ou les limites extérieures de la surface horizontale intérieure seront mesurés à partir d'un ou de plusieurs points de référence établis à cet effet.

La surface horizontale intérieure n'est pas nécessairement de forme circulaire. Des éléments indicatifs sur la détermination de l'étendue de la surface horizontale intérieure figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 6^e Partie.

4.1.6 La hauteur de la surface horizontale intérieure sera mesurée au-dessus d'un élément de référence d'altitude établi à cet effet.

Des éléments indicatifs sur la détermination de l'élément de référence d'altitude figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 6^e Partie.



Pour les surfaces intérieures de transition et d'atterrissage interrompu (surfaces de limitation d'obstacles), voir la Figure 4-2 et le Supplément B (représentation en perspective).

Figure 4-1. Surfaces de limitation d'obstacle

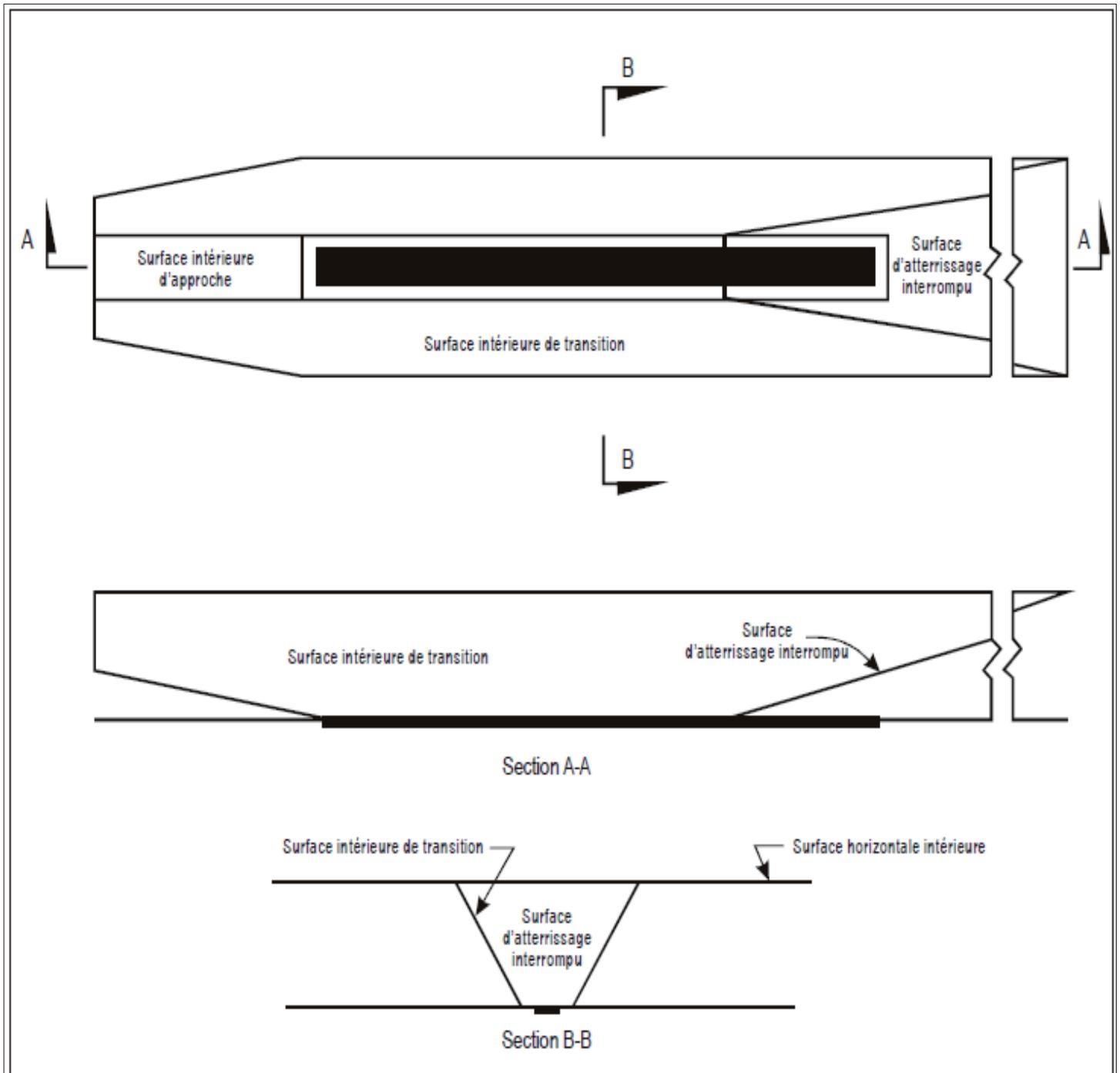


Figure 4-2. Surfaces de limitation d'obstacles : surface intérieure d'approche, surface intérieure de transition et surface d'atterrissage interrompu

Surface d'approche

4.1.7 *Description. Surface d'approche.* Plan incliné ou combinaison de plans précédant le seuil.

4.1.8 *Caractéristiques.* La surface d'approche sera délimitée :

a) par un bord intérieur de longueur spécifiée, horizontal et perpendiculaire au prolongement de l'axe de la piste et précédant le seuil d'une distance spécifiée ;

b) par deux lignes qui, partant des extrémités du bord intérieur divergent uniformément sous un angle spécifié par rapport au prolongement de l'axe de la piste ;

c) par un bord extérieur parallèle au bord intérieur ;

d) les surfaces ci-dessus seront modifiées lorsque des approches avec décalage latéral, décalage ou des approches curvilignes sont utilisées. Spécifiquement, la surface sera limitée par deux lignes qui, partant des extrémités du bord intérieur divergent uniformément sous un angle spécifié par rapport au prolongement de l'axe de la route sol décalée latéralement, décalée ou curviligne.

4.1.9 Le bord intérieur sera situé à la même altitude que le milieu du seuil.

4.1.10 La pente (ou les pentes) de la surface d'approche sera mesurée (seront mesurées) dans le

plan vertical passant par l'axe de la piste et continuera (continueront) en incluant l'axe de toute route sol décalée latéralement ou curviligne.

Voir Figure 4-2.

Surface intérieure d'approche

4.1.11 *Description. Surface intérieure d'approche.* Portion rectangulaire de la partie du plan de surface d'approche qui précède immédiatement le seuil.

4.1.12 *Caractéristiques.* La surface intérieure d'approche sera délimitée :

a) par un bord intérieur situé au même endroit que le bord intérieur de la surface d'approche, mais dont la longueur propre est spécifiée ;

b) par deux côtés partant des extrémités du bord intérieur et parallèles au plan vertical passant par l'axe de la piste ;

c) par un bord extérieur parallèle au bord intérieur.

Surface de transition

4.1.13 *Description. Surface de transition.* Surface complexe qui s'étend sur le côté de la bande et sur une partie du côté de la surface d'approche et qui s'incline vers le haut et vers l'extérieur jusqu'à la surface horizontale intérieure.

4.1.14 *Caractéristiques.* Une surface de transition sera délimitée :

a) par un bord inférieur commençant à l'intersection du côté de la surface d'approche avec la surface horizontale intérieure et s'étendant sur le côté de la surface d'approche jusqu'au bord intérieur de cette dernière et, de là, le long de la bande, parallèlement à l'axe de la piste ;

b) par un bord supérieur situé dans le plan de la surface horizontale intérieure.

4.1.15 L'altitude d'un point situé sur le bord inférieur sera :

a) le long du côté de la surface d'approche, égale à l'altitude de la surface d'approche en ce point ;

b) le long de la bande, égale à l'altitude du point le plus rapproché sur l'axe de la piste ou sur son prolongement.

Il résulte de b) que la surface de transition le long de la bande sera incurvée si le profil de la piste est incurvé ou sera plane si le profil de la piste est rectiligne. L'intersection de la surface de transition avec la surface horizontale intérieure sera également une ligne courbe ou une ligne droite, selon le profil de la piste.

4.1.16 La pente de la surface de transition sera mesurée dans un plan vertical perpendiculaire à l'axe de la piste.

Surface intérieure de transition

Il est entendu que la surface intérieure de transition constitue la surface déterminante de limitation d'obstacles pour les aides de navigation, les aéronefs et les autres véhicules qui doivent se trouver à proximité de la piste et que rien, en dehors des objets frangibles, ne doit faire saillie au-dessus de cette surface. La surface de transition décrite au § 4.1.13 doit demeurer la surface déterminante de limitation d'obstacles pour les constructions, etc.

4.1.17 *Description. Surface intérieure de transition.* Surface analogue à la surface de transition mais plus rapprochée de la piste.

4.1.18 *Caractéristiques.* La surface intérieure de transition sera délimitée :

a) par un bord inférieur commençant à l'extrémité de la surface intérieure d'approche et s'étendant sur le côté et jusqu'au bord intérieur de cette surface, et de là le long de la bande parallèlement à l'axe de piste jusqu'au bord intérieur de la surface d'atterrissage interrompu, et s'élevant ensuite sur le côté de la surface d'atterrissage interrompu jusqu'au point d'intersection de ce côté avec la surface horizontale intérieure ;

b) par un bord supérieur situé dans le même plan que la surface horizontale intérieure.

4.1.19 L'altitude d'un point situé sur le bord inférieur sera :

a) le long du côté de la surface intérieure d'approche et de la surface d'atterrissage interrompu, égale à l'altitude de la surface considérée en ce point ;

b) le long de la bande, égale à l'altitude du point le plus rapproché sur l'axe de la piste ou sur son prolongement.

Il résulte de b) que la surface intérieure de transition le long de la bande sera incurvée si le profil de la piste est incurvé ou sera plane si le profil de la piste est rectiligne. L'intersection de la surface intérieure de transition avec la surface horizontale intérieure sera également une ligne courbe ou une ligne droite, selon le profil de la piste.

4.1.20 La pente de la surface intérieure de transition sera mesurée dans un plan vertical perpendiculaire à l'axe de la piste.

Surface d'atterrissage interrompu

4.1.21 *Description. Surface d'atterrissage interrompu.* Plan incliné situé à une distance spécifiée en aval du

seuil et s'étendant entre les surfaces intérieures de transition.

4.1.22 *Caractéristiques.* La surface d'atterrissage interrompu sera délimitée :

a) par un bord intérieur horizontal, perpendiculaire à l'axe de la piste et situé à une distance spécifiée en aval du seuil ;

b) par deux côtés qui, partant des extrémités du bord intérieur, divergent uniformément sous un angle spécifié, par rapport au plan vertical passant par l'axe de la piste ;

c) par un bord extérieur parallèle au bord intérieur et situé dans le plan de la surface horizontale intérieure.

4.1.23 Le bord intérieur sera situé à l'altitude de son point d'intersection avec l'axe de la piste.

4.1.24 La pente de la surface d'atterrissage interrompu sera mesurée dans le plan vertical passant par l'axe de la piste.

Surface de montée au décollage

4.1.25 *Description.* *Surface de montée au décollage.* Plan incliné où toute autre surface spécifiée située au-delà de l'extrémité d'une piste ou d'un prolongement dégagé.

4.1.26 *Caractéristiques.* La surface de montée au décollage sera délimitée :

a) par un bord intérieur horizontal, perpendiculaire à l'axe de la piste et situé, soit à une distance spécifiée au-delà de l'extrémité de la piste, soit à l'extrémité du prolongement dégagé, lorsqu'il y en a un et que sa longueur dépasse la distance spécifiée ;

b) par deux côtés qui, partant des extrémités du bord intérieur divergent uniformément sous un angle spécifié par rapport à la route de décollage, pour atteindre une largeur définitive spécifiée, puis deviennent parallèles et le demeurent sur la longueur restante de la surface de montée au décollage ;

c) par un bord extérieur horizontal, perpendiculaire à la route de décollage spécifiée.

4.1.27 Le bord intérieur sera situé à la même altitude que le point le plus élevé du prolongement de l'axe de la piste entre l'extrémité de la piste et le bord intérieur; toutefois, s'il y a un prolongement dégagé, l'altitude du bord intérieur sera celle du point le plus élevé au sol sur l'axe du prolongement dégagé.

4.1.28 Dans le cas d'une trajectoire d'envol rectiligne, la pente de la surface de montée au décollage sera mesurée dans le plan vertical passant par l'axe de la piste.

4.1.29 Dans le cas d'une trajectoire d'envol avec virage, la surface de montée au décollage sera une surface complexe contenant les horizontales normales à sa ligne médiane, et la pente de cette ligne médiane sera la même que dans le cas d'une trajectoire d'envol rectiligne.

4.2 Spécifications en matière de limitation d'obstacles

Pour une piste donnée, les spécifications en matière de limitation d'obstacles sont définies en fonction des opérations auxquelles cette piste est destinée, soit décollages ou atterrissages, et du type d'approche, et elles sont destinées à être appliquées lorsqu'une telle opération est en cours. Lorsque lesdites opérations sont exécutées dans les deux directions de la piste, certaines surfaces peuvent devenir sans objet lorsqu'une surface située plus bas présente des exigences plus sévères.

Pistes à vue

4.2.1 Les surfaces de limitation d'obstacles ci-dessous seront établies pour les pistes à vue :

- surface conique ;
- surface horizontale intérieure ;
- surface d'approche ;
- surfaces de transition.

4.2.2 Les hauteurs et les pentes de ces surfaces ne seront pas supérieures à celles qui sont spécifiées au Tableau 4-1 et leurs autres dimensions seront au moins égales à celles indiquées dans ce même tableau.

4.2.3 La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne sera pas autorisée au-dessus d'une surface d'approche, ou d'une surface de transition, à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve défilé par un objet inamovible existant.

Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 6^e Partie, indique les cas dans lesquels le principe du défilement peut s'appliquer valablement.

4.2.4 La présence d'un nouvel objet ou la surélévation d'un objet existant ne sera pas autorisée au-dessus de la surface conique ou de la surface horizontale intérieure, à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou à moins qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuirait pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.

Tableau 4-1. Dimensions et pentes des surfaces de limitation d'obstacles

PISTES UTILISÉES POUR L'APPROCHE

Surface et dimensions ^a (1)	PISTE								Approche de précision		
	Approche à vue Chiffre de code					Approche classique Chiffre de code			Catégorie I Chiffre de code		Catégorie II ou III Chiffre de code
	1 (2)	2 (3)	3 (4)	4 (5)	1,2 (6)	3 (7)	4 (8)	1,2 (9)	3,4 (10)	3,4 (11)	
SURFACE CONIQUE											
Pente	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	
Hauteur	35 m	55 m	75 m	100 m	60 m	75 m	100 m	60 m	100 m	100 m	
SURFACE HORIZONTALE INTÉRIEURE											
Hauteur	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	
Rayon	2 000 m	2 500 m	4 000 m	4 000 m	3 500 m	4 000 m	4 000 m	3 500 m	4 000 m	4 000 m	
SURFACE INTÉRIEURE D'APPROCHE											
Largeur	—	—	—	—	—	—	—	90 m	120 m ^c	120 m ^c	
Distance au seuil	—	—	—	—	—	—	—	60 m	60 m	60 m	
Longueur	—	—	—	—	—	—	—	900 m	900 m	900 m	
Pente	—	—	—	—	—	—	—	2,5 %	2 %	2 %	
SURFACE D'APPROCHE											
Longueur du bord intérieur	60 m	80 m	150 m	150 m	150 m	300 m	300 m	150 m	300 m	300 m	
Distance au seuil	30 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	
Divergence (de part et d'autre)	10 %	10 %	10 %	10 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	
Première section											
Longueur	1 600 m	2 500 m	3 000 m	3 000 m	2 500 m	3 000 m	3 000 m	3 000 m	3 000 m	3 000 m	
Pente	5 %	4 %	3,33 %	2,5 %	3,33 %	2 %	2 %	2,5 %	2 %	2 %	
Deuxième section											
Longueur	—	—	—	—	—	3 600 m ^b	3 600 m	12 000 m	3 600 m ^b	3 600 m ^b	
Pente	—	—	—	—	—	2,5 %	2,5 %	3 %	2,5 %	2,5 %	
Section horizontale											
Longueur	—	—	—	—	—	8 400 m ^b	8 400 m ^b	—	8 400 m ^b	8 400 m ^b	
Longueur totale	—	—	—	—	—	15 000 m	15 000 m	15 000 m	15 000 m	15 000 m	
SURFACE DE TRANSITION											
Pente	20 %	20 %	14,3 %	14,3 %	20 %	14,3 %	14,3 %	14,3 %	14,3 %	14,3 %	
SURFACE INTÉRIEURE DE TRANSITION											
Pente	—	—	—	—	—	—	—	40 %	33,3 %	33,3 %	
SURFACE D'ATTERRISSAGE INTERROMPU											
Longueur du bord intérieur	—	—	—	—	—	—	—	90 m	120 m ^c	120 m ^c	
Distance au seuil	—	—	—	—	—	—	—	c	1 800 m ^d	1 800 m ^d	
Divergence (de part et d'autre)	—	—	—	—	—	—	—	10 %	10 %	10 %	
Pente	—	—	—	—	—	—	—	4 %	3,33 %	3,33 %	

a. Sauf indication contraire, toutes les dimensions sont mesurées dans le plan horizontal.

b. Longueur variable, voir les § 4.2.9 ou 4.2.17.

c. Distance à l'extrémité de la bande.

d. Ou distance à l'extrémité de piste, si cette distance est plus courte.

e. Lorsque la lettre de code est F [colonne (3) du Tableau 1-1], la largeur est portée à 155 m. Voir la Circulaire 301, *Avions très gros porteurs — Empiètement sur la zone dégagée d'obstacles : Mesures à prendre en exploitation et étude aéronautique*, pour des renseignements sur les avions correspondant à la lettre de code F qui sont équipés d'une avionique numérique produisant des directives de pilotage pour maintenir une trajectoire stabilisée lors d'une manœuvre de remise des gaz.

4.2.4 La présence d'un nouvel objet ou la surélévation d'un objet existant ne sera pas autorisée au-dessus de la surface conique ou de la surface horizontale intérieure, à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou à moins qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuirait pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.

4.2.5 Les objets existants qui font saillie au-dessus de l'une quelconque des surfaces spécifiées au § 4.2.1 seront supprimés dans la mesure du possible, à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou à moins qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que

cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuirait pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.

Dans certains cas, lorsque la bande présente une pente transversale ou longitudinale, le bord intérieur de la surface d'approche, ou certaines parties de ce bord, peuvent se trouver au-dessous de la bande. La recommandation n'implique pas que la bande doit être nivelée à la hauteur du bord intérieur de la surface d'approche, ni que les éminences naturelles ou les objets situés au-dessus de la surface d'approche, au-delà de l'extrémité de la bande, mais d'un niveau inférieur à celui de la bande doivent être supprimés, à moins qu'ils ne soient jugés dangereux pour les avions.

4.2.6 Dans l'examen de tout projet de construction, l'on tiendra compte dans la mesure du possible de la conversion éventuelle d'une piste à vue en piste aux instruments et de la nécessité de prévoir en conséquence des surfaces de limitation d'obstacles plus restrictives.

Pistes avec approche classique

4.2.7 Les surfaces de limitation d'obstacles ci-dessous seront établies pour une piste avec approche classique :

- surface conique ;
- surface horizontale intérieure ;
- surface d'approche ;
- surfaces de transition.

4.2.8 Les hauteurs et les pentes de ces surfaces ne seront pas supérieures à celles qui sont spécifiées au Tableau 4-1 et leurs autres dimensions seront au moins égales à celles indiquées dans ce même tableau, sauf dans le cas de la section horizontale de la surface d'approche (voir § 4.2.9).

4.2.9 La surface d'approche sera horizontale au-delà du plus élevé des deux points suivants :

- a) point où le plan incliné à 2,5 % coupe un plan horizontal situé à 150 m au-dessus du seuil ;
- b) point où ce même plan coupe le plan horizontal passant par le sommet de tout objet qui détermine l'altitude/hauteur de franchissement d'obstacles (OCA/H).

4.2.10 La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne sera pas autorisée au-dessus d'une surface d'approche, à moins de 3 000 m du bord intérieur, ou au-dessus d'une surface de transition, à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve défilé par un objet inamovible existant.

Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 6^e Partie, indique les cas dans lesquels le principe du défilement peut s'appliquer valablement.

4.2.11 La présence d'un nouvel objet ou la surélévation d'un objet existant ne sera pas autorisée au-dessus de la surface d'approche, à plus de 3 000 m du bord intérieur, de la surface conique ou de la surface horizontale intérieure, à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou à moins qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuirait pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.

4.2.12 Les objets existants qui font saillie au-dessus de l'une quelconque des surfaces spécifiées au § 4.2.7 seront supprimés dans la mesure du possible, à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou à moins qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuirait pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.

Note. — Dans certains cas, lorsque la bande présente une pente transversale ou longitudinale, le bord intérieur de la surface d'approche, ou certaines parties de ce bord, peuvent se trouver au-dessous de la bande. La recommandation n'implique pas que la bande doit être nivelée à la hauteur du bord intérieur de la surface d'approche, ni que les éminences naturelles ou les objets situés au-dessus de la surface d'approche, au-delà de l'extrémité de la bande, mais d'un niveau inférieur à celui de la bande doivent être supprimés, à moins qu'ils ne soient jugés dangereux pour les avions.

Pistes avec approche de précision

1. — La section 9.9 contient des renseignements au sujet de l'implantation du matériel et des installations sur les aires opérationnelles.

2. — Des éléments indicatifs sur les surfaces de limitation d'obstacles associées aux pistes avec approche de précision figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 6^e Partie.

4.2.13 Les surfaces de limitation d'obstacles ci-après seront établies pour les pistes avec approche de précision de catégorie I :

- surface conique ;
- surface horizontale intérieure ;
- surface d'approche ;
- surfaces de transition.

4.2.14 Les surfaces de limitation d'obstacles ci-après seront établies dans la mesure du possible pour les pistes avec approche de précision de catégorie I :

- surface intérieure d'approche ;
- surfaces intérieures de transition ;
- surface d'atterrissage interrompu.

4.2.15 Les surfaces de limitation d'obstacles ci-dessous seront établies pour les pistes avec approche de précision de catégorie II ou III :

- surface conique ;
- surface horizontale intérieure ;
- surface d'approche et surface intérieure d'approche ;
- surfaces de transition ;
- surfaces intérieures de transition ;
- surface d'atterrissage interrompu.

4.2.16 Les hauteurs et les pentes de ces surfaces ne seront pas supérieures à celles qui sont spécifiées au Tableau 4-1 et leurs autres dimensions seront au moins égales à celles indiquées dans ce même tableau, sauf dans le cas de la section horizontale de la surface d'approche (voir § 4.2.17).

4.2.17 La surface d'approche sera horizontale au-delà du plus élevé des deux points suivants :

- a) point où le plan incliné à 2,5 % coupe un plan horizontal situé à 150 m au-dessus du seuil ;
- b) point où ce même plan coupe le plan horizontal passant par le sommet de tout objet qui détermine la hauteur limite de franchissement d'obstacles.

4.2.18 Aucun objet fixe ne pourra faire saillie au-dessus de la surface intérieure d'approche, de la surface intérieure de transition ou de la surface d'atterrissage interrompu, exception faite des objets frangibles qui, en raison de leurs fonctions, doivent être situés sur la bande. Aucun objet mobile ne pourra faire saillie au-dessus de ces surfaces lorsque la piste est utilisée pour l'atterrissage.

4.2.19 La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne sera pas autorisée au-dessus d'une surface d'approche ou d'une surface de transition, à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve défilé par un objet inamovible existant.

Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 6^e Partie, indique les cas dans lesquels le principe du défilement peut s'appliquer valablement.

4.2.20 La présence d'un nouvel objet ou la surélévation d'un objet existant ne sera pas autorisée au-dessus de la surface conique et de la surface horizontale intérieure, à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou à moins qu'il ne soit établi, à la suite

d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuirait pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.

4.2.21 Les objets existants qui font saillie au-dessus d'une surface d'approche, d'une surface de transition, de la surface conique et de la surface horizontale seront supprimés dans la mesure du possible, à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou à moins qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuirait pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.

Dans certains cas, lorsque la bande présente une pente transversale ou longitudinale, le bord intérieur de la surface d'approche, ou certaines parties de ce bord, peuvent se trouver au-dessous de la bande. La recommandation n'implique pas que la bande doit être nivelée à la hauteur du bord intérieur de la surface d'approche, ni que les éminences naturelles ou les objets situés au-dessus de la surface d'approche, au-delà de l'extrémité de la bande, mais d'un niveau inférieur à celui de la bande doivent être supprimés, à moins qu'ils ne soient jugés dangereux pour les avions.

Pistes destinées au décollage

4.2.22 La surface de limitation d'obstacles ci-dessous sera établie pour les pistes destinées au décollage :

- surface de montée au décollage.

4.2.23 Les surfaces auront au moins les dimensions indiquées au Tableau 4-2 ; toutefois, il est loisible d'adopter une longueur plus faible si une telle longueur est compatible avec les procédures adoptées dont dépend la trajectoire de départ des avions.

4.2.24 Il faudra examiner les caractéristiques opérationnelles des avions auxquels la piste est destinée afin de déterminer s'il est souhaitable de réduire la pente spécifiée au Tableau 4-2, lorsque l'on doit tenir compte de conditions critiques d'exploitation. Si la pente spécifiée est réduite, il conviendrait de modifier en conséquence la longueur des surfaces de montée au décollage afin d'assurer la protection nécessaire jusqu'à une hauteur de 300 m.

Lorsque les conditions locales diffèrent largement des conditions de l'atmosphère type au niveau de la mer, il peut être souhaitable de réduire la pente spécifiée au Tableau 4-2. L'importance de cette réduction dépend de l'écart entre les conditions locales et les conditions de l'atmosphère type au niveau de la mer, ainsi que des caractéristiques de performances et des besoins opérationnels des avions auxquels la piste est destinée.

Tableau 4-2. Dimensions et pentes des surfaces de limitation d'obstacles

PISTES DESTINÉES AU DÉCOLLAGE			
Surface et dimensions	1	2	Chiffre de code 3 ou 4
(1)	(2)	(3)	(4)
SURFACE DE MONTÉE AU DÉCOLLAGE			
Longueur du bord intérieur	60 m	80 m	180 m
Distance par rapport à l'extrémité de piste ^b	30 m	60 m	60 m
Divergence (de part et d'autre)	10 %	10 %	12,5 %
Largeur finale	380 m	580 m	1 200 m 1 800 m
Longueur	1 600 m	2 500 m	15 000 m
Pente	5 %	4 %	2 %

- Sauf indication contraire, toutes les dimensions sont mesurées dans le plan horizontal.
- La surface de montée au décollage commence à la fin du prolongement dégagé si la longueur de ce dernier dépasse la distance spécifiée.
- 1 800 m lorsque la route prévue comporte des changements de cap de plus de 15° pour les vols effectués en conditions IMC ou VMC de nuit.
- Voir paragraphe 4.2.24 et 4.2.26.

4.2.25 La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne sera pas autorisée au-dessus d'une surface de montée au décollage à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve défilé par un objet inamovible existant.

Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 6^e Partie, indique les cas dans lesquels le principe du défilement peut s'appliquer valablement.

4.2.26 Si aucun objet n'atteint le profil de 2 % (1/50) de la surface de montée au décollage, la présence de nouveaux objets sera limitée afin de protéger la surface existante dégagée d'obstacles ou une surface d'une pente de 1,6 % (1/62,5).

4.2.27 Les objets existants qui font saillie au-dessus d'une surface de montée au décollage seront supprimés dans la mesure du possible, à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, l'objet considéré ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou à moins qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuirait pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.

Dans certains cas, lorsque la bande ou le prolongement dégagé présente une pente transversale, certaines parties du bord intérieur de la surface de montée au décollage peuvent se trouver au-dessous de la bande ou du prolongement dégagé. La recommandation n'implique pas que la bande ou le prolongement dégagé doivent être nivelés à la hauteur du bord intérieur de la surface de montée au décollage, ni que les éminences naturelles ou les objets situés au-dessus de la surface de montée au décollage, au-delà de l'extrémité de la bande ou du prolongement dégagé, mais d'un niveau inférieur à celui de la bande ou du prolongement, doivent être supprimés, à moins qu'ils ne soient jugés dangereux pour les avions. Des considérations analogues s'appliquent à la jonction de la bande et du prolongement dégagé lorsqu'il existe des différences dans les pentes transversales.

4.3 Objets situés en dehors des surfaces de limitation d'obstacles

4.3.1 L'autorité compétente sera consultée au sujet d'une construction qu'il est proposé d'ériger au-delà des limites des surfaces de limitation d'obstacles, et dont la hauteur dépasse 150 m, pour permettre une étude aéronautique des incidences de cette construction sur l'exploitation des avions.

4.3.2 Dans les zones situées au-delà des limites des surfaces de limitation d'obstacles, les objets d'une hauteur de 150 m ou plus au-dessus du sol seront considérés comme des obstacles, à moins qu'une étude aéronau-

tique spéciale ne démontre qu'ils ne constituent pas un danger pour les avions.

Dans une telle étude, une distinction pourra être faite entre les types de vol en cause d'une part et, d'autre part, entre les vols de jour et les vols de nuit.

4.4 Autres objets

4.4.1 Les objets qui ne font pas saillie au-dessus de la surface d'approche mais qui auraient cependant une influence défavorable sur l'implantation ou le fonctionnement optimal d'aides visuelles ou non visuelles seront supprimés.

4.4.2 Tout ce qui, de l'avis de l'autorité compétente et après étude aéronautique, peut constituer un danger pour les avions soit sur l'aire de mouvement, soit dans l'espace aérien à l'intérieur des limites de la surface horizontale intérieure et de la surface conique, sera considéré comme obstacle et supprimé.

Dans certains cas, il se peut que des objets qui ne font saillie au-dessus d'aucune des surfaces énumérées au § 4.1 présentent un risque pour les avions, comme c'est le cas, par exemple, lorsqu'un ou plusieurs objets isolés sont situés au voisinage d'un aérodrome.

CHAPITRE 5. AIDES VISUELLES À LA NAVIGATION

5.1 INDICATEURS ET DISPOSITIFS DE SIGNALISATION

5.1.1 Indicateur de direction du vent

Emploi

5.1.1.1 Un aérodrome doit être équipé d'un indicateur de direction du vent au moins.

Emplacement

5.1.1.2 L'indicateur de direction du vent doit être placé de façon à être visible d'un aéronef en vol ou sur l'aire de mouvement, et de manière à échapper aux perturbations de l'air causées par des objets environnants.

Caractéristiques

5.1.1.3 L'indicateur de direction du vent se présentera sous forme d'un tronc de cône en tissu et sa longueur sera au moins égale à 3,6 m et son diamètre, à l'extrémité la plus large, au moins égal à 0,9 m. Il sera construit de manière à donner une indication nette de la direction du vent à la surface et une indication générale de la vitesse du vent et sera de couleur(s) choisie(s) de manière à le rendre nettement visible et à permettre de saisir les indications données d'une hauteur minimale de 300 m compte tenu du fond. Si possible, une seule couleur sera utilisée, de préférence le blanc ou l'orangé ; dans le cas où une combinaison de deux couleurs s'impose pour assurer à

l'indicateur de direction du vent un relief suffisant sur fond changeant, l'orangé et le blanc, le rouge et le blanc ou le noir et le blanc sont préférables ; Elles seront disposées en cinq bandes de couleurs alternées dont la première et la dernière seraient de la couleur la plus sombre.

5.1.1.4 L'emplacement d'un indicateur de direction du vent au moins sera signalé par une bande circulaire de 15 m de diamètre et de 1,2 m de largeur. La bande devrait être centrée sur l'axe du support de l'indicateur et sa couleur être choisie de manière à la rendre suffisamment visible ; la préférence ira au blanc.

5.1.1.5 Au moins un indicateur de direction du vent devra être éclairé sur un aérodrome destiné à être utilisé de nuit.

5.1.2 Indicateur de direction d'atterrissage

Emplacement

5.1.2.1 Si un indicateur de direction d'atterrissage est installé, il sera placé bien en évidence sur l'aérodrome.

Caractéristiques

5.1.2.2 L'indicateur de direction d'atterrissage se présentera sous la forme d'un T.

5.1.2.3 La forme et les dimensions minimales du T d'atterrissage seront conformes aux indications de la Figure 5-1. Le T d'atterrissage sera soit blanc, soit orangé, le choix dépendant de la couleur qui donne le meilleur contraste avec le fond sur lequel l'indicateur sera utilisé. Lorsqu'il doit être utilisé de nuit, le T d'atterrissage sera éclairé ou son contour sera délimité par des feux blancs.

5.1.3 Projecteur de signalisation

Emploi

5.1.3.1 Sur un aérodrome contrôlé, la tour de contrôle d'aérodrome sera équipée d'un projecteur de signalisation.

Caractéristiques

5.1.3.2 Un projecteur de signalisation devra émettre des signaux rouges, verts et blancs et :

- a) être braqué à la main sur un point quelconque ;
- b) faire suivre un signal d'une couleur d'un signal de l'une quelconque des deux autres couleurs ;
- c) émettre un message en code morse, en l'une quelconque des trois couleurs, à une cadence pouvant atteindre au moins quatre mots à la minute.

Lorsqu'un feu de couleur verte est utilisé, la limite verte spécifiée à l'Appendice 1, § 2.1.2, devra être respectée.

5.1.3.3 L'ouverture du faisceau sera d'au moins 1° et de 3° au plus, avec une émission lumineuse négligeable au-delà de 3°. Lorsque le projecteur est destiné à être utilisé de jour, l'intensité de la lumière colorée ne devrait pas être inférieure à 6 000 cd.

5.1.4 Aire à signaux et signaux visuels au sol

L'insertion, dans la présente section, de spécifications détaillées sur une aire à signaux ne signifie pas qu'une telle aire doit obligatoirement être aménagée. Le Supplément A, section 16, fournit des indications sur la nécessité de prévoir des signaux visuels au sol. L'Annexe 2, Appendice 1, spécifie la forme, la couleur et l'emploi des signaux visuels au sol. Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie, fournit des indications sur la conception des signaux visuels au sol.

Emplacement de l'aire à signaux

5.1.4.1 L'aire à signaux sera située de manière à être visible dans tous les azimuts sous un angle d'au moins 10° au-dessus de l'horizontale, pour un observateur placé à une hauteur de 300 m.

Caractéristiques de l'aire à signaux

5.1.4.2 L'aire à signaux sera une surface carrée, plane et horizontale d'au moins 9 m de côté.

5.1.4.3 La couleur de l'aire à signaux sera choisie de manière à faire contraste avec les couleurs des signaux utilisés et cette aire sera entourée d'une bande blanche d'au moins 0,3 m de largeur.

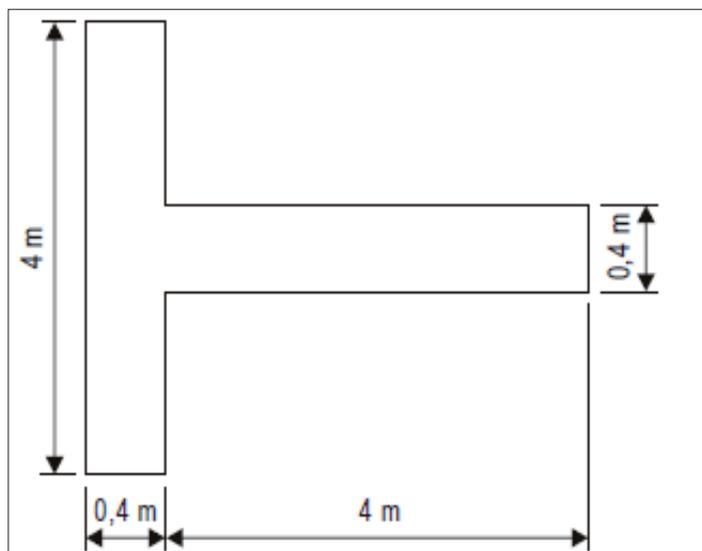


Figure 5-1. Indicateur de direction d'atterrissage

5.2 MARQUES

5.2.1 Généralités

Interruption des marques de piste

5.2.1.1 À l'intersection de deux (ou plusieurs) pistes, les marques de la piste la plus importante, à l'exception des marques latérales de piste, seront conservées

et les marques de l'autre ou des autres pistes seront interrompues. Les marques latérales de la piste la plus importante peuvent être conservées ou interrompues dans l'intersection.

5.2.1.2 Pour la conservation des marques de piste, les pistes seront classées dans l'ordre d'importance décroissante ci-après :

- 1 — pistes avec approche de précision ;
- 2 — pistes avec approche classique ;
- 3 — pistes à vue.

5.2.1.3 À l'intersection d'une piste et d'une voie de circulation, les marques de piste seront conservées et les marques de la voie de circulation seront interrompues; toutefois les marques latérales de piste peuvent être interrompues.

Voir le § 5.2.8.7 en ce qui concerne la manière de raccorder les marques d'axe de piste aux marques axiales de voie de circulation.

Couleur et visibilité

5.2.1.4 Les marques de piste seront de couleur blanche.

1. — *Il a été constaté que, sur les revêtements de piste de couleur claire, les marques blanches ressortent mieux si elles sont entourées d'un liséré noir.*

2. — *Il est souhaitable que le risque de variations dans les caractéristiques de frottement au passage sur les marques soit réduit le plus possible par l'emploi d'un type de peinture approprié.*

3. — *Les marques peuvent être constituées par des surfaces continues ou par une série de bandes longitudinales produisant un effet équivalent à celui d'une surface continue.*

5.2.1.5 Les marques des voies de circulation, les marques des aires de demi-tour sur piste et les marques de poste de stationnement d'aéronef seront de couleur jaune.

5.2.1.6 Les lignes de sécurité d'aire de trafic seront de couleur bien visible, contrastant avec la couleur utilisée pour les marques de poste de stationnement d'aéronef.

5.2.1.7 Aux aérodromes où s'effectuent des opérations de nuit, les marques des chaussées seront faites de matériaux réfléchissants conçus pour améliorer la visibilité des marques.

Des éléments indicatifs sur les matériaux réfléchissants figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

Voies de circulation sans revêtement

5.2.1.8 Les voies de circulation sans revêtement seront dotées, dans la mesure du possible, des marques prescrites pour les voies de circulation avec revêtement.

5.2.2 Marques d'identification de piste

Emploi

5.2.2.1 Les seuils d'une piste avec revêtement porteront des marques d'identification.

5.2.2.2 Les marques d'identification de piste seront apposées, dans la mesure du possible, aux seuils d'une piste sans revêtement.

Emplacement

5.2.2.3 Les marques d'identification de piste seront placées au seuil de piste conformément aux indications de la Figure 5-2.

Si le seuil de piste est décalé, un signe indiquant le numéro d'identification de la piste peut être disposé à l'intention des avions qui décollent.

Caractéristiques

5.2.2.4 Les marques d'identification de piste seront composées d'un nombre de deux chiffres et, sur les pistes parallèles, ce nombre sera accompagné d'une lettre. Dans le cas d'une piste unique, de deux pistes parallèles et de trois pistes parallèles, le nombre de deux chiffres sera le nombre entier le plus proche du dixième de l'azimut magnétique de l'axe de piste mesuré à partir du nord magnétique dans le sens des aiguilles d'une montre pour un observateur regardant dans le sens de l'approche. Dans le cas de quatre pistes parallèles ou plus, une série de pistes parallèles adjacentes sera identifiée par le nombre entier le plus proche par défaut du dixième de l'azimut magnétique de l'axe de piste, et les autres pistes parallèles seront identifiées par le nombre entier le plus proche du dixième de l'azimut magnétique de l'axe de piste par excès. Si l'application de la règle ci-dessus donne un nombre inférieur à dix, ce nombre sera précédé d'un zéro.

5.2.2.5 Dans le cas de pistes parallèles, chaque numéro d'identification de piste sera accompagné d'une lettre qui sera pour un observateur regardant dans le sens de l'approche, de gauche à droite :

- pour deux pistes parallèles : « L » « R » ;
- pour trois pistes parallèles : « L » « C » « R » ;
- pour quatre pistes parallèles : « L » « R » « L » « R » ;
- pour cinq pistes parallèles : « L » « C » « R » « L » « R » ou « L » « R » « L » « C » « R » ;
- pour six pistes parallèles : « L » « C » « R » « L » « C » « R ».

5.2.2.6 Les numéros et les lettres auront la forme et les proportions indiquées sur la Figure 5-3. Les dimensions ne seront pas inférieures à celles qui sont portées sur cette figure, mais lorsque les numéros sont incorporés aux marques de seuil, des dimensions plus grandes seront utilisées afin de remplir de façon satisfaisante le vide entre les bandes des marques de seuil.

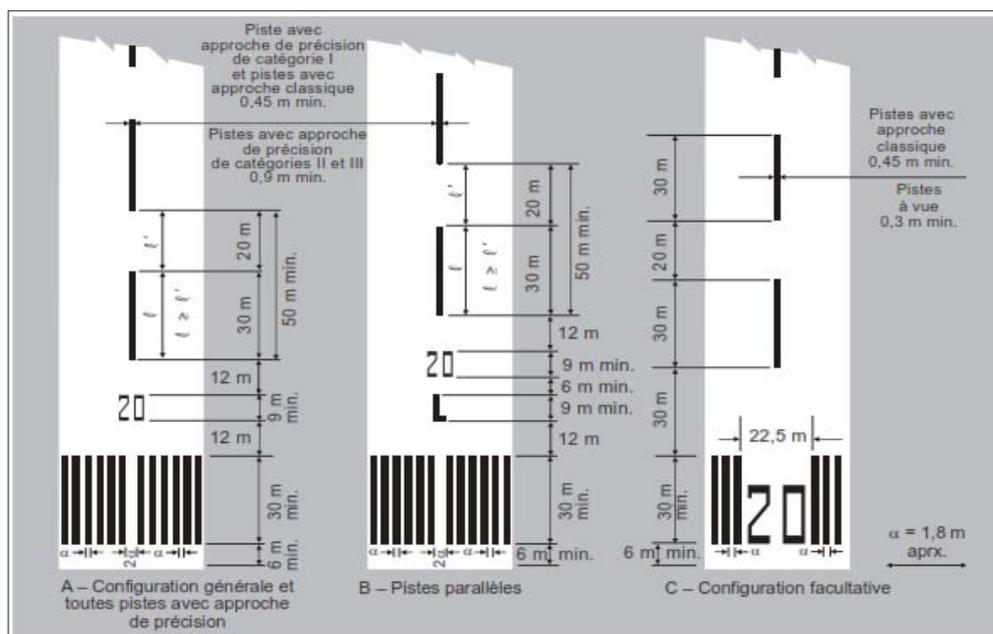


Figure 5-2. Marques d'identification de piste, d'axe de piste et de seuil de piste

5.2.3 Marques d'axe de piste

Emploi

5.2.3.1 Les pistes avec revêtement doivent être dotées de marques d'axe de piste.

Emplacement

5.2.3.2 Des marques d'axe de piste seront disposées le long de l'axe de la piste entre les marques d'identification de piste comme il est indiqué sur la Figure 5-2, sauf aux endroits où ces marques seront interrompues conformément aux dispositions du paragraphe 5.2.1.1.

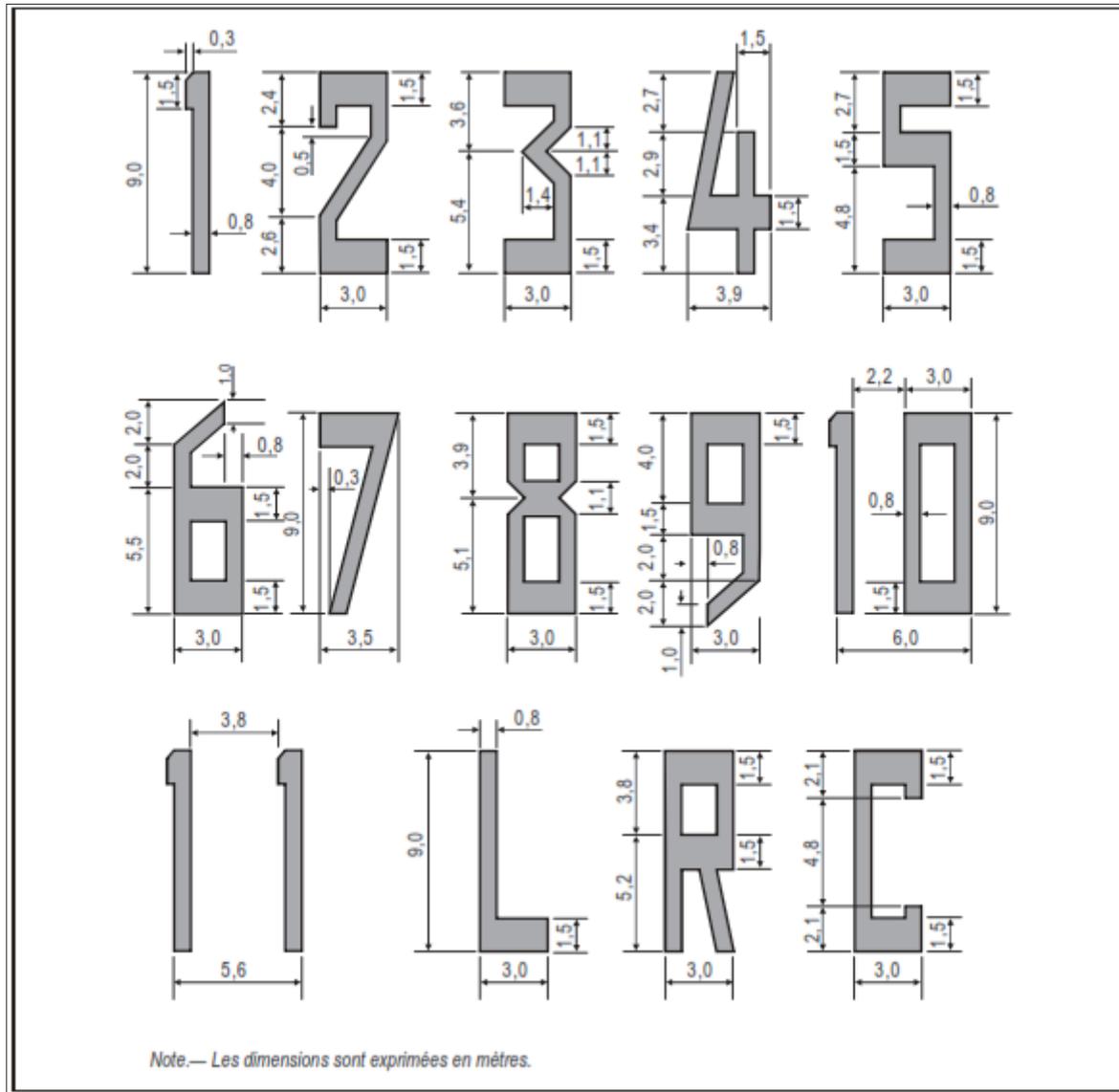


Figure 5-3. Forme et proportions des lettres et chiffres des marques d'identification de piste

Caractéristiques

5.2.3.3 Les marques d'axe de piste seront constituées par une ligne de traits uniformément espacés. La longueur d'un trait et de l'intervalle qui le sépare du trait suivant ne sera pas inférieure à 50 m ni supérieure à 75 m. La longueur de chaque trait sera au moins égale à la longueur de l'intervalle ou à 30 m si la longueur de l'intervalle est inférieure à 30 m.

5.2.3.4 La largeur des traits ne sera pas inférieure à :

- 0,90 m sur les pistes avec approche de précision des catégories II et III ;
- 0,45 m sur les pistes avec approche classique dont le chiffre de code est 3 ou 4 et sur les pistes avec approche de précision de catégorie I ;
- 0,30 m sur les pistes avec approche classique dont le chiffre de code est 1 ou 2 et sur les pistes à vue.

5.2.4 Marques de seuil

Emploi

5.2.4.1 Des marques de seuil seront disposées sur les pistes aux instruments revêtues, ainsi que sur les pistes à vue revêtues dont le chiffre de code est 3 ou 4 et qui sont destinées au transport aérien commercial.

5.2.4.2 Des marques de seuil seront dans la mesure du possible disposées sur les pistes à vue avec revêtement dont le chiffre de code est 3 ou 4 et qui ne sont pas destinées au transport aérien commercial international.

5.2.4.3 Des marques de seuil seront disposées autant que possible sur les pistes sans revêtement.

Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie, indique une forme de marque qui a été jugée satisfaisante pour le marquage des pentes négatives avant le seuil.

Emplacement

5.2.4.4 Les bandes qui marquent le seuil commenceront à 6 m du seuil.

Caractéristiques

5.2.4.5 Les marques de seuil de piste seront constituées par un ensemble de bandes longitudinales de mêmes dimensions, disposées symétriquement par rapport à l'axe de piste, comme l'indique la Figure 5-2 (A) et (B) pour une piste de 45 m de largeur. Le nombre des bandes variera en fonction de la largeur de la piste comme suit :

Lageur de piste	Nombre de bandes
18 m	4
23 m	6
30 m	8
45 m	12
60 m	16

Toutefois, dans le cas des pistes avec approche classique et des pistes à vue d'une largeur égale ou supérieure à 45 m, ces marques pourront être disposées conformément aux indications de la Figure 5-2 (C).

5.2.4.6 Les bandes s'étendront transversalement jusqu'à 3 m des bords de la piste ou sur une distance de 27 m de part et d'autre de l'axe, si cette distance est plus petite. Lorsque les marques d'identification

de piste sont placées à l'intérieur des marques de seuil de piste, trois bandes au moins seront disposées de part et d'autre de l'axe de la piste. Lorsque les marques d'identification sont placées au-dessus des marques de seuil, les bandes seront disposées sur toute la largeur de la piste. Les bandes auront au moins 30 m de longueur et environ 1,8 m de largeur, leur écartement étant d'environ 1,8 m; lorsque les marques de seuil de piste couvrent toute la largeur de la piste, un espacement double séparera les deux bandes voisines de l'axe de piste. Lorsque les marques d'identification de piste sont placées à l'intérieur des marques de seuil de piste, cet espacement sera de 22,5 m.

Bande transversale

5.2.4.7 Lorsque le seuil est décalé, ou lorsque l'entrée de piste n'est pas perpendiculaire à l'axe, une bande transversale sera ajoutée aux marques de seuil, comme il est indiqué sur la Figure 5-4 (B).

5.2.4.8 La largeur d'une bande transversale ne sera pas inférieure à 1,8 m.

Flèches

5.2.4.9 Lorsqu'un seuil de piste est décalé à titre permanent, des flèches semblables à celles représentées sur la Figure 5-4 (B) seront disposées sur la partie de la piste située en avant du seuil décalé.

5.2.4.10 Lorsqu'un seuil de piste est temporairement décalé, il portera les marques indiquées à la Figure 5-4 (A) ou (B) et toutes les marques situées en avant du seuil décalé seront masquées à l'exception des marques d'axe de piste qui seront transformées en flèches.

1. — *Lorsqu'un seuil de piste est décalé pour une courte durée, il a été constaté qu'il était préférable de disposer des balises ayant la forme et la couleur des marques de seuil décalé plutôt que de peindre ces mêmes marques sur la piste.*

2. — *Lorsque la portion de piste située en avant d'un seuil décalé ne permet pas les mouvements d'aéronefs au sol, on disposera des marques de zone fermée comme celles qui sont décrites au § 7.1.4.*

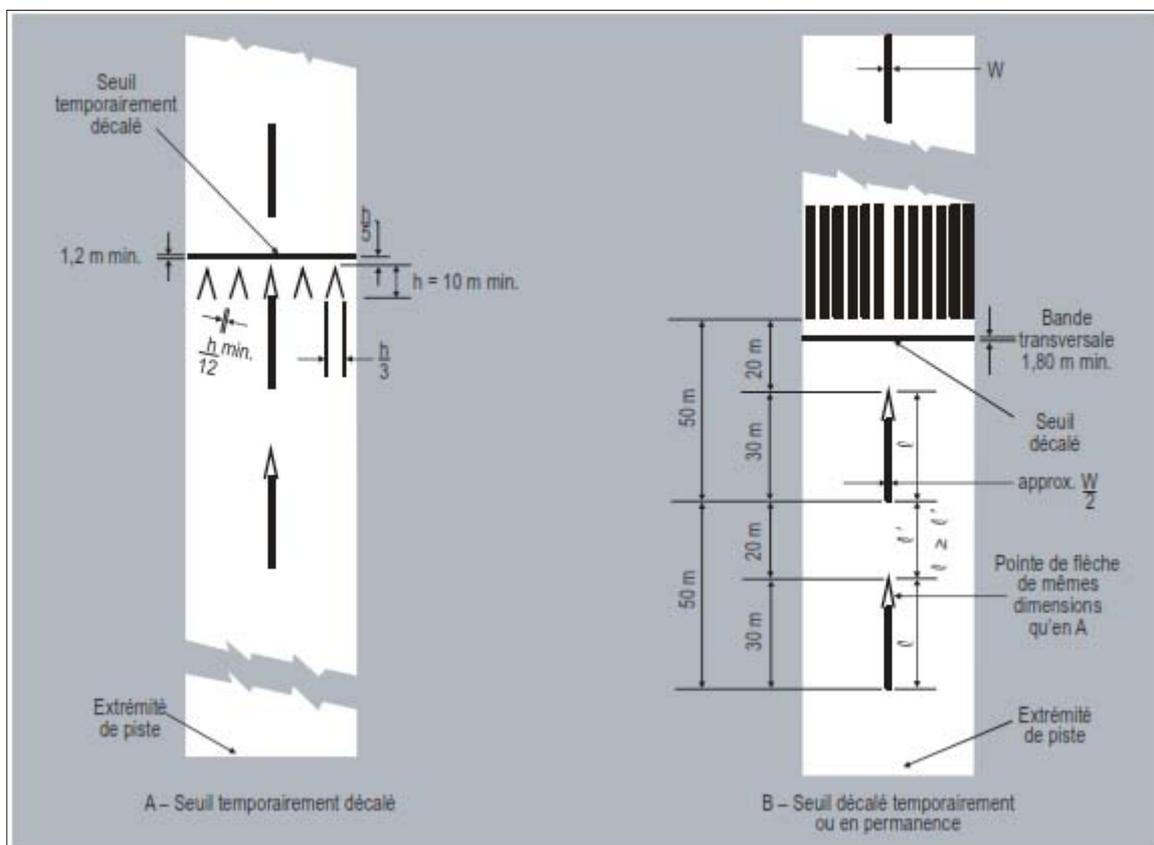


Figure 5-4. Marques de seuil décalé

5.2.5 Marque de point cible

Emploi

5.2.5.1 Une marque de point cible sera disposée à chaque extrémité d'approche d'une piste aux instruments en dur dont le chiffre de code est 2, 3 ou 4.

5.2.5.2 Une marque de point cible sera disposée à chaque extrémité d'approche :

- d'une piste à vue en dur dont le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- d'une piste aux instruments en dur dont le chiffre de code est 1 ;

lorsqu'il est souhaitable d'accroître la visibilité du point cible.

Emplacement

5.2.5.3 La marque de point cible commencera à une distance du seuil au moins égale à la distance indiquée dans la colonne appropriée du Tableau 5-1. Toutefois, dans le cas d'une piste équipée d'un indicateur visuel de pente d'approche, le début de la marque coïncidera avec l'origine de la pente d'approche de l'indicateur visuel.

5.2.5.4 La marque de point cible sera constituée par deux bandes bien visibles. Les dimensions des bandes et l'écartement entre leurs bords intérieurs seront conformes aux indications de la colonne appropriée du Tableau 5-1. Lorsque la piste est dotée de marques de zone de toucher des roues, l'écartement entre les bandes sera le même que l'écartement entre les marques de zone de toucher des roues.

Tableau 5-1. Emplacement et dimensions de la marque de point cible

Emplacement et dimensions (1)	Distance utilisable à l'atterrissage			
	Inférieure à 800 m (2)	Égale ou supérieure à 800 m mais inférieure à 1 200 m (3)	Égale ou supérieure à 1 200 m mais inférieure à 2 400 m (4)	Égale ou supérieure à 2 400 m (5)
Distance entre le seuil et le début de la marque	150 m	250 m	300 m	400 m
Longueur des bandes ^a	30-45 m	30-45 m	45-60 m	45-60 m
Largeur des bandes ^a	4 m	6 m	6-10 m ^b	6-10 m ^b
Écartement ^b entre les bords intérieurs des bandes	6 m ^c	9 m ^c	18-22,5 m	18-22,5 m

a. La dimension maximale, dans la gamme spécifiée, est destinée à être utilisée lorsqu'il y a lieu d'accroître la visibilité de la marque.

b. On peut faire varier l'écartement, à l'intérieur des limites indiquées, de manière à réduire le plus possible la contamination de la marque par les dépôts de caoutchouc.

c. Ces chiffres ont été calculés en fonction de la largeur hors tout du train principal, qui constitue l'élément 2 du code de référence d'aérodrome, au Chapitre 1, Tableau 1-1.

5.2.6 Marques de zone de toucher des roues

Emploi

5.2.6.1 Des marques de zone de toucher des roues seront disposées dans la zone de toucher des roues d'une piste en dur avec approche de précision dont le chiffre de code est 2, 3 ou 4.

5.2.6.2 Des marques de zone de toucher des roues seront disposées dans la zone de toucher des roues d'une piste en dur avec approche classique ou approche à vue dont le chiffre de code est 3 ou 4, lorsqu'il est souhaitable d'accroître la visibilité de la zone de toucher des roues.

Emplacement et caractéristiques

5.2.6.3 Les marques de zone de toucher des roues se présenteront sous forme de paires de marques rectangulaires symétriquement disposées de part et d'autre de l'axe de la piste ; le nombre de ces paires de marques variera en fonction de la distance utilisable à l'atterrissage et lorsque les marques doivent être disposées sur une piste pour les approches dans les deux sens, en fonction de la distance entre les seuils, comme suit :

<i>Distance utilisable à l'atterrissage ou distance entre les seuils</i>	<i>Paires de marques</i>
inférieure à 900 m	1
de 900 m à 1 200 m non compris	2
de 1 200 m à 1 500 m non compris	3
de 1 500 m à 2 400 m non compris	4
supérieure à 2 400 m	6

5.2.6.4 Les marques de zone de toucher des roues seront disposées conformément à l'une ou l'autre des deux configurations illustrées dans la Figure 5-5. Dans la configuration de la Figure 5-5 (A), les marques auront au moins 22,5 m de longueur et au moins 3 m de largeur. Dans la configuration de la Figure 5-5 (B), chaque bande de chaque marque aura au moins 22,5 m de longueur et 1,8 m de largeur, et les bandes adjacentes seront espacées de 1,5 m. L'écartement entre les bords intérieurs des rectangles sera le même que l'écartement des bandes de la marque de point cible, lorsque la piste en est dotée. S'il n'y a pas de marque de point cible, l'écartement entre les bords intérieurs des rectangles correspondra à l'espacement spécifié pour les bandes de la marque de point cible dans le Tableau 5-1 (colonnes 2, 3, 4 ou 5, selon le chiffre de code). Les paires de marques seront disposées à intervalles longitudinaux de 150 m à partir du seuil de la piste ; toutefois, les paires de marques de zone de toucher des roues qui coïncident avec une marque de point cible ou sont situées à moins de 50 m d'une telle marque seront supprimées de la configuration.

5.2.6.5 Dans le cas d'une piste avec approche classique dont le chiffre de code est 2, une paire supplémentaire de marques de zone de toucher des roues sera installée à 150 m en aval du début de la marque de point cible.

5.2.7 Marques latérales de piste

Emploi

5.2.7.1 Des marques latérales de piste seront disposées entre les deux seuils d'une piste avec revêtement lorsque le contraste entre les bords de la piste et les accotements ou le terrain environnant n'est pas suffisant.

5.2.7.2 Une piste avec approche de précision disposera, dans la mesure du possible, des marques latérales, quel que soit le contraste qui existe entre les bords de la piste et les accotements ou le terrain environnant.

Emplacement

5.2.7.3 Les marques latérales de piste seront constituées par deux bandes disposées chacune le long des deux bords de la piste, le bord extérieur de chaque bande coïncidant approximativement avec le bord de la piste sauf lorsque celle-ci a une largeur supérieure à 60 m auquel cas les bandes devraient être disposées à 30 m de l'axe de piste.

5.2.7.4 Lorsqu'une aire de demi-tour sur piste est prévue, les marques latérales de piste seront continues entre la piste et l'aire de demi-tour.

Caractéristiques

5.2.7.5 Les marques latérales de piste auront une largeur totale d'au moins 0,9 m sur les pistes d'une largeur égale ou supérieure à 30 m et d'au moins 0,45 m sur les pistes plus étroites.

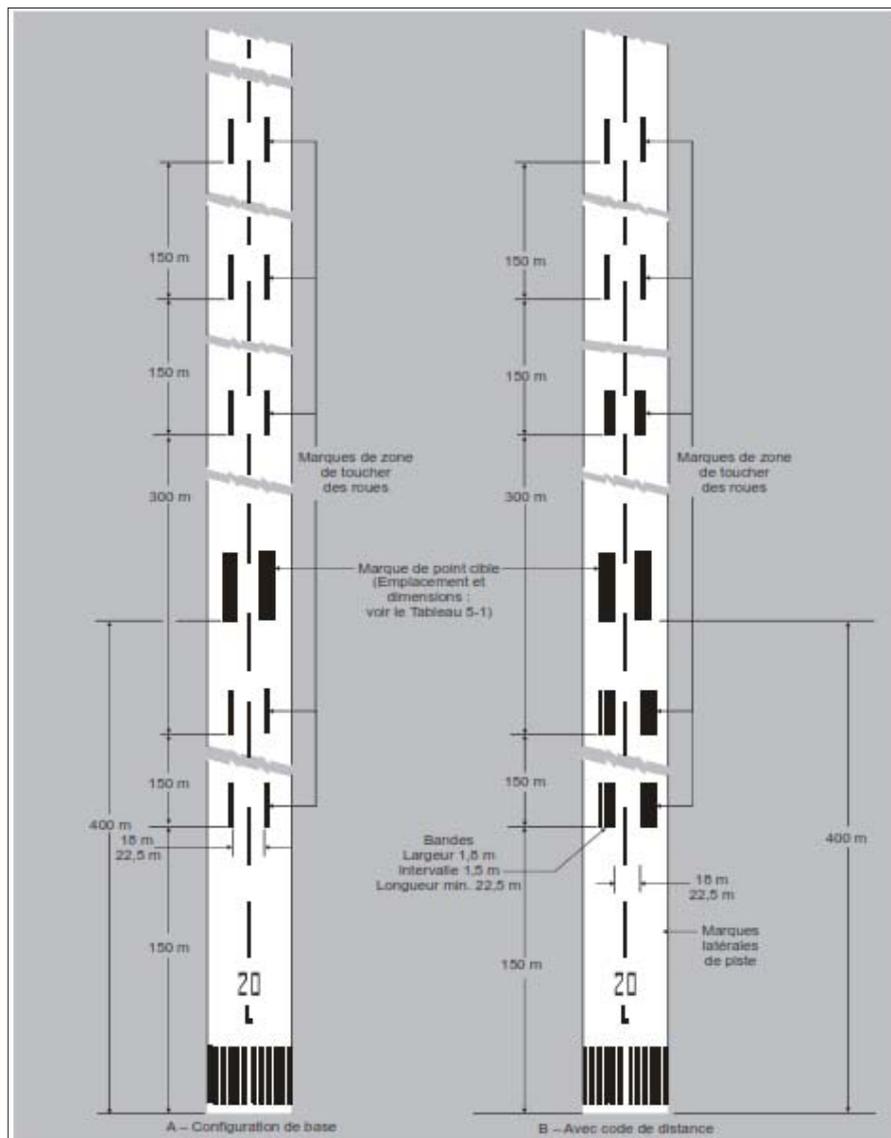


Figure 5-5. Marques de point cible et de zone de toucher des roues
(la figure montre le cas d'une piste dont la longueur est égale ou supérieure à 2400 m)

5.2.8 Marques axiales de voie de circulation

Emploi

5.2.8.1 Des marques axiales seront disposées sur les voies de circulation et aires de trafic avec revêtement lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 de manière à assurer un guidage continu entre l'axe de la piste et les postes de stationnement d'aéronef.

5.2.8.2 Réservé.

5.2.8.3 Des marques axiales de voie de circulation seront disposées sur une piste en dur lorsque la piste fait partie d'un itinéraire normalisé de circulation au sol, et :

- a) il n'y a pas de marques d'axe de piste ; ou
- b) lorsque l'axe de la voie de circulation ne coïncide pas avec l'axe de la piste.

5.2.8.4 Des marques axiales améliorées de voie de circulation seront mises en place lorsqu'il est nécessaire d'indiquer la proximité d'un point d'attente avant piste.

La mise en place de marques axiales améliorées de voie de circulation peut faire partie des mesures de prévention des incursions sur piste.

5.2.8.5 Si des marques axiales améliorées de voie de circulation sont mises en place, elles le seront à chaque intersection entre une voie de circulation et une piste.

Emplacement

5.2.8.6 Sur les parties rectilignes d'une voie de circulation, les marques axiales seront disposées le long de l'axe de cette voie et dans les courbes, ces marques feront suite à la ligne axiale de la partie rectiligne de cette voie, en demeurant à une distance constante du bord extérieur du virage.

Voir le § 3.9.6 et la Figure 3-2.

5.2.8.7 À l'intersection d'une voie de circulation et d'une piste, lorsque la voie de circulation est utilisée comme sortie de piste, les marques axiales de voie de circulation seront raccordées aux marques d'axe de piste comme il est indiqué sur les Figures 5-6 et 5-26. Les marques axiales de voie de circulation seront prolongées parallèlement aux marques d'axe de piste sur une distance d'au moins 60 m au-delà du point de tangence lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 et sur une distance d'au moins 30 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

5.2.8.8 Lorsque des marques axiales de voie de circulation sont disposées sur une piste conformément au § 5.2.8.3, ces marques seront apposées le long de l'axe de la voie de circulation.

5.2.8.9 Si une marque axiale améliorée de voie de circulation est mise en place :

a) elle s'étendra de la marque de point d'attente avant piste conforme au schéma A (défini à la Figure 5-6, Marques de voie de circulation) jusqu'à une distance d'au plus 47 m dans la direction d'éloignement par rapport à la piste. Voir la Figure 5-7 (a).

b) Si la marque axiale améliorée de voie de circulation coupe une seconde marque de point d'attente avant piste, comme une marque pour une piste avec approche de précision catégorie II ou III, à une distance de moins de 47 m de la première marque, elle sera interrompue 0,9 m avant et après la marque de point d'attente avant piste qu'elle coupe. Elle continuera au-delà de cette seconde marque sur au moins trois traits ou sur 47 m du début à la fin, si cette valeur est plus grande. Voir la Figure 5-7 (b).

c) Si la marque axiale améliorée de voie de circulation traverse une intersection entre deux voies de circulation à moins de 47 m de la marque de point d'attente avant piste, elle sera interrompue 1,5 m avant et après l'axe de la voie de circulation qu'elle traverse. Elle continuera au-delà de l'intersection sur au moins trois traits ou sur 47 m du début à la fin, si cette valeur est plus grande. Voir la Figure 5-7 (c).

d) Si deux axes de voie de circulation convergent à une marque de point d'attente avant piste ou à un point situé avant, la longueur des traits intérieurs ne sera pas inférieure à 3 m. Voir la Figure 5-7 (d).

e) S'il y a deux marques de point d'attente avant piste en opposition et si la distance entre ces marques est inférieure à 94 m, la marque axiale améliorée de voie de circulation s'étendra sur toute cette distance. Elle ne s'étendra pas au-delà de l'une ou l'autre des marques de point d'attente avant piste. Voir la Figure 5-7 (e).

Caractéristiques

5.2.8.10 Les marques axiales de voie de circulation auront au moins 15 cm de largeur et seront ininterrompues, sauf lorsqu'elles coupent des marques de point d'attente avant piste ou des marques de point d'attente intermédiaire, comme le montre la Figure 5-6.

5.2.8.11 Les marques axiales améliorées de voie de circulation seront conformes à celles montrées à la Figure 5-7.

5.2.9 Marque d'aire de demi-tour sur piste

Emploi

5.2.9.1 Lorsqu'une aire de demi-tour sur piste est prévue, une marque d'aire de demi-tour sur piste sera disposée de manière à assurer un guidage continu afin de permettre aux avions d'effectuer un virage de 180° et de s'aligner sur l'axe de piste.

Emplacement

5.2.9.2 La marque d'aire de demi-tour sur piste sera incurvée depuis l'axe de piste vers l'aire de demi-tour

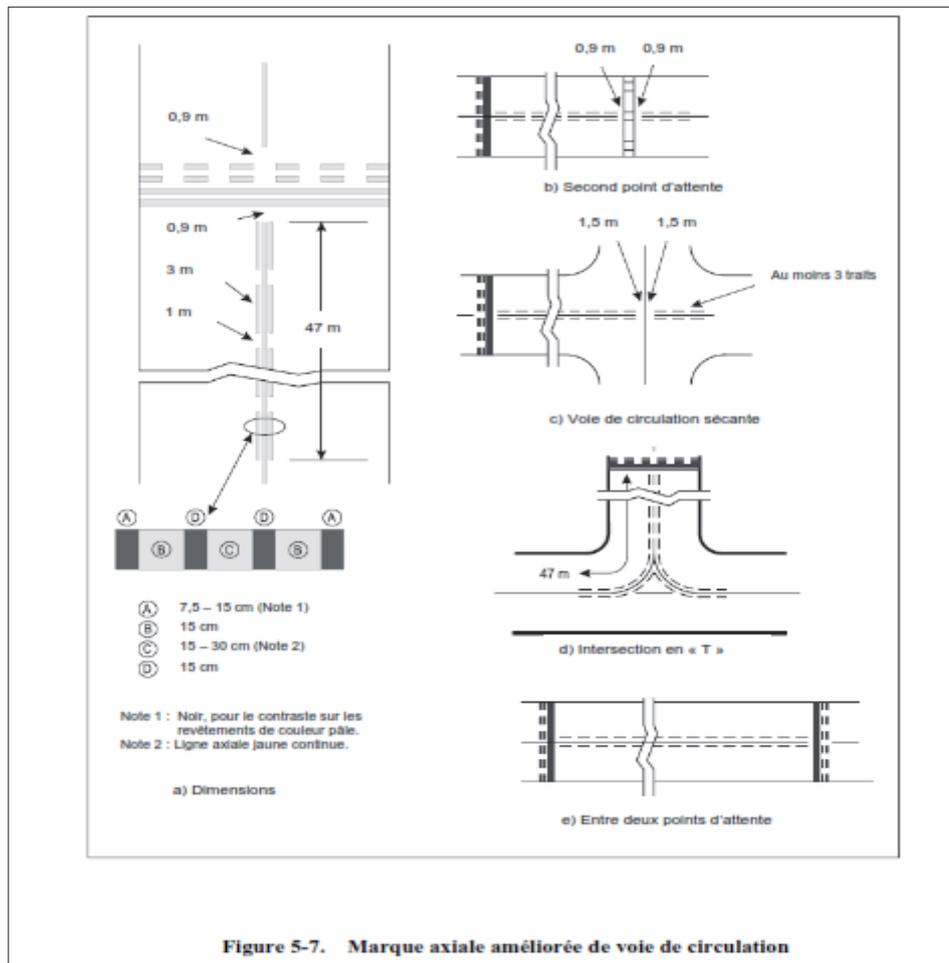


Figure 5-7. Marques axiales améliorées de voie de circulation

5.2.10 Marques de point d'attente avant piste

Emploi et emplacement

5.2.10.1 Des marques de point d'attente avant piste seront disposées pour indiquer l'emplacement d'un point d'attente avant piste.

Voir le § 5.4.2 en ce qui concerne l'installation de panneaux aux points d'attente avant piste.

Caractéristiques

5.2.10.2 À l'intersection d'une voie de circulation d'une part et d'une piste à vue, d'une piste avec approche classique ou d'une piste de décollage, d'autre part, la marque de point d'attente avant piste se présentera comme il est indiqué dans la Figure 5-6, schéma A.

5.2.10.3 Lorsqu'un seul et unique point d'attente avant piste est prévu à l'intersection d'une voie de circulation et d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III, la marque de point d'attente se présentera comme il est indiqué dans la Figure 5-6, schéma A. Lorsque deux ou trois points d'attente avant piste sont prévus à une telle intersection, la marque de point d'attente la plus rapprochée de la piste se présentera comme il est indiqué dans la Figure 5-6, schéma A, et la marque la plus éloignée de la piste comme dans la Figure 5-6, schéma B.

5.2.10.4 Les marques de point d'attente avant piste disposées à un point d'attente avant piste établi conformément au § 3.12.3 se présenteront comme il est indiqué dans la Figure 5-6, schéma A.

5.2.10.5 Dans les cas où une plus grande visibilité du point d'attente avant piste est nécessaire, les marques correspondantes se présenteront comme il est indiqué dans la Figure 5-8, schéma A ou B, selon ce qui est approprié.

5.2.10.6 Lorsque des marques de point d'attente avant piste conformes au schéma B sont disposées sur une zone où elles peuvent s'étendre sur une longueur dépassant 60 m, l'inscription « CAT II » ou « CAT III », selon le cas, sera portée à la surface de la chaussée aux extrémités de la marque de point d'attente avant piste et

à intervalles égaux de 45 m au maximum entre deux inscriptions successives. Les lettres devraient avoir une hauteur d'au moins 1,8 m et devraient être placées à une distance de la marque ne dépassant pas 0,9 m.

5.2.10.7 Les marques de point d'attente avant piste disposées à une intersection de pistes seront perpendiculaires à l'axe de la piste qui fait partie de l'itinéraire normalisé de circulation à la surface. Elles se présenteront comme il est indiqué dans la Figure 5-8, schéma A.

5.2.11 Marque de point d'attente intermédiaire

Emploi et emplacement

5.2.11.1 Une marque de point d'attente intermédiaire sera disposée à côté d'un point d'attente intermédiaire.

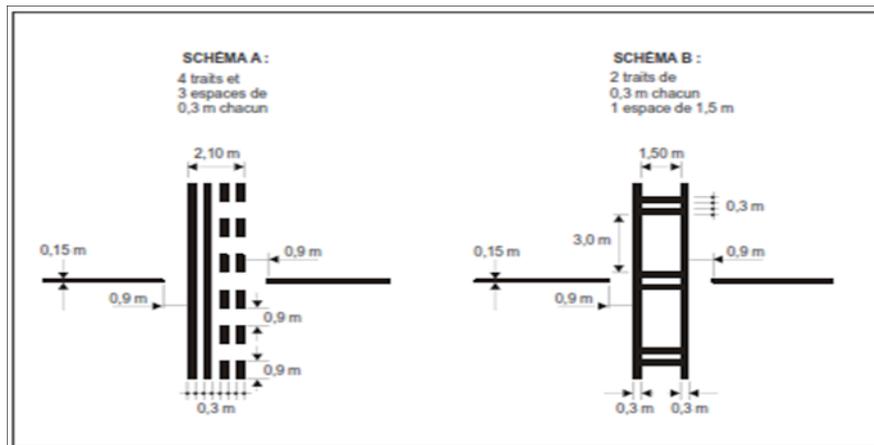


Figure 5-8. Marques de point d'attente avant piste

5.2.11.2 Réservé

5.2.11.3 Lorsqu'une marque de point d'attente intermédiaire est disposée à l'intersection de deux voies de circulation avec revêtement, elle sera placée transversalement à la voie de circulation, à une distance suffisante du côté le plus rapproché de la voie de circulation sécante pour assurer la marge de sécurité nécessaire entre des avions qui circulent au sol. Cette marque coïncidera avec une barre d'arrêt ou des feux de point d'attente intermédiaire, lorsqu'il y en a.

5.2.11.4 Réservé.

Caractéristiques

5.2.11.5 La marque de point d'attente intermédiaire consistera en une ligne simple discontinue, comme l'illustre la Figure 5-6.

5.2.12 Marque de point de vérification VOR d'aérodrome

Emploi

5.2.12.1 Lorsqu'il existe un point de vérification VOR sur un aérodrome, il sera indiqué par une marque et un panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome.

Voir le § 5.4.4 en ce qui concerne le panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome.

5.2.12.2 Choix de l'emplacement.

La NMO - E du RAC 15 - PARTIE 1, contient des éléments indicatifs sur le choix de l'emplacement des points de vérification VOR d'aérodrome.

Emplacement

5.2.12.3 La marque de point de vérification VOR d'aérodrome sera centrée sur le point où un aéronef doit se trouver pour recevoir le signal VOR correct.

Caractéristiques

5.2.12.4 Une marque de point de vérification VOR d'aérodrome sera constituée par un cercle de 6 m de diamètre, dont l'épaisseur de trait sera de 15 cm [voir Figure 5-9 (A)].

5.2.12.5 Lorsqu'il est préférable qu'un aéronef soit orienté dans une direction déterminée, une ligne sera tracée au travers du cercle, orientée selon l'azimut voulu. Cette ligne devrait dépasser de 6 m l'extérieur du cercle dans la direction voulue et se terminer par une flèche. L'épaisseur de cette ligne devrait être de 15 cm [voir Figure 5-9 (B)].

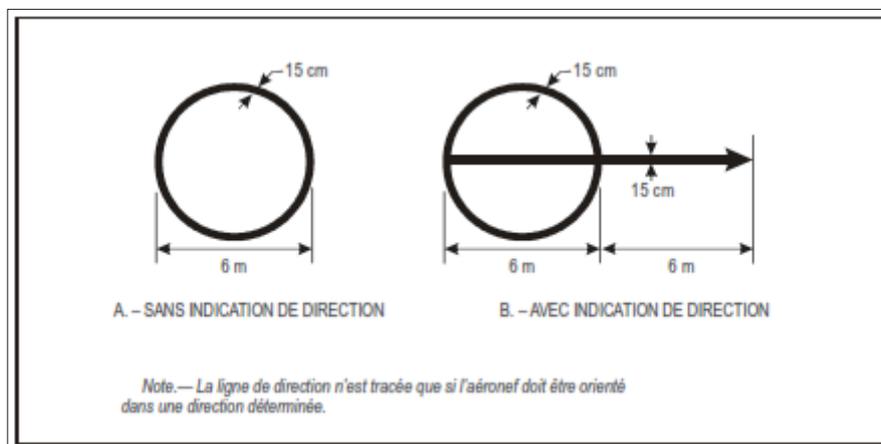


Figure 5-9. Marques de point de vérification VOR d'aérodrome

5.2.12.6 Une marque de point de vérification VOR sera peinte de préférence en blanc, mais sa couleur différera de celle utilisée pour les marques des voies de circulation.

Pour plus de contraste, les marques peuvent être bordées de noir.

5.2.13 Marque de poste de stationnement d'aéronef

Des éléments indicatifs sur la disposition des marques de poste de stationnement d'aéronef figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

Emploi

5.2.13.1 Des marques de poste de stationnement d'aéronef seront disposées sur une aire de trafic avec revêtement.

Emplacement

5.2.13.2 Les marques de poste de stationnement d'aéronef disposées sur une aire de trafic avec revêtement seront situées de manière à assurer les dégagements spécifiés au § 3.13.6 et au § 3.15.9, respectivement, lorsque la roue avant suit ces marques.

Caractéristiques

5.2.13.3 Les marques de poste de stationnement d'aéronef comprendront notamment, selon la configuration de stationnement et en complément des autres aides de stationnement, les éléments suivants : une marque d'identification de poste de stationnement, une ligne d'entrée, une barre de virage, une ligne de virage, une barre d'alignement, une ligne d'arrêt et une ligne de sortie.

5.2.13.4 Une marque d'identification de poste de stationnement (lettre et/ou chiffre) sera incorporée à la ligne d'entrée, à une faible distance après le début de celle-ci. La hauteur de la marque d'identification devra être suffisante pour qu'elle puisse être lue du poste de pilotage des aéronefs appelés à utiliser le poste de stationnement.

5.2.13.5 Lorsque deux séries de marques de poste de stationnement d'aéronef sont superposées afin de permettre un emploi plus souple de l'aire de trafic et qu'il est difficile de déterminer lesquelles, parmi les marques

de poste de stationnement, doivent être suivies ou lorsque la sécurité risque d'être compromise s'il y a méprise sur les marques à suivre, l'identification des aéronefs auxquels chaque série de marques est destinée sera ajoutée à l'identification du poste de stationnement.

Exemple : 2A-B747, 2B-F28.

5.2.13.6 Les lignes d'entrée, les lignes de virage et les lignes de sortie seront en principe continues et leur largeur sera au moins égale à 15 cm. Lorsque plusieurs séries de marques sont superposées sur un poste de stationnement, ces lignes devront être continues pour les aéronefs les plus pénalisants et discontinues pour les autres aéronefs.

5.2.13.7 Le rayon des sections courbes des lignes d'entrée, de virage et de sortie, devra convenir pour le plus pénalisant des types d'aéronefs auxquels les marques sont destinées.

5.2.13.8 S'il y a lieu d'indiquer que les aéronefs doivent circuler dans un seul sens, des pointes de flèche montrant la direction à suivre seront incorporées aux lignes d'entrée et de sortie.

5.2.13.9 Une barre de virage sera placée perpendiculairement à la ligne d'entrée, au droit du pilote occupant le siège de gauche, au point où doit être amorcé un virage. Cette barre aura une longueur au moins égale à 6 m et une largeur au moins égale à 15 cm, et comportera une pointe de flèche indiquant le sens du virage.

Les distances qui doivent être maintenues entre la barre de virage et la ligne d'entrée peuvent varier en fonction du type d'aéronef, compte tenu du champ de vision du pilote.

5.2.13.10 Si plusieurs barres de virage et/ou plusieurs lignes d'arrêt sont nécessaires, celles-ci seront codées.

5.2.13.11 Une barre d'alignement sera placée de manière à coïncider avec le prolongement de l'axe de l'aéronef, ce dernier étant dans la position de stationnement spécifiée, et de manière à être visible pour le pilote au cours de la phase finale de la manœuvre de stationnement. Cette barre aura une largeur d'au moins 15 cm.

5.2.13.12 Une ligne d'arrêt sera placée perpendiculairement à la barre d'alignement, au droit du pilote occupant le siège de gauche, au point d'arrêt prévu. Cette barre aura une longueur au moins égale à 6 m et une largeur au moins égale à 15 cm.

Les distances qui doivent être maintenues entre la ligne d'arrêt et la ligne d'entrée peuvent varier en fonction du type d'aéronef, compte tenu du champ de vision du pilote.

5.2.14 Lignes de sécurité d'aire de trafic
Des éléments indicatifs sur les lignes de sécurité d'aire de trafic figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

Emploi

5.2.14.1 Sur une aire de trafic avec revêtement, on disposera des lignes de sécurité d'aire de trafic qu'exigent les configurations de stationnement et les installations au sol.

Emplacement

5.2.14.2 Les lignes de sécurité d'aire de trafic seront situées de manière à délimiter les zones destinées à être utilisées par les véhicules au sol et autre matériel d'avitaillement et d'entretien d'aéronef, etc., afin d'assurer une démarcation de sécurité par rapport aux aéronefs.

Caractéristiques

5.2.14.3 Les lignes de sécurité d'aire de trafic comprendront notamment les lignes de dégagement de bout d'aile et les lignes de délimitation de voie de service qu'exigent les configurations de stationnement et les installations au sol.

5.2.14.4 Une ligne de sécurité d'aire de trafic sera une ligne continue d'une largeur d'au moins 10 cm.

5.2.15 Marques de point d'attente sur voie de service

Emploi

5.2.15.1 Des marques de point d'attente sur voie de service seront disposées à tous les raccordements entre une voie de service et une piste.

Emplacement

5.2.15.2 Les marques de point d'attente sur voie de service seront placées en travers de la voie, au point d'attente.

Caractéristiques

5.2.15.3 Les marques de point d'attente sur voie de service seront conformes à la réglementation routière locale.

5.2.16 Marque d'obligation

Des éléments indicatifs sur la marque d'obligation figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

Emploi

5.2.16.1 Lorsqu'il est impossible d'installer un panneau d'obligation conformément aux dispositions du § 5.4.2.1, une marque d'obligation sera disposée sur la surface de la chaussée.

5.2.16.2 Un panneau d'obligation sera complété par une marque d'obligation lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'exploitation, par exemple dans le cas des voies de circulation de largeur supérieure à 60 m ou pour aider à prévenir les incursions sur piste.

Emplacement

5.2.16.3 La marque d'obligation sur les voies de circulation dont la lettre de code est A, B, C ou D sera située en travers de la voie de circulation et s'étendra symétriquement de part et d'autre de l'axe de la voie de circulation, du côté attente de la marque de point d'attente avant piste, comme le montre la Figure 5-10 (A). La distance entre le bord le plus proche de la marque et la marque de point d'attente avant piste ou la marque axiale de voie de circulation ne sera pas inférieure à 1 m.

5.2.16.4 La marque d'obligation sur les voies de circulation dont la lettre de code est E ou F sera située des deux côtés de la marque axiale de voie de circulation, du côté attente de la marque de point d'attente avant piste, comme il est indiqué dans la Figure 5-10 (B). La distance entre le bord le plus proche de la marque et la marque de point d'attente avant piste ou la marque axiale de voie de circulation ne sera pas inférieure à 1 m.

5.2.16.5 Une marque d'obligation ne sera pas implantée sur une piste, sauf si c'est nécessaire pour l'exploitation.

Caractéristiques

5.2.16.6 Une marque d'obligation sera constituée d'une inscription blanche sur un fond rouge. Sauf dans le cas d'une marque d'entrée interdite, l'inscription fournira des renseignements identiques à ceux du panneau d'obligation correspondant.

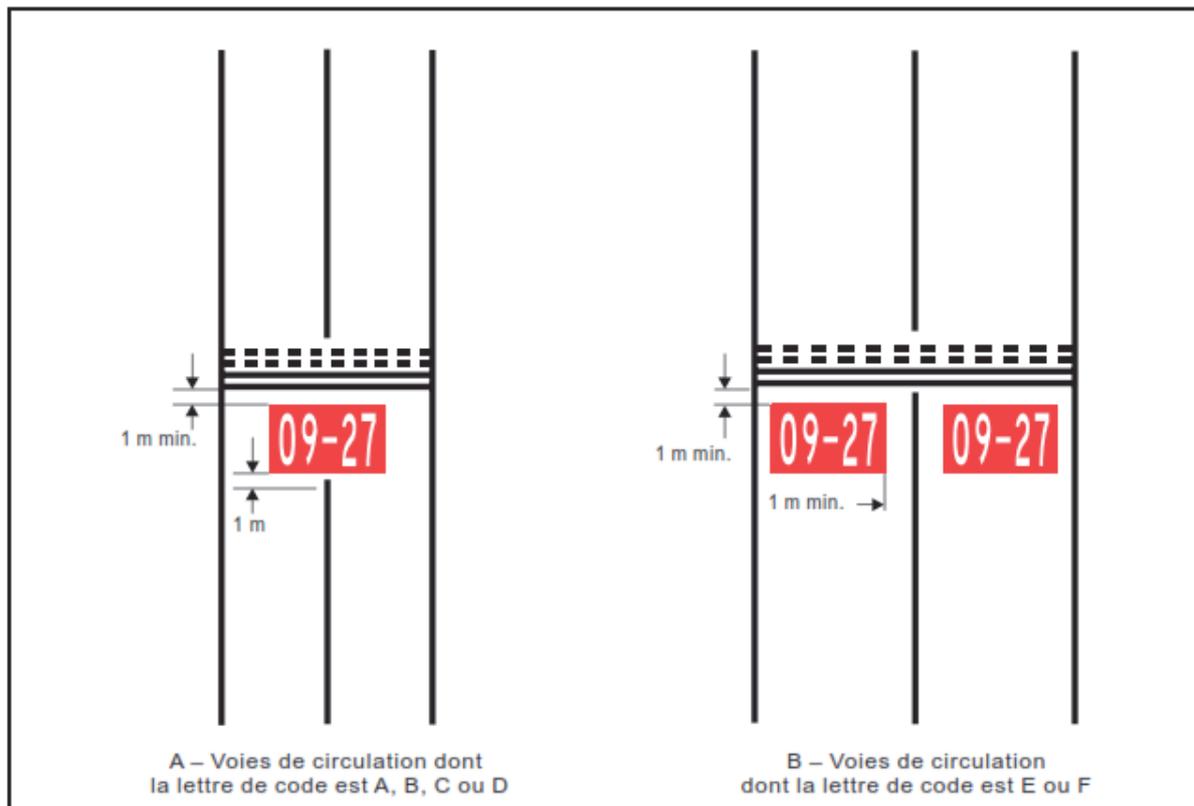


Figure 5-10. Marque d'obligation

5.2.16.7 Une marque d'entrée interdite doit être constituée de l'inscription blanche NO ENTRY (ENTRÉE INTERDITE) sur un fond rouge.

5.2.16.8 En cas de contraste insuffisant entre la marque d'obligation et la surface de la chaussée, la marque comprendra une bordure appropriée, de préférence blanche ou noire.

5.2.16.9 La hauteur des caractères des inscriptions sera de 4 m là où la lettre de code est C, D, E ou F, et de 2 m, là où la lettre de code est A ou B. Les inscriptions auront la forme et les proportions indiquées dans la NMO 3.

5.2.16.10 Le fond sera rectangulaire et s'étendra sur moins de 0,5 m au-delà des extrémités de l'inscription, latéralement et verticalement.

5.2.17 Marque d'indication

Des éléments indicatifs sur les marques d'indication figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

Emploi

5.2.17.1 Lorsqu'un panneau d'indication serait normalement installé mais qu'il n'est pas pratique de l'installer, comme l'a déterminé l'autorité compétente, une marque d'indication sera apposée sur la surface de la chaussée.

5.2.17.2 Lorsque cela est nécessaire pour l'exploitation, un panneau d'indication sera complété par une marque d'indication.

5.2.17.3 Des marques d'indication (emplacement/direction) seront apposées avant et après les intersections complexes de voies de circulation ainsi qu'aux endroits où l'expérience opérationnelle a révélé que l'ajout de marques d'emplacement de voies de circulation pourrait aider les équipages de conduite dans leurs manœuvres au sol.

5.2.17.4 Des marques d'indication (emplacement) seront apposées sur la surface de la chaussée à intervalles réguliers le long des voies de circulation de grande longueur.

Emplacement

5.2.17.5 Les marques d'indication seront disposées en travers de la surface de la voie de circulation ou de l'aire de trafic lorsque cela est nécessaire, et elles seront placées de façon à être lisibles du poste de pilotage d'un avion en approche.

Caractéristiques

5.2.17.6 Les marques d'indication seront inscrites :

- a) en jaune sur fond noir, lorsqu'elles remplacent ou complètent des panneaux d'emplacement ;
- b) en noir sur fond jaune, lorsqu'elles remplacent ou complètent des panneaux de direction ou de destination.

5.2.17.7 En cas de contraste insuffisant entre le fond d'une marque d'indication et la surface de la chaussée, la marque comprendra :

- a) une bordure noire lorsqu'elle est inscrite en noir ;
- b) une bordure jaune lorsqu'elle est inscrite en jaune.

5.2.17.8 La hauteur des caractères sera de 4 m. Les inscriptions auront la forme et les proportions indiquées dans la NMO 3.

5.3 FEUX

5.3.1 Généralités

Feux qui peuvent être dangereux pour la sécurité des aéronefs

5.3.1.1 Tout feu non aéronautique au sol qui est situé à proximité d'un aérodrome et qui risque d'être dangereux pour la sécurité des aéronefs sera éteint, masqué ou modifié de façon à supprimer la cause de ce danger.

Émissions laser pouvant compromettre la sécurité des aéronefs

5.3.1.2 Afin de protéger les aéronefs contre les effets préjudiciables des émetteurs laser, les zones protégées suivantes seront établies autour des aérodromes:

- zone de vol sans danger de faisceau laser (LFFZ) ;
- zone de vol critique en ce qui concerne les faisceaux laser (LCFZ) ;
- zone de vol sensible aux faisceaux laser (LSFZ).

1. — On peut utiliser les Figures 5-11, 5-12 et 5-13 pour déterminer les niveaux d'exposition et les distances qui permettent de protéger suffisamment les vols.

2. — Les restrictions applicables à l'utilisation de faisceaux laser dans les trois zones de vol protégées, à savoir LFFZ, LCFZ et LSFZ, ne concernent que les faisceaux laser visibles. Les émetteurs laser utilisés par les autorités d'une manière compatible avec la sécurité des vols sont exclus. Dans tout l'espace aérien navigable, le niveau d'éclairement énergétique de quelque faisceau laser que ce soit, visible ou invisible, n'est pas censé dépasser l'exposition maximale admissible (MPE), à moins que les autorités n'en aient été informées et qu'une permission n'ait été obtenue.

3. — Les zones de vol protégées sont destinées à atténuer le risque lié à l'emploi d'émetteurs laser dans le voisinage d'aérodromes.

4. — De plus amples éléments indicatifs sur les façons de protéger les vols contre les effets préjudiciables des émetteurs laser figurent dans le Manuel sur les émetteurs laser et la sécurité des vols (Doc 9815).

5.— Voir aussi le RAC 11 PARTIE 2 — Services de la circulation aérienne, Chapitre 2.

Feux pouvant prêter à confusion

5.3.1.3 Les feux non aéronautiques au sol qui, en raison de leur intensité, de leur configuration ou de leur couleur, risquent de prêter à confusion ou d'empêcher que les feux aéronautiques au sol ne soient interprétés clairement, seront éteints, masqués ou modifiés de façon à supprimer ces risques. Devront faire

l'objet d'une attention particulière tous les feux non aéronautiques au sol qui sont visibles de l'espace aérien et situés à l'intérieur des aires ci-après :

a) Piste aux instruments — chiffre de code 4 :

dans les aires en amont du seuil et en aval de l'extrémité de la piste, sur une longueur d'au moins 4 500 m à partir du seuil et de l'extrémité de la piste, et sur une largeur de 750 m de part et d'autre du prolongement de l'axe de piste.

b) Piste aux instruments — chiffre de code 2 ou 3 :

aires analogues à celles spécifiées à l'alinéa a), sauf que la longueur devrait être d'au moins 3 000 m.

c) Piste aux instruments — chiffre de code 1 et piste à vue :

dans les aires d'approche.

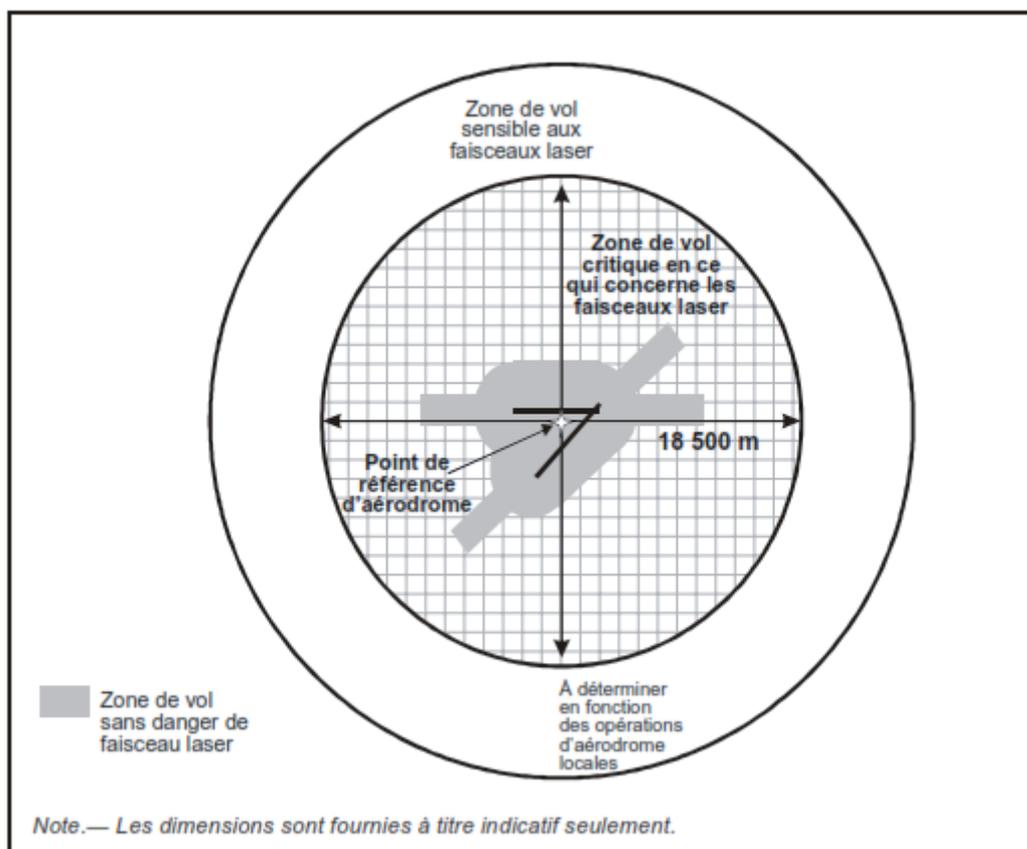


Figure 5-11. Zones de vol protégées

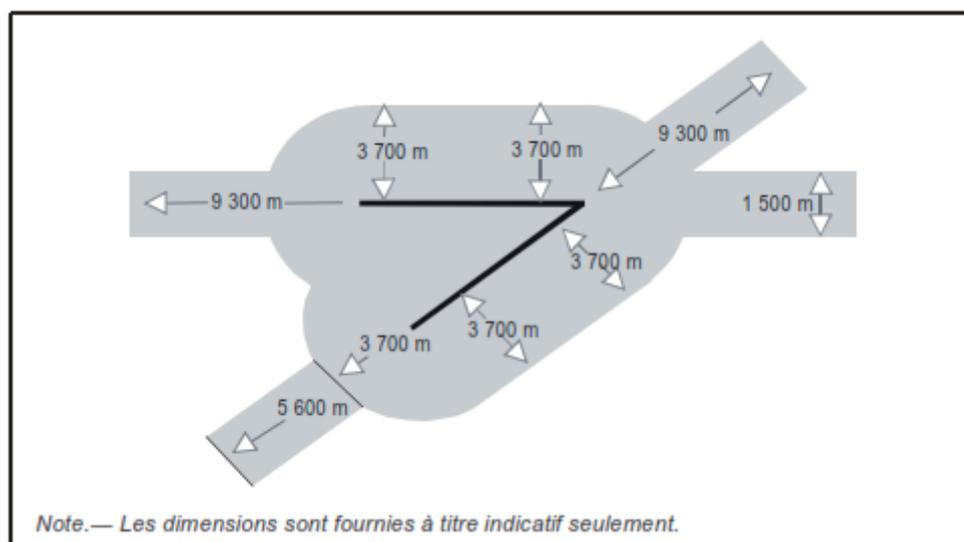


Figure 5-12. Zone de vol sans danger de faisceau laser pour pistes multiples

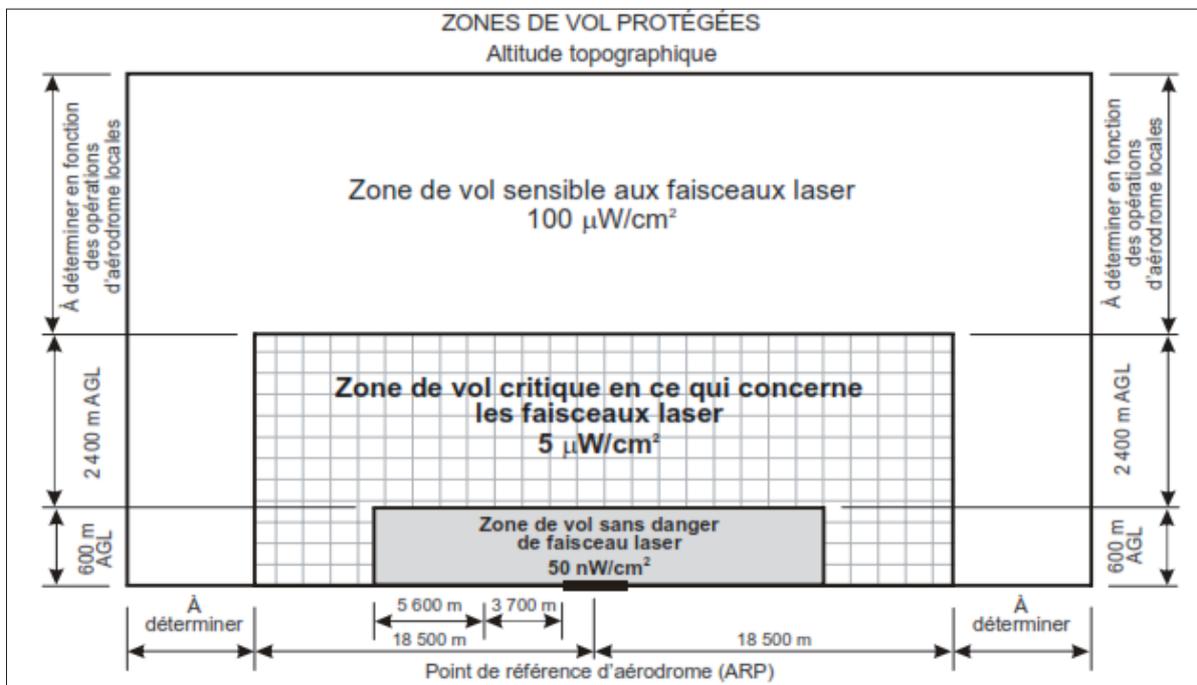


Figure 5-13. Zones de vol protégées avec indication du niveau maximal d'éclairement énergétique des faisceaux laser visibles

Feux aéronautiques au sol susceptibles de prêter à confusion pour les marins

Dans le cas des feux aéronautiques au sol situés au voisinage d'étendues d'eau navigables, il faut s'assurer qu'ils ne prêtent pas à confusion pour les marins.

Montures et supports des feux

La section 9.9 contient des renseignements au sujet de l'implantation du matériel et des installations sur les aires opérationnelles, et le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 6^e Partie, contient des éléments indicatifs sur la frangibilité des montures et des supports des feux.

Feux d'approche hors sol

5.3.1.4 Les feux d'approche hors sol et leurs montures devront être frangibles. Toutefois, lorsqu'un feu et sa monture se trouvent dans la partie du balisage lumineux d'approche qui est située à plus de 300 m du seuil :

- a) et que la hauteur de la monture dépasse 12 m, seuls les 12 m supérieurs devront être frangibles ;
- b) et que la monture est entourée d'objets non frangibles, seule la partie de la monture qui s'élève au-dessus des objets avoisinants devra être frangible.

5.3.1.5 Lorsque la monture ou le support d'un feu d'approche ne sont pas assez visibles par eux-mêmes, ils seront balisés en conséquence.

Feux hors sol

5.3.1.6 Les feux hors sol de piste, de prolongement d'arrêt et de voie de circulation seront frangibles. Leur hauteur sera assez faible pour laisser une garde suffisante aux hélices et aux fuseaux-moteurs des aéronefs à réaction.

Feux encastrés

5.3.1.7 Les feux encastrés à la surface des pistes, des prolongements d'arrêt, des voies de circulation et des aires de trafic seront conçus et montés de manière à supporter le passage des roues d'un aéronef sans dommages pour l'aéronef ni pour les feux.

5.3.1.8 La température produite par conduction ou par rayonnement à l'interface entre un feu encastré installé et un pneu d'aéronef ne dépassera pas 160 °C au cours d'une période d'exposition de 10 minutes.

Des éléments indicatifs sur la mesure de la température des feux encastrés figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

Intensité lumineuse et réglage de l'intensité

Au crépuscule ou par mauvaise visibilité, de jour, un balisage lumineux peut être plus efficace que le balisage diurne. Pour être efficaces dans de telles conditions ou, de nuit, lorsque la visibilité est mauvaise, les feux doivent avoir l'intensité requise dans chaque cas. Pour obtenir l'intensité requise il est d'ordinaire nécessaire de disposer de feux directionnels, qui doivent être visibles sous un angle suffisant et orientés de manière à répondre aux besoins de l'exploitation. Le dispositif de balisage lumineux de piste doit être considéré comme un tout afin que les intensités relatives des feux soient convenablement ajustées pour répondre à un même but. (Voir NMO A, section 15, et le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.)

5.3.1.9 L'intensité des feux de piste sera suffisante pour les conditions minimales de visibilité ou de luminosité ambiante dans lesquelles la piste est destinée à être utilisée et sera compatible avec celle des feux de la section la plus proche du dispositif lumineux d'approche éventuellement installé.

L'intensité des feux d'un dispositif lumineux d'approche peut être supérieure à celle du balisage lumineux de piste, mais il convient d'éviter des variations brusques d'intensité qui pourraient donner au pilote l'illusion que la visibilité varie pendant son approche.

5.3.1.10 Les dispositifs lumineux à haute intensité seront dotés de moyens de réglage permettant d'adapter l'intensité lumineuse aux conditions du moment. Des réglages d'intensité distincts ou d'autres méthodes appropriées seront prévus afin que les dispositifs ci-après, lorsqu'ils sont installés, puissent fonctionner avec des intensités compatibles :

- dispositifs lumineux d'approche ;
- feux de bord de piste ;
- feux de seuil de piste ;
- feux d'extrémité de piste ;
- feux d'axe de piste ;
- feux de zone de toucher des roues ;
- feux axiaux de voie de circulation.

5.3.1.11 Sur le périmètre et à l'intérieur de l'ellipse définissant le faisceau principal dans la NMO 2, Figures A2-1 à A2-10, la valeur d'intensité maximale ne devra pas être supérieure à trois fois la valeur d'intensité minimale mesurée selon les indications de la NMO 2 (voir la Note 2 des notes communes aux Figures A2-1 à A2-11).

5.3.1.12 Sur le périmètre et à l'intérieur du rectangle définissant le faisceau principal dans la NMO 2, Figures A2-12 à A2-20, la valeur d'intensité maximale ne devra pas être supérieure à trois fois la valeur d'intensité minimale mesurée selon les indica-

tions de la NMO 2 (voir la Note 2 des notes communes aux Figures A2-12 à A2-21).

5.3.2 Balisage lumineux de secours

Emploi

5.3.2.1 Sur les aérodromes équipés d'un balisage de piste, mais ne disposant pas d'une source d'alimentation électrique auxiliaire, des feux de secours satisfaisants qui pourront être facilement installés, sur la piste principale au moins, en cas d'interruption de fonctionnement du balisage lumineux normal seront prévus.

Le balisage lumineux de secours peut également servir à baliser les obstacles ou à délimiter les voies de circulation et les aires de manœuvre.

Emplacement

5.3.2.2 Lorsqu'il est installé sur une piste, le balisage lumineux de secours sera au moins conforme à la configuration exigée pour une piste avec approche à vue.

Caractéristiques

5.3.2.3 La couleur des feux du balisage lumineux de secours sera conforme aux spécifications de couleur du balisage lumineux de piste. Toutefois, lorsqu'il est impossible de disposer des feux colorés pour le seuil et l'extrémité de piste, tous les feux seront blanc variable ou d'une couleur aussi voisine que possible du blanc variable.

5.3.3 Phares aéronautiques

Emploi

5.3.3.1 Si cela est nécessaire pour l'exploitation, tout aérodrome destiné à être utilisé de nuit sera doté d'un phare d'aérodrome ou d'un phare d'identification.

5.3.3.2 Pour déterminer si un phare est nécessaire, on tiendra compte des exigences de la circulation aérienne à l'aérodrome, de caractéristiques facilement repérables de l'aérodrome par rapport à son environnement et de l'installation d'autres aides visuelles et non visuelles qui facilitent la localisation de l'aérodrome.

Phare d'aérodrome

5.3.3.3 Tout aérodrome destiné à être utilisé de nuit sera doté d'un phare d'aérodrome si l'une ou plusieurs des conditions suivantes se présentent :

- a) les aéronefs naviguent essentiellement à vue ;
- b) la visibilité est souvent réduite ; ou
- c) du fait des lumières ou du relief environnants, l'aérodrome est difficile à repérer en vol.

Emplacement

5.3.3.4 Le phare d'aérodrome sera placé sur l'aérodrome même ou dans son voisinage immédiat dans une zone à faible éclairage de fond.

5.3.3.5 L'emplacement du phare d'aérodrome sera choisi de manière que le phare ne soit pas masqué par des objets dans des directions importantes, et qu'il n'éblouisse pas les pilotes pendant l'approche.

Caractéristiques

5.3.3.6 Le phare d'aérodrome émettra des éclats colorés alternant avec des éclats blancs, ou des éclats blancs seulement. La fréquence de l'ensemble des éclats sera de 20 à 30 à la minute. Le cas échéant, les éclats colorés émis par les phares seront verts pour les aérodromes terrestres, et jaunes pour les hydroaérodromes. S'il s'agit d'un aérodrome mixte (aérodrome terrestre et hydroaérodrome), les éclats colorés seront, le cas échéant, de la couleur correspondant à la section de l'aérodrome désignée comme installation principale.

5.3.3.7 La lumière du phare d'aérodrome sera visible sous tous les angles en azimut. Sa répartition en site s'étendra d'un angle d'au plus 1° jusqu'à un angle dont la valeur, fixée par l'autorité compétente, sera suffisante pour assurer le guidage à l'angle de site maximal pour lequel le phare est destiné à être utilisé, et l'intensité efficace de l'éclat ne sera pas inférieure à 2 000 cd.

Aux emplacements où l'on ne peut éviter un niveau élevé d'éclairage ambiant, il peut être nécessaire de multiplier l'intensité efficace de l'éclat par un facteur pouvant atteindre 10.

Phare d'identification**Emploi**

5.3.3.8 Un phare d'identification sera installé sur un aérodrome destiné à être utilisé de nuit et qui ne peut être identifié facilement en vol par d'autres moyens.

Emplacement

5.3.3.9 Le phare d'identification sera installé sur l'aérodrome même dans une zone à faible éclairage de fond.

5.3.3.10 L'emplacement du phare d'identification sera choisi de manière que le phare ne soit pas masqué par des objets dans des directions importantes, et qu'il n'éblouisse pas les pilotes pendant l'approche.

Caractéristiques

5.3.3.11 Sur un aérodrome terrestre, un phare d'identification émettra sur 360° en azimut. Sa répartition en site s'étendra d'un angle d'au plus 1° jusqu'à un angle dont la valeur, fixée par l'autorité compétente, sera suffisante pour assurer le guidage à l'angle de

site maximal pour lequel le phare est destiné à être utilisé, et l'intensité efficace de l'éclat ne sera pas inférieure à 2 000 cd.

Aux emplacements où l'on ne peut éviter un niveau élevé d'éclairage ambiant, il peut être nécessaire de multiplier l'intensité efficace de l'éclat par un facteur pouvant atteindre 10.

5.3.3.12 Un phare d'identification émettra des éclats verts à un aérodrome terrestre et des éclats jaunes à un hydroaérodrome.

5.3.3.13 Les lettres d'identification seront transmises en code morse international.

5.3.3.14 La vitesse d'émission d'identification sera de six à huit mots à la minute, la durée correspondante des points du code morse allant de 0,15 à 0,20 s par point.

5.3.4 Dispositifs lumineux d'approche**Emploi****5.3.4.1 Emploi****A. Pistes à vue**

Partout où cette installation est matériellement possible, un dispositif lumineux d'approche simplifié, répondant aux spécifications des § 5.3.4.2 à 5.3.4.9, sera installé sur une piste à vue affectée du chiffre de code 3 ou 4 et destinée à être utilisée de nuit, à moins que la piste ne soit utilisée que dans des conditions de bonne visibilité et qu'un guidage suffisant soit assuré par d'autres aides visuelles.

Un dispositif lumineux d'approche simplifié peut aussi fournir un guidage visuel de jour.

B. Pistes avec approche classique

Partout où cette installation est matériellement possible, les pistes avec approche classique seront dotées d'un dispositif lumineux d'approche simplifié répondant aux spécifications des § 5.3.4.2 à 5.3.4.9, à moins que la piste ne soit utilisée que dans des conditions de bonne visibilité ou qu'un guidage suffisant soit assuré par d'autres aides visuelles.

Il est souhaitable d'envisager soit l'installation d'un dispositif lumineux d'approche de précision de catégorie I, soit l'addition d'un dispositif lumineux de guidage vers la piste.

C. Pistes avec approche de précision de catégorie I

Partout où cette installation est matériellement possible, les pistes avec approche de précision de catégorie I seront dotées d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégorie I, répondant aux spécifications des § 5.3.4.10 à 5.3.4.21.

D. Pistes avec approche de précision des catégories II et III

Les pistes avec approche de précision de catégorie II ou III seront dotées d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégories II et III, répondant aux spécifications des § 5.3.4.22 à 5.3.4.39.

Dispositif lumineux d'approche simplifié

Emplacement

5.3.4.2 Un dispositif lumineux d'approche simplifié sera constitué par une rangée de feux disposée dans le prolongement de l'axe de piste et s'étendant si possible sur une distance d'au moins 420 m à partir du seuil et par une barre transversale de feux de 18 m ou 30 m de longueur, située à 300 m du seuil.

5.3.4.3 Les feux formant la barre transversale seront en ligne droite suivant une horizontale, perpendiculairement au prolongement de l'axe de piste et symétriquement par rapport à celui-ci. Les feux de la barre transversale seront espacés de façon à produire un effet linéaire ; toutefois, quand on utilise une barre transversale de 30 m, des vides pourront être ménagés de part et d'autre de la ligne axiale. Ces vides n'excéderont pas une valeur minimale compatible avec les besoins locaux, et aucun d'eux ne dépassera 6 m.

1. — *L'espacement utilisé couramment entre deux feux successifs de la barre transversale varie de 1 m à 4 m. On peut ménager des vides de part et d'autre de l'axe pour améliorer le guidage en azimuth dans le cas d'approches effectuées avec un certain écart latéral et pour faciliter les évolutions des véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie.*

2. — *La NMO - A, section 11, contient des éléments indicatifs sur les tolérances d'installation.*

5.3.4.4 Les feux de la ligne axiale seront espacés de 60 m ; toutefois, pour améliorer le guidage, l'intervalle pourra être réduit à 30 m. Le feu situé le plus en aval sera placé à 60 m ou à 30 m du seuil suivant l'intervalle ménagé entre les feux axiaux.

5.3.4.5 S'il est matériellement impossible de disposer la ligne axiale sur une distance de 420 m à partir du seuil, cette ligne s'étendra sur 300 m de manière à atteindre la barre transversale. S'il est impossible d'adopter cette disposition, les feux de la ligne axiale seront disposés sur la plus grande distance possible, chaque feu de la ligne axiale étant alors constitué par une barrette d'au moins 3 m de longueur. À condition que le dispositif d'approche ait une barre transversale à 300 m du seuil, une barre transversale supplémentaire sera installée à 150 m du seuil.

5.3.4.6 Le dispositif sera situé aussi près que possible du plan horizontal passant par le seuil ; toutefois :

- a) aucun objet autre qu'une antenne d'azimut ILS ou MLS ne fera saillie au-dessus du plan des feux d'approche jusqu'à une distance de 60 m de la ligne axiale du dispositif ;

- b) aucun feu qui n'est pas situé dans la partie centrale d'une barre transversale ou d'une barrette axiale (non à leurs extrémités) ne sera masqué pour un aéronef en approche.

Toute antenne d'azimut ILS ou MLS qui fait saillie au-dessus du plan des feux devra être considérée comme un obstacle, être balisée et être dotée d'un feu d'obstacle.

Caractéristiques

5.3.4.7 Les feux d'un dispositif lumineux d'approche simplifié doivent être des feux fixes dont la couleur permettra de distinguer aisément le dispositif des autres feux aéronautiques à la surface et, des lumières étrangères au dispositif. Chaque feu de la ligne axiale sera constitué par :

- a) une source lumineuse ponctuelle, ou
- b) une barrette de sources lumineuses d'au moins 3 m de longueur.

1. — *Lorsque la barrette prévue à l'alinéa b) est formée de sources lumineuses à peu près ponctuelles, un espacement de 1,5 m entre feux adjacents de la barrette s'est révélé satisfaisant.*

2. — *Si l'on prévoit que le dispositif lumineux d'approche simplifié sera transformé en un dispositif lumineux d'approche de précision, il peut être préférable d'utiliser des barrettes de 4 m de longueur.*

3. — *Aux endroits où l'identification du dispositif lumineux d'approche simplifié est difficile de nuit du fait de la présence de lumières environnantes, ce problème peut être résolu en installant des feux à éclats successifs dans la partie extérieure du dispositif.*

5.3.4.8 Lorsqu'ils sont installés sur une piste à vue, les feux seront visibles dans tous les azimuts nécessaires à un pilote sur le parcours de base et pendant l'approche finale. L'intensité des feux devrait être suffisante dans toutes les conditions de visibilité et de luminosité ambiante pour lesquelles le dispositif a été installé.

5.3.4.9 Lorsqu'ils sont installés sur une piste avec approche classique, les feux seront visibles dans tous les azimuts nécessaires au pilote d'un aéronef qui, en approche finale, ne s'écarte pas à l'excès de la trajectoire définie par l'aide non visuelle. Ces feux devraient être conçus de manière à assurer de jour comme de nuit le guidage dans les conditions les plus défavorables de visibilité et de luminosité ambiante pour lesquelles le dispositif doit rester utilisable.

Dispositif lumineux d'approche de précision, catégorie I Emplacement

5.3.4.10 Le dispositif lumineux d'approche de précision, catégorie I, sera constitué par une

rangée de feux disposée dans le prolongement de l'axe de piste et s'étendant sur une distance de 900 m à partir du seuil de piste, et par une barre transversale de feux de 30 m de longueur, située à 300 m du seuil de piste.

L'installation d'un dispositif lumineux d'approche d'une longueur inférieure à 900 m peut avoir pour conséquence des restrictions opérationnelles de l'emploi de la piste. Voir NMO - A, section 11.

5.3.4.11 Les feux formant la barre transversale seront en ligne droite suivant une horizontale, perpendiculairement au prolongement de l'axe de piste et symétriquement par rapport à celui-ci. Les feux de la barre transversale seront espacés de façon à produire un effet linéaire ; toutefois, des vides pourront être ménagés de part et d'autre de la ligne axiale. Ces vides n'excéderont pas une valeur minimale compatible avec les besoins locaux, et aucun d'eux ne dépassera 6 m.

1.— L'espacement utilisé couramment entre deux feux successifs de la barre transversale varie de 1 m à 4 m. On peut ménager des vides de part et d'autre de l'axe pour améliorer le guidage en azimuth dans le cas d'approches effectuées avec un certain écart latéral et pour faciliter les évolutions des véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

2. — La NMO - A, section 11, contient des éléments indicatifs sur les tolérances d'installation.

5.3.4.12 Les feux de la ligne axiale seront espacés de 30 m, le feu situé le plus près du seuil étant placé à 30 m du seuil.

5.3.4.13 Le dispositif sera situé aussi près que possible du plan horizontal passant par le seuil ; toutefois :

- a) aucun objet autre qu'une antenne d'azimut ILS ou MLS ne fera saillie au-dessus du plan des feux d'approche jusqu'à une distance de 60 m de la ligne axiale du dispositif ;
- b) aucun feu qui n'est pas situé dans la partie centrale d'une barre transversale ou d'une barrette axiale (non à leurs extrémités) ne sera masqué pour un aéronef en approche.

Toute antenne d'azimut ILS ou MLS qui fait saillie au-dessus du plan des feux devra être considérée comme un obstacle, être balisée et être dotée d'un feu d'obstacle.

Caractéristiques

5.3.4.14 Les feux de ligne axiale et de barre transversale d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégorie I, doivent être des feux fixes de couleur blanc variable. À chaque position de feu de la ligne axiale, il doit y avoir :

- a) une source lumineuse ponctuelle, sur les 300 derniers mètres (pour le pilote en approche), une source lumineuse double, sur les 300 m intermédiaires, et une source lumineuse triple, sur les 300 premiers mètres de la ligne axiale, afin de fournir les indications de distance ; ou
- b) une barrette.

5.3.4.15 Là où il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au paragraphe 10.4.10 comme objectif d'entretien, à chaque position de feu de la ligne axiale, il doit y avoir :

- a) une source lumineuse ponctuelle ; ou
- b) une barrette.

5.3.4.16 Les barrettes doivent avoir une longueur d'au moins 4 m. Lorsque les barrettes se composent de sources lumineuses quasi ponctuelles, les feux seront uniformément espacés de 1,5 m au plus.

5.3.4.17 Lorsque la ligne axiale est constituée par les barrettes décrites aux § 5.3.4.14, alinéa b), ou 5.3.4.15, alinéa b), chaque barrette sera complétée par un feu à décharge de condensateur sauf si ce balisage est jugé inutile eu égard aux caractéristiques du dispositif et à la nature des conditions météorologiques.

5.3.4.18 Chacun des feux à décharge de condensateur décrits au paragraphe 5.3.4.17 émettra deux éclats par seconde, en commençant par les premiers feux du dispositif et en continuant successivement dans la direction du seuil jusqu'au dernier feu. Le circuit électrique doit être conçu de manière que ces feux puissent être commandés indépendamment des autres feux du dispositif lumineux d'approche.

5.3.4.19 Si l'élément de la rangée axiale est formé par les feux décrits au paragraphe 5.3.4.14, alinéa a), ou 5.3.4.15, alinéa a), on doit disposer, en plus de la barre transversale placée à 300 m du seuil, des barres transversales supplémentaires à 150 m, 450 m, 600 m et 750 m du seuil. Les feux formant chaque barre transversale seront disposés autant que possible en ligne droite suivant une horizontale, perpendiculairement au prolongement de l'axe de piste et symétrique-

ment par rapport à celui-ci. Les feux seront espacés de façon à produire un effet linéaire ; toutefois, des vides pourront être ménagés de part et d'autre de la ligne axiale. Ces vides n'excéderont pas une valeur minimale compatible avec les besoins locaux et aucun d'eux ne dépassera 6 m.

Voir la NMO - A, section 11, où figurent des indications détaillées sur la disposition.

5.3.4.20 Lorsque les barres transversales supplémentaires décrites au paragraphe 5.3.4.19 sont incorporées au dispositif, les feux extrêmes des barres transversales seront disposés sur deux droites qui seront parallèles à la rangée axiale ou qui convergeront sur l'axe de piste à 300 m du seuil.

5.3.4.21 Les feux devront être conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-1.

Les enveloppes de trajectoire de vol utilisées dans la conception de ces feux sont illustrées dans la NMO - A, Figure A-4.

Dispositif lumineux d'approche de précision, catégories II et III Emplacement

5.3.4.22 Le dispositif sera constitué par une rangée de feux disposée dans le prolongement de l'axe de piste et s'étendant, si possible, sur une distance de 900 m à partir du seuil de piste. En outre, le dispositif comportera deux rangées latérales de feux, d'une longueur de 270 m à partir du seuil, et deux barres transversales, une située à 150 m et l'autre à 300 m du seuil, comme l'indique la Figure 5-14. Là où il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au paragraphe 10.4.7 comme objectif d'entretien, le dispositif peut comporter deux rangées latérales de feux, d'une longueur de 240 m à partir du seuil, et deux barres transversales, une située à 150 m et l'autre à 300 m du seuil, comme l'indique la Figure 5-15.

La longueur de 900 m est fondée sur la nécessité d'assurer un guidage pour l'exploitation dans les conditions de catégories I, II et III Des dispositifs de longueur réduite peuvent permettre l'exploitation dans les conditions de catégories II et III mais ils risquent d'imposer des limitations à l'exploitation de catégorie I. Voir NMO - A, section 11.

5.3.4.23 Les feux de la ligne axiale seront espacés de 30 m, les feux les plus proches étant situés à 30 m du seuil.

5.3.4.24 Les feux formant les barrettes latérales seront placés de chaque côté de la ligne axiale et leur espacement longitudinal sera égal à celui des feux axiaux, le feu le plus proche étant situé à 30 m du seuil. Là où il peut être démontré que le ni-

veau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au paragraphe 10.4.7 comme objectif d'entretien, les feux formant les rangées latérales peuvent être placés de chaque côté de la ligne axiale avec un espacement longitudinal de 60 m, le feu le plus proche étant situé à 60 m du seuil. L'espacement latéral (ou voie) entre les feux de la rangée latérale les plus proches de l'axe ne sera ni inférieur à 18 m ni supérieur à 22,5 m ; il sera, de préférence, égal à 18 m et, de toute façon, égal à celui des feux de la zone de toucher des roues.

5.3.4.25 La barre transversale disposée à 150 m du seuil comblera les intervalles qui séparent les feux axiaux des feux de la rangée latérale.

5.3.4.26 La barre transversale disposée à 300 m du seuil doit s'étendre de chaque côté des feux axiaux jusqu'à 15 m de la ligne axiale.

5.3.4.27 Lorsque les feux de la ligne axiale situés à plus de 300 m du seuil sont constitués par les feux prescrits aux paragraphes 5.3.4.31, alinéa b), ou 5.3.4.32, alinéa b), des barres transversales supplémentaires seront installées à 450 m, à 600 m et à 750 m du seuil.

5.3.4.28 Lorsque des barres transversales supplémentaires décrites au paragraphe 5.3.4.27 sont incorporées au dispositif, les feux extrêmes de ces barres seront disposés sur deux droites parallèles à la ligne axiale ou convergeant sur l'axe de piste à 300 m du seuil.

5.3.4.29 Le dispositif sera situé aussi près que possible du plan horizontal passant par le seuil; toutefois :

- a) aucun objet autre qu'une antenne d'azimut ILS ou MLS ne fera saillie au-dessus du plan des feux d'approche jusqu'à une distance de 60 m de la ligne axiale du dispositif ;
- b) aucun feu qui n'est pas situé dans la partie centrale d'une barre transversale ou d'une barrette axiale (non à leurs extrémités) ne sera masqué pour un aéronef en approche.

Toute antenne d'azimut ILS ou MLS qui fait saillie au-dessus du plan des feux devra être considérée comme un obstacle, être balisée et être dotée d'un feu d'obstacle.

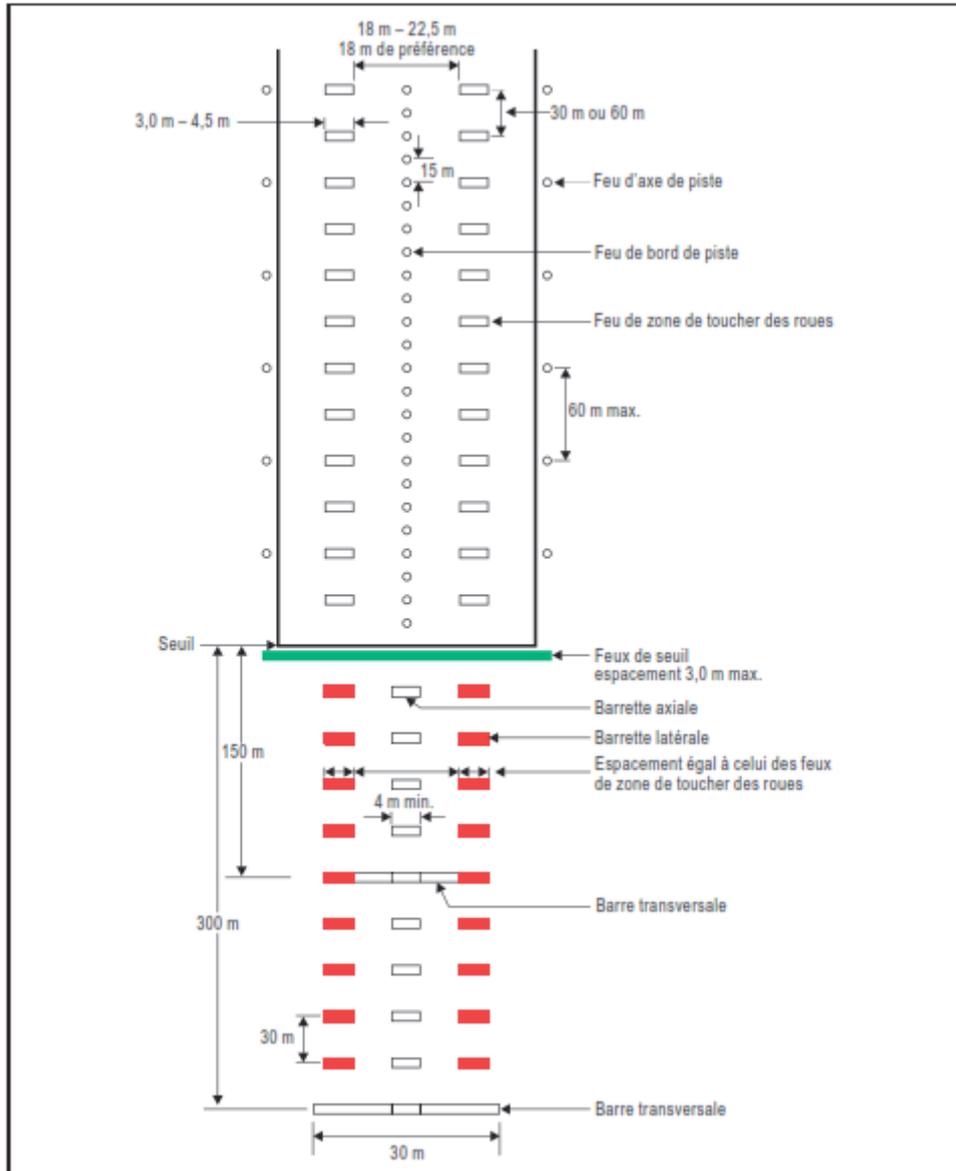


Figure5-14. Balisage lumineux de la piste et des 300 derniers mètres de l'approche pour les pistes avec approche de précision des catégories II et III

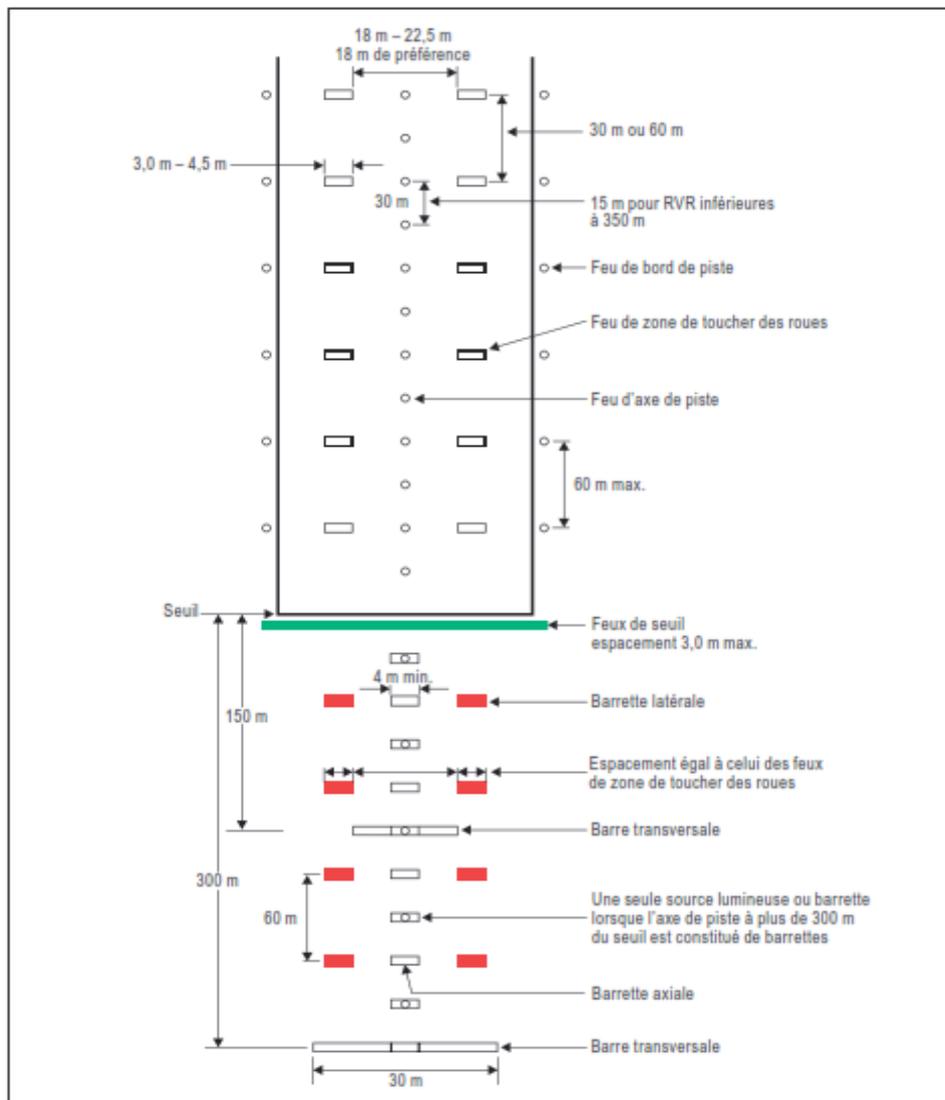


Figure 5-15. Balisage lumineux de la piste et des 300 derniers mètres de l'approche pour les pistes avec approche de précision des catégories II et III quand le niveau de fonctionnement spécifié comme objectif d'entretien au Chapitre 10 peut être démontré

Caractéristiques

5.3.4.30 Les 300 derniers mètres de la ligne axiale d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégories II et III (c'est-à-dire les 300 premiers mètres à partir du seuil), doivent se composer de barrettes blanc variable. Si le seuil est décalé de 300 m ou davantage, la ligne axiale sera composée de sources lumineuses ponctuelles blanc variable. Lorsque le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au paragraphe 10.4.7 comme objectif d'entretien, les 300 derniers mètres (c'est-à-dire les 300 premiers mètres à partir du seuil) de la ligne axiale d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégories II et III, se composeront :

- de barrettes, lorsque l'axe au-delà de 300 m du seuil se compose de barrettes du type décrit au paragraphe 5.3.4.32, alinéa a) ; ou
- de sources lumineuses ponctuelles et de barrettes en alternance, lorsque l'axe au-delà de 300 m du seuil se compose de sources lumineuses ponctuelles du type décrit au paragraphe 5.3.4.32, alinéa b), la source lumineuse ponctuelle et la barrette la plus à l'intérieur étant situées, la première à 30 m, la seconde à 60 m du seuil ; ou
- de sources lumineuses ponctuelles lorsque le seuil est décalé de 300 m ou plus ; tous les feux devant être blanc variable.

5.3.4.31 Au-delà de 300 m du seuil, chaque position de feu de la ligne axiale sera occupée par :

- a) une barrette semblable à celles qui sont utilisées sur les 300 derniers mètres ; ou
- b) deux sources lumineuses, sur les 300 m intermédiaires, et trois sources lumineuses, sur les 300 premiers mètres ;

tous les feux devant être blanc variable.

5.3.4.32 Là où le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au paragraphe 10.4.7 comme objectif d'entretien, au-delà de 300 m du seuil, chaque position de feu de la ligne axiale sera occupée par :

- a) une barrette ; ou
- b) une source lumineuse ponctuelle ;

tous les feux devant être blanc variable.

5.3.4.33 Les barrettes auront une longueur d'au moins 4 m. Lorsque les barrettes se composent de sources lumineuses quasi ponctuelles, les feux seront uniformément espacés de 1,5 m au plus.

5.3.4.34 Lorsque la ligne axiale, au-delà de 300 m du seuil, est constituée par les barrettes décrites aux § 5.3.4.31, alinéa a), ou 5.3.4.32, alinéa a), chaque barrette, au-delà de 300 m, sera complétée par un feu à décharge de condensateur sauf si ce balisage est jugé inutile eu égard aux caractéristiques du dispositif et à la nature des conditions météorologiques.

5.3.4.35 Chacun des feux à décharge de condensateur émettra deux éclats par seconde, en commençant par le feu le plus éloigné du seuil et en continuant successivement jusqu'au feu le plus proche du seuil. Le circuit électrique doit être conçu de manière que ces feux puissent être commandés indépendamment des autres feux du dispositif lumineux d'approche.

5.3.4.36 Les rangées latérales seront constituées de barrettes rouges. La longueur d'une barrette de la rangée latérale et l'espacement de ses feux seront égaux à ceux des barrettes de la zone de toucher des roues.

5.3.4.37 Les feux des barres transversales seront des feux fixes blanc variable et ils seront uniformément espacés de 2,7 m au plus.

5.3.4.38 L'intensité des feux rouges sera compatible avec celle des feux blancs.

5.3.4.39 Les feux seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figures A2-1 et A2-2.

Les enveloppes de trajectoire de vol utilisées dans la conception de ces feux sont illustrées dans la NMO - A, Figure A-4.

5.3.5 Indicateurs visuels de pente d'approche

Emploi

5.3.5.1 Un indicateur visuel de pente d'approche doit être installé, que la piste soit ou non dotée d'autres aides visuelles ou d'aides non visuelles d'approche lorsqu'une ou plusieurs des conditions ci-après existent :

- a) la piste est utilisée par des avions à turbo-réacteurs ou autres avions qui exigent un guidage analogue dans l'approche ;
- b) le pilote d'un avion quelconque risque d'éprouver des difficultés pour évaluer son approche pour l'une des raisons suivantes :
 - 1) guidage visuel insuffisant, par exemple au cours d'une approche de jour au-dessus d'un plan d'eau ou d'un terrain dépourvu de repères ou, pendant la nuit, par suite de l'insuffisance de sources lumineuses non aéronautiques dans l'aire d'approche ;
 - 2) illusions d'optique dues par exemple à la configuration du terrain environnant ou à la pente de la piste ;
- c) il existe dans l'aire d'approche des objets qui peuvent constituer un danger grave si un avion descend au-dessous de l'axe normal de descente surtout s'il n'y a pas d'aide non visuelle ou d'autre aide visuelle pour signaler ces objets ;
- d) les caractéristiques physiques du terrain à l'une ou l'autre des extrémités de la piste présentent un danger grave en cas de prise de terrain trop courte ou trop longue ;
- e) la topographie ou les conditions météorologiques dominantes sont telles que l'avion risque d'être soumis à une turbulence anormale pendant l'approche.

La NMO - A, section 12, contient des éléments indicatifs sur la priorité d'installation des indicateurs visuels de pente d'approche.

5.3.5.2 Les indicateurs visuels de pente d'approche normalisés seront les suivants :

- a) le T-VASIS et l'AT-VASIS conformes aux spécifications du paragraphe 5.3.5.6 à 5.3.5.22 ;
- b) le PAPI et l'APAPI conformes aux spécifications du paragraphe 5.3.5.23 à 5.3.5.40 ;

tels qu'ils sont représentés sur la Figure 5-16.

5.3.5.3 Un PAPI, un T-VASIS ou un AT-VASIS doit être installé lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 et qu'une ou plusieurs des conditions spécifiées au paragraphe 5.3.5.1 existent.

5.3.5.4 Un PAPI ou un APAPI doit être installé lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 et qu'une ou plusieurs des conditions spécifiées au paragraphe 5.3.5.1 existent.

5.3.5.5 Lorsqu'un seuil de piste est temporairement décalé par rapport à sa position normale, et que l'une ou plusieurs des conditions spécifiées au § 5.3.5.1 existent, un PAPI sera installé ; toutefois, lorsque le chiffre de code de la piste est 1 ou 2, on pourra installer un APAPI.

T-VASIS et AT-VASIS

Description

5.3.5.6 Le T-VASIS sera constitué par vingt ensembles lumineux disposés symétriquement par rapport à l'axe de la piste pour former deux barres de flanc composées de quatre ensembles lumineux chacune, coupées perpendiculairement en leur milieu par des lignes longitudinales de six feux comme le montre la Figure 5-17.

5.3.5.7 L'AT-VASIS sera constitué par dix ensembles lumineux disposés sur un côté de la piste pour former une seule barre de flanc composée de quatre ensembles lumineux et coupée perpendiculairement en son milieu par une ligne longitudinale de six feux.

5.3.5.8 Les ensembles lumineux seront construits et disposés de manière qu'un pilote dont l'avion se trouve :

- a) au-dessus de la pente d'approche, voie en blanc les barres de flanc ainsi que un, deux ou trois feux indiquant « descendez », le nombre de feux indiquant « descendez » étant d'autant plus grand que l'avion se trouve plus au-dessus de la pente d'approche ;
- b) sur la pente d'approche, voie les barres de flanc en blanc ;
- c) au-dessous de la pente d'approche, voie en blanc les barres de flanc ainsi que un, deux ou trois feux indiquant « montez », le nombre de feux indiquant « montez » étant d'autant plus grand que l'avion se trouve plus au-dessous de la pente d'approche et, lorsque l'avion est bien au-dessous de la pente d'approche, voie les barres de flanc et les trois feux « montez » en rouge.

Lorsqu'on se trouve sur la pente d'approche ou au-dessus, aucune lumière provenant des ensembles lumineux « montez » ne sera visible; lorsqu'on se trouve sur la pente d'approche ou au-dessous, aucune lumière provenant des ensembles lumineux « descendez » ne sera visible.

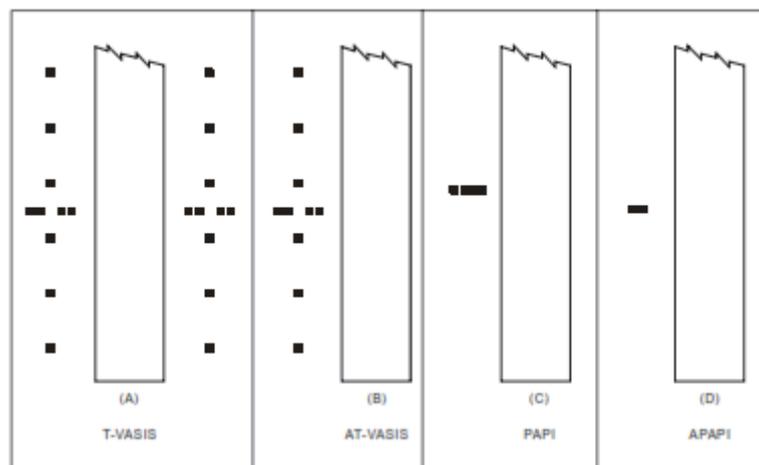


Figure 5-16. Indicateurs visuels de pente d'approche

Emplacement

5.3.5.9 Les ensembles lumineux seront placés comme il est indiqué sur la Figure 5-17, sous réserve des tolérances d'installation spécifiées.

Le T-VASIS sera implanté de telle façon que, pour une pente d'approche de 3° et une hauteur nominale des yeux du pilote au-dessus du seuil de 15 m (voir paragraphe 5.3.5.6 et 5.3.5.19), la hauteur des yeux du pilote au-dessus du seuil se situe entre 13 m et 17 m lorsque seuls les feux de barre de flanc sont visibles. S'il y a lieu d'augmenter la hauteur des yeux du pilote au-dessus du seuil (pour assurer une marge suffisante entre les roues et le seuil), l'approche peut être exécutée de manière qu'un ou plusieurs feux « descendez » demeurent visibles. La distance verticale entre les yeux du pilote et le seuil se trouve alors approximativement égale aux valeurs ci-après :

- *Feux de barre de flanc et un feu « descendez » visibles de 17 m à 22 m*
- *Feux de barre de flanc et deux feux « descendez » visibles de 22 m à 28 m*
- *Feux de barre de flanc et trois feux « descendez » visibles de 28 m à 54 m.*

Caractéristiques des ensembles lumineux

5.3.5.10 Les dispositifs doivent convenir à l'exploitation tant de jour que de nuit.

5.3.5.11 Le faisceau lumineux de chaque ensemble sera largement étalé en azimuth dans le sens de l'approche. Les ensembles de la barre de flanc émettront un faisceau de lumière blanche qui s'étendra en site de 1°54' jusqu'à 6° et un faisceau de lumière rouge qui s'étendra en site de 0° jusqu'à 1°54'. Les ensembles « descendez » émettront un faisceau blanc dont la limite supérieure en site sera de 6° et la limite inférieure sensiblement égale à l'angle d'approche où il sera brusquement occulté. Les ensembles « montez » émettront un faisceau blanc dont la limite supérieure en site sera approximativement égale à l'angle d'approche et la limite inférieure sera de 1°54', ainsi qu'un faisceau rouge au-dessous de 1°54'. La limite supérieure en site du faisceau rouge des ensembles de barre de flanc et des ensembles « montez » peut être augmentée pour se conformer aux dispositions du paragraphe 5.3.5.21.

5.3.5.12 La répartition de l'intensité lumineuse des ensembles « montez » et « descendez » et des ensembles constituant la barre de flanc sera conforme aux indications de la NMO 2, Figure A2-22.*

5.3.5.13 Pour un observateur situé à une distance d'au moins 300 m, le passage du rouge au blanc, dans le plan vertical, doit se produire dans un secteur ayant une ouverture en site ne dépassant pas 15'.

5.3.5.14 Au maximum d'intensité, la lumière rouge doit avoir une coordonnée Y ne dépassant pas 0,320.

5.3.5.15 Un réglage convenable de l'intensité doit être prévu pour permettre d'adapter l'intensité aux conditions ambiantes et éviter d'éblouir le pilote au cours de l'approche et de l'atterrissage.

5.3.5.16 Les ensembles lumineux constituant la barre de flanc et les ensembles qui constituent les paires de feux correspondant au même signal « montez » ou « descendez » seront montés de manière à apparaître au pilote en approche sous forme d'une ligne sensiblement horizontale. Les ensembles seront placés aussi bas que possible et seront frangibles.

5.3.5.17 Les ensembles lumineux doivent être conçus de telle façon que l'eau de condensation, la poussière, etc., qui peuvent se déposer sur les surfaces réfléchissantes ou sur l'optique gênent le moins possible le fonctionnement du dispositif et n'influent en aucun cas sur le calage en site des faisceaux ou sur le contraste entre les faisceaux rouges et les faisceaux blancs. Ils seront également conçus de façon que les fentes risquent le moins possible d'être entièrement ou partiellement obstruées par la neige ou la glace, lorsque ces phénomènes météorologiques peuvent se produire.

Pente d'approche et calage angulaire en site des faisceaux lumineux

5.3.5.18 La pente d'approche devra convenir aux avions qui exécuteront l'approche.

5.3.5.19 Lorsque la piste sur laquelle un T-VASIS est installé est équipée d'un ILS ou d'un MLS ou des deux, l'emplacement et le calage en site des ensembles lumineux doivent être déterminés de telle manière que la pente d'approche visuelle soit aussi proche que possible de l'alignement de descente de l'ILS ou de l'alignement de descente minimal du MLS ou de l'un et l'autre, selon le cas.

5.3.5.20 Le calage angulaire en site des faisceaux lumineux des barres de flanc sera le même des deux côtés de la piste. La limite supérieure en site du faisceau de l'ensemble lumineux « montez » le plus proche de chaque barre de flanc sera la même que la limite inférieure en site du faisceau de l'ensemble lumineux « descendez » le plus proche de chaque barre de flanc, et correspondra à la pente d'approche. La limite supérieure d'occultation des faisceaux des ensembles « montez » diminuera de 5' d'arc en site, d'un ensemble à l'autre, à mesure qu'on s'éloigne de la barre de flanc. La limite inférieure d'occultation des faisceaux des ensembles « descendez » augmentera de 7' d'arc en site, d'un ensemble à l'autre, à mesure qu'on s'éloigne de la barre de flanc (voir Figure 5-18).

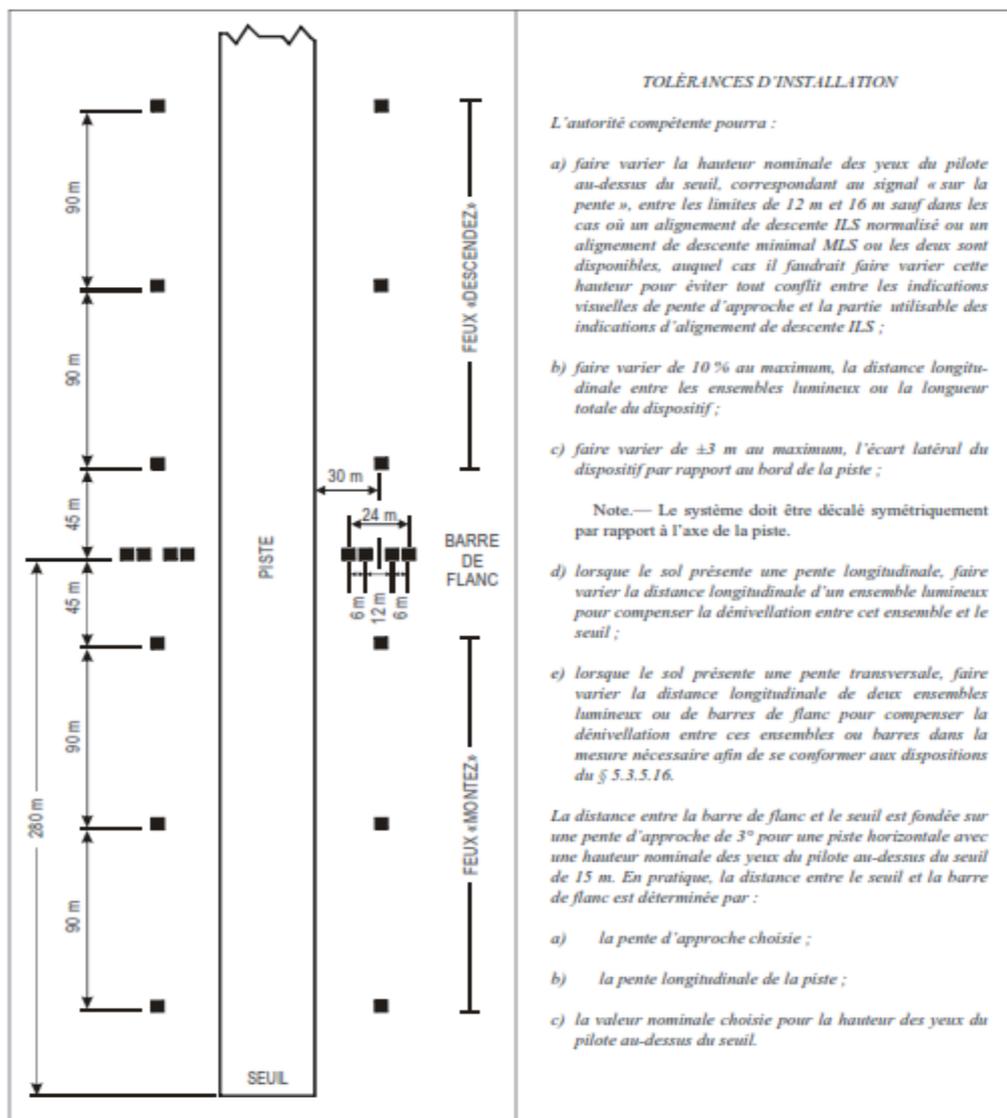


Figure 5-17. Emplacement des ensembles lumineux du T-VASIS

5.3.5.21 Le calage angulaire en site de la limite supérieure des faisceaux de lumière rouge de la barre de flanc et des ensembles « montez » sera tel qu'un avion en approche dont le pilote voit la barre de flanc et trois ensembles « montez » franchira tous les objets situés dans l'aire d'approche avec une marge suffisante si aucun de ces feux n'a été vu en rouge.

5.3.5.22 L'ouverture en azimut du faisceau lumineux sera réduite de façon appropriée lorsqu'il est établi qu'un objet situé à l'extérieur de la surface de protection du dispositif contre les obstacles, mais à l'intérieur des limites latérales du faisceau, fait saillie au-dessus de la surface de protection contre les obstacles et lorsqu'une étude aéronautique indique que cet objet pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation. L'ouverture en azimut sera donc réduite de manière que l'objet demeure à l'extérieur des limites du faisceau lumineux.

Voir les paragraphes 5.3.5.41 à 5.3.5.45 concernant la surface correspondante de protection contre les obstacles.

PAPI et APAPI

Description

5.3.5.23 Le dispositif PAPI doit être constitué par une barre de flanc formée de quatre ensembles lumineux à transition franche, à lampes multiples (ou à lampes individuelles groupées par paires), également espacés. Il sera situé sur le côté gauche de la piste à moins que cette disposition ne soit physiquement impossible.

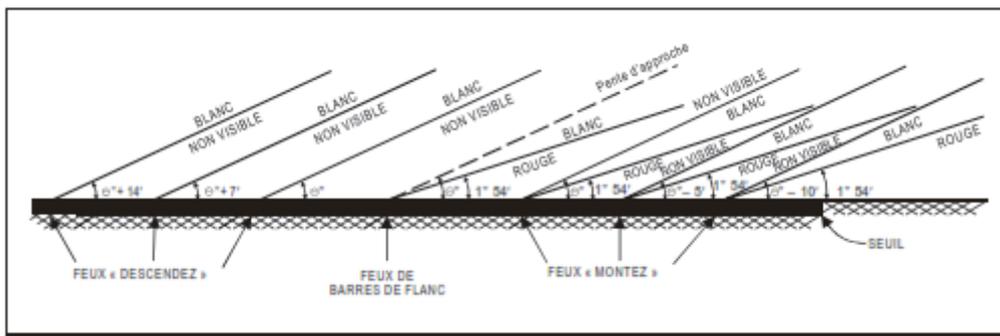


Figure 5-18. T-VASIS et AT-VASIS— Faisceaux lumineux et calage angulaire en site

Lorsqu'une piste est utilisée par des aéronefs qui exigent un guidage visuel en roulis non assuré par d'autres moyens extérieurs, il est possible d'installer une deuxième barre de flanc de l'autre côté de la piste.

5.3.5.24 Le dispositif APAPI doit être constitué par une barre de flanc formée de deux ensembles lumineux à transition franche, à lampes multiples (ou à lampes individuelles groupées par paires). Il sera situé sur le côté gauche de la piste à moins que cette disposition ne soit physiquement impossible.

Lorsqu'une piste est utilisée par des aéronefs qui exigent un guidage visuel en roulis non assuré par d'autres moyens extérieurs, il est possible d'installer une deuxième barre de flanc de l'autre côté de la piste.

5.3.5.25 La barre de flanc d'un PAPI doit être construite et disposée de manière qu'un pilote qui exécute une approche et dont l'avion se trouve :

- sur la pente d'approche ou tout près de celle-ci, voie les deux ensembles les plus rapprochés de la piste en rouge et les deux ensembles les plus éloignés de la piste en blanc ;
- au-dessus de la pente d'approche, voie l'ensemble le plus rapproché de la piste en rouge et les trois ensembles les plus éloignés de la piste en blanc ; et plus au-dessus, voie tous les ensembles en blanc ;
- au-dessous de la pente d'approche, voie les trois ensembles les plus rapprochés de la piste en rouge et l'ensemble le plus éloigné de la piste en blanc ; et plus au-dessous, voie tous les ensembles en rouge.

5.3.5.26 La barre de flanc d'un APAPI doit être construite et disposée de manière qu'un pilote qui exécute une approche et dont l'avion se trouve :

- sur la pente d'approche ou tout près de celle-ci, voie l'ensemble le plus rapproché de la piste en rouge et l'ensemble le plus éloigné de la piste en blanc ;
- au-dessus de la pente d'approche, voie les deux ensembles en blanc ;
- au-dessous de la pente d'approche, voie les deux ensembles en rouge.

Emplacement

5.3.5.27 Les ensembles lumineux seront placés conformément à la configuration de base illustrée à la Figure 5-19, sous réserve des tolérances d'installation spécifiées. Les ensembles lumineux constituant une barre de flanc seront montés de manière à former, pour le pilote d'un avion en approche, une ligne sensiblement horizontale. Les ensembles lumineux seront placés aussi bas que possible et seront frangibles.

Caractéristiques des ensembles lumineux

5.3.5.28 Le dispositif doit convenir à l'exploitation tant de jour que de nuit.

5.3.5.29 Pour un observateur situé à une distance d'au moins 300 m, le passage du rouge au blanc, dans le plan vertical, se produira dans un secteur ayant une ouverture en site n'excédant pas 3'.

5.3.5.30 Au maximum d'intensité, la lumière rouge aura une coordonnée Y ne dépassant pas 0,320.

5.3.5.31 La répartition de l'intensité lumineuse des ensembles sera conforme aux indications de la NMO 2, Figure A2-23.

D'autres indications sur les caractéristiques des ensembles lumineux figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

5.3.5.32 Un réglage convenable de l'intensité doit être prévu pour permettre d'adapter l'intensité aux conditions ambiantes et éviter d'éblouir le pilote au cours de l'approche et de l'atterrissage.

5.3.5.33 Chaque ensemble lumineux doit être réglé en site de manière que la limite inférieure de la partie blanche du faisceau puisse être calée à un angle compris entre 1°30' et 4°30' au moins au-dessus de l'horizon.

5.3.5.34 Les ensembles lumineux seront conçus de telle façon que l'eau de condensation, la neige, la glace, la poussière, etc., qui peuvent se déposer sur les surfaces réfléchissantes ou sur l'optique gênent le moins possible le fonctionnement du dispositif et n'influent pas sur le contraste entre les faisceaux rouges et les faisceaux blancs, ni sur l'ouverture en site du secteur de transition.

Pente d'approche et calage en site des ensembles lumineux

5.3.5.35 La pente d'approche, telle qu'elle est définie sur la Figure 5-20, doit convenir aux pilotes d'avions qui exécuteront l'approche.

5.3.5.36 Lorsque la piste est équipée d'un ILS ou d'un MLS ou des deux, l'emplacement et le calage en site des ensembles lumineux seront déterminés de telle manière que la pente d'approche visuelle soit aussi proche que possible de l'alignement de descente de l'ILS ou de l'alignement de descente minimal du MLS, ou des deux.

5.3.5.37 Le calage angulaire en site des ensembles lumineux de la barre de flanc d'un PAPI doit être tel que, si le pilote d'un avion en approche reçoit un signal formé d'un feu blanc et de trois feux rouges, cet avion franchisse tous les objets situés dans l'aire d'approche avec une marge de sécurité suffisante (voir Tableau 5-2).

5.3.5.38 Le calage angulaire en site des ensembles lumineux de la barre de flanc d'un APAPI doit être tel que, si le pilote d'un avion en approche voit le signal correspondant à la pente d'approche la plus basse, soit un feu blanc et un feu rouge, cet avion franchisse tous les objets situés dans l'aire d'approche avec une marge de sécurité suffisante (voir Tableau 5-2).

Tableau 5-2. Marge de franchissement du seuil pour le PAPI et l'APAPI

Distance verticale œil-roues de l'avion en configuration d'approche	Marge de franchissement souhaitée (mètres) ^{b,c}	Marge de franchissement minimale (mètres) ^d
(1)	(2)	(3)
jusqu'à 3 m exclu	6	3e
de 3 m à 5 m exclu	9	4
de 5 m à 8 m exclu	9	5
de 8 m à 14 m exclu	9	6

- Lors du choix du groupe de distances verticales œil-roues, seuls les avions appelés à utiliser le système régulièrement seront pris en considération. Parmi ces avions, le plus critique déterminera le groupe de distances verticales œil-roues.
- On utilisera si possible les marges de franchissement souhaitées qui sont indiquées dans la colonne (2).
- On pourra réduire les marges de franchissement indiquées dans la colonne (2), jusqu'à des valeurs au moins égales à celles de la colonne (3), si une étude aéronautique indique que les marges ainsi réduites sont acceptables.
- Lorsqu'une marge de franchissement réduite est prévue au-dessus d'un seuil décalé, on s'assurera que la marge de franchissement souhaitée correspondante, spécifiée dans la colonne (2), sera disponible lorsqu'un avion pour lequel la distance verticale œil-roues se situe à la limite supérieure du groupe choisi survole l'extrémité de la piste.
- Cette marge de franchissement peut être ramenée à 1,5 m sur les pistes utilisées principalement par des avions légers autres que des avions à turboréacteurs.

5.3.5.39 L'ouverture en azimuth du faisceau lumineux sera réduite de façon appropriée lorsqu'il est établi qu'un objet situé à l'extérieur de la surface de protection du dispositif PAPI ou APAPI contre les obstacles,

mais à l'intérieur des limites latérales du faisceau, fait saillie au-dessus de la surface de protection contre les obstacles et lorsqu'une étude aéronautique indique que cet objet pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation. L'ouverture en azimuth sera donc réduite de manière que l'objet demeure à l'extérieur des limites du faisceau lumineux.

Voir les paragraphes 5.3.5.41 à 5.3.5.45 en ce qui concerne la surface de protection contre les obstacles.

5.3.5.40 Si les barres de flanc sont installées de part et d'autre de la piste, pour assurer un guidage en roulis, les ensembles lumineux correspondants devront avoir le même calage angulaire afin que les signaux des deux barres de flanc changent en même temps.

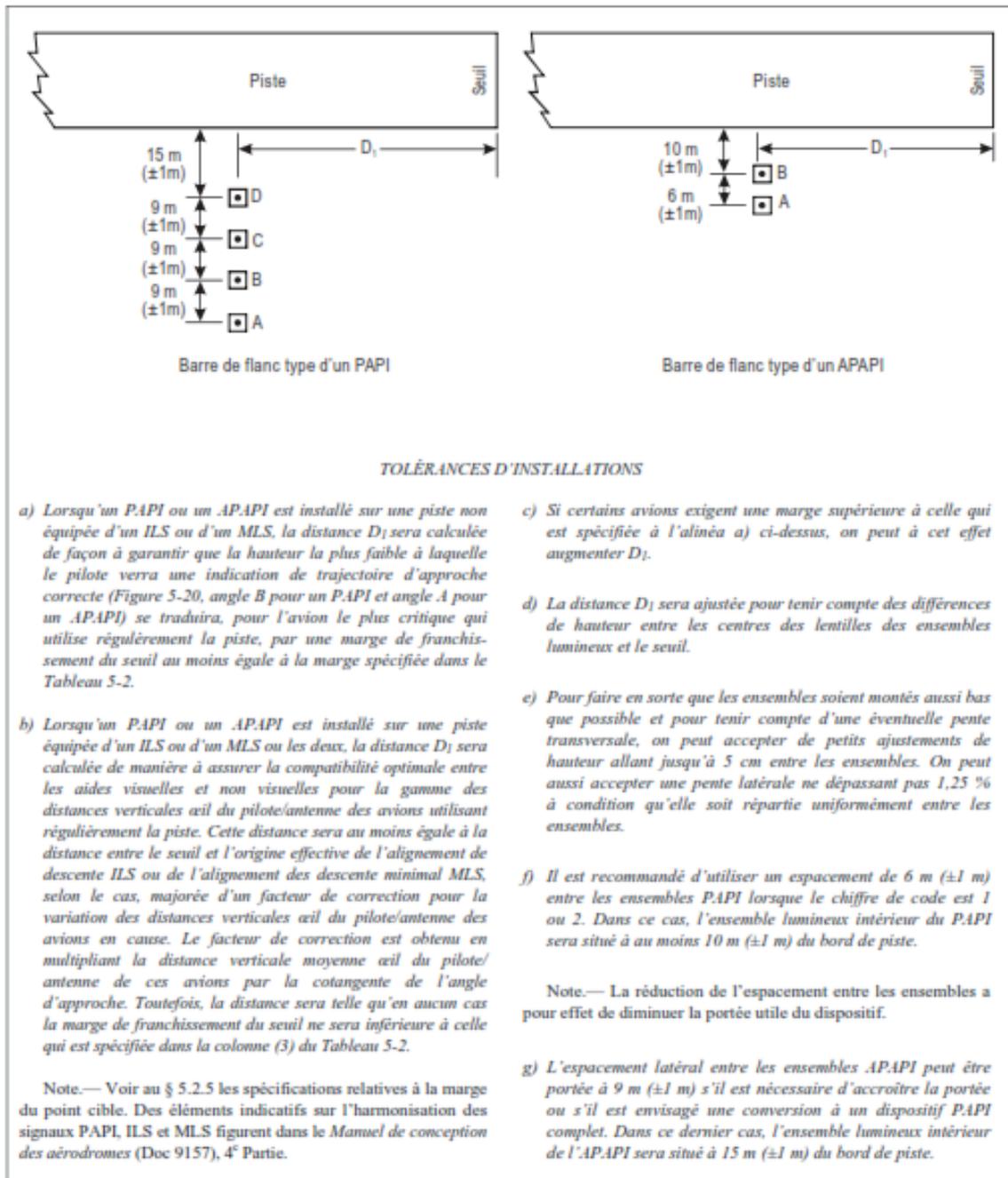


Figure 5-19. Implantation du PAPI et de l'APAPI

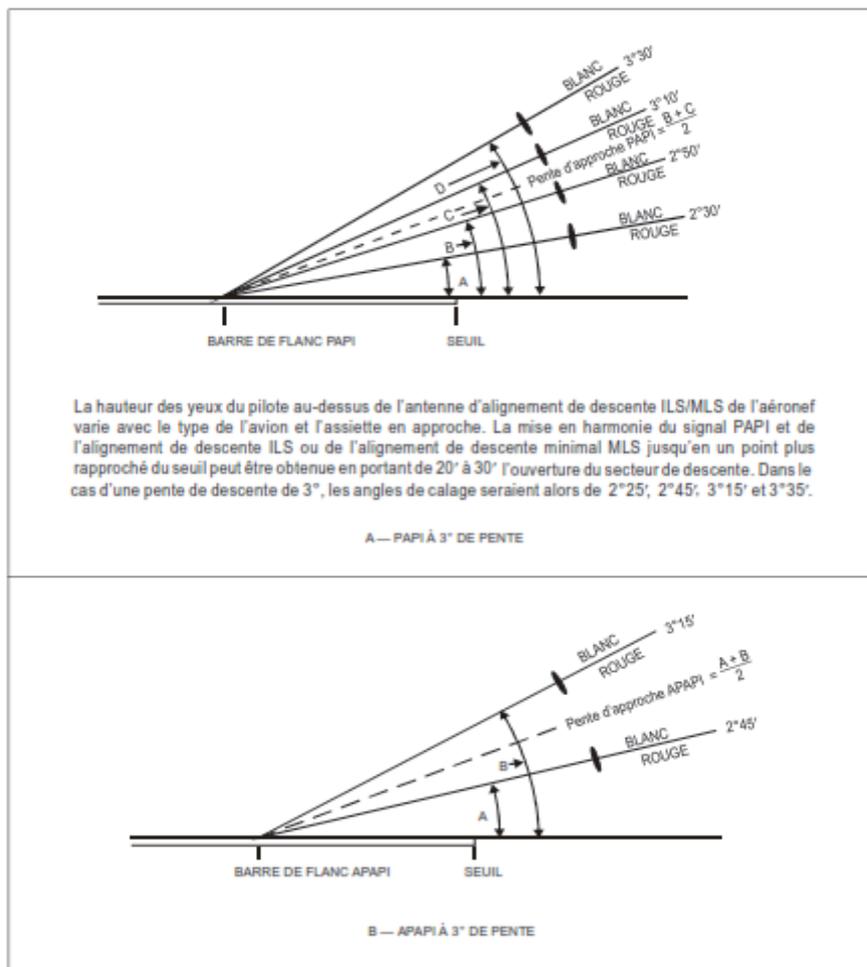


Figure 5-20. Faisceaux lumineux et calage en site d'un PAPI et d'un APAPI

Surface de protection contre les obstacles

Les spécifications ci-après s'appliquent aux indicateurs T-VASIS, AT-VASIS, PAPI et APAPI.

5.3.5.41 On établira une surface de protection contre les obstacles lorsqu'il est prévu d'installer un indicateur visuel de pente d'approche.

5.3.5.42 Les caractéristiques de la surface de protection contre les obstacles, c'est-à-dire l'origine, l'évasement, la longueur et la pente, correspondront à celles qui sont spécifiées dans la colonne appropriée du Tableau 5-3 et dans la Figure 5-21.

5.3.5.43 La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne sera pas autorisée au-dessus d'une surface de protection contre les obstacles, à moins que le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve défilé par un objet inamovible existant.

Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 6^e Partie, indique les cas dans lesquels le principe du défilement peut s'appliquer valablement.

5.3.5.44 Les objets existants qui font saillie au-dessus d'une surface de protection contre les obstacles doivent être supprimés, à moins que l'objet se trouve défilé par un objet inamovible existant ou qu'il soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromet pas la sécurité de l'exploitation des avions.

5.3.5.45 Lorsqu'une étude aéronautique indique qu'un objet existant faisant saillie au-dessus d'une surface de protection contre les obstacles risque de compromettre la sécurité de l'exploitation des avions, une ou plusieurs des mesures ci-après seront prises :

- relever en conséquence la pente d'approche de l'indicateur ;
- réduire l'ouverture en azimuth de l'indicateur de façon que l'objet se trouve à l'extérieur des limites du faisceau ;

- c) décaler, de 5° au maximum, l'axe de l'indicateur et la surface de protection contre les obstacles qui lui est associée ;
- d) décaler le seuil de façon appropriée ;
- e) lorsqu'il se révèle impossible d'appliquer la mesure indiquée à l'alinéa d), décaler le dispositif de façon appropriée en aval du seuil afin d'assurer une augmentation de la hauteur de franchissement du seuil correspondant à la hauteur de pénétration de l'objet.

Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie, contient des indications à cet égard.

Tableau 5-3. Dimensions et pente de la surface de protection contre les obstacles

Dimensions	Type de piste/chiffre de code							
	Piste à vue Chiffre de code				Piste aux instruments Chiffre de code			
	1	2	3	4	1	2	3	4
Longueur du bord intérieur	60 m	80 m ^a	150 m	150 m	150 m	150 m	300 m	300 m
Distance au seuil	30 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m
Divergence (de chaque côté)	10 %	10 %	10 %	10 %	15 %	15 %	15 %	15 %
Longueur totale	7 500 m	7 500 m ^b	15 000 m	15 000 m	7 500 m	7 500 m ^b	15 000 m	15 000 m
<i>Pente</i>								
a) T-VASIS et AT-VASIS	– ^c	1,9°	1,9°	1,9°	–	1,9°	1,9°	1,9°
b) PAPI ^d	–	A–0,57°	A–0,57°	A–0,57°	A–0,57°	A–0,57°	A–0,57°	A–0,57°
c) APAPI ^d	A–0,9°	A–0,9°	–	–	A–0,9°	A–0,9°	–	–

a. Il faut porter cette longueur à 150 m pour un T-VASIS ou un AT-VASIS.
b. Il faut porter cette longueur à 15 000 m pour un T-VASIS ou un AT-VASIS.
c. Aucune pente n'a été spécifiée car il est peu probable que ce type d'indicateur sera utilisé sur une piste du type et du chiffre de code indiqués.
d. Angles indiqués dans la Figure 5-20.

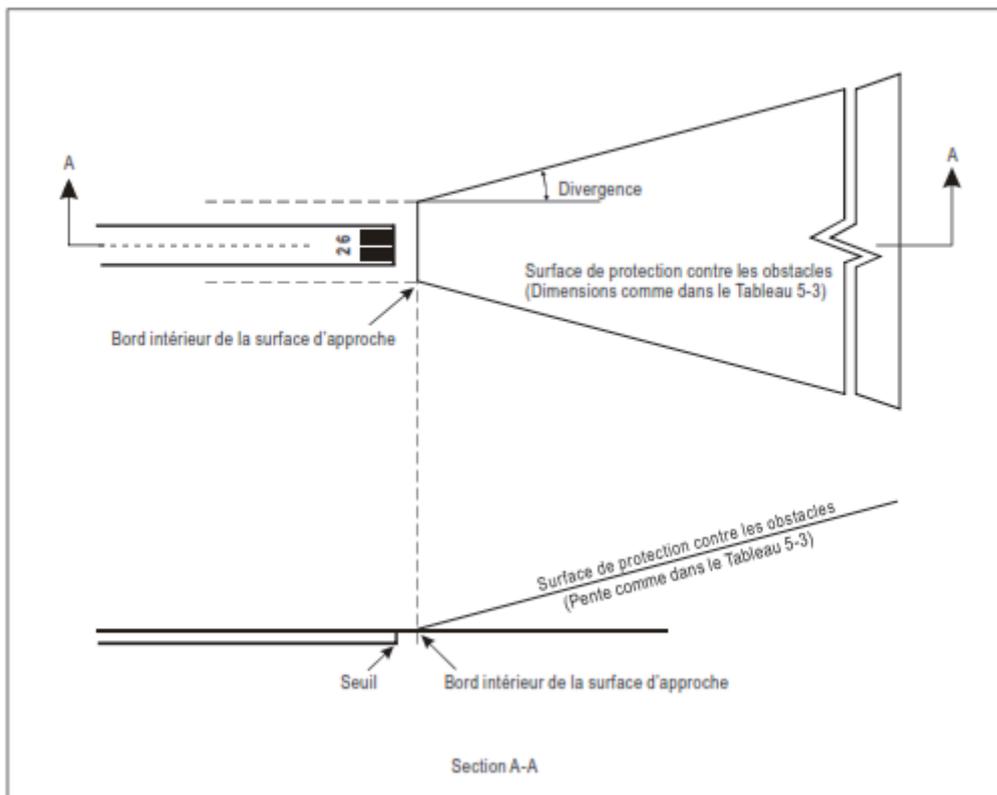


Figure 5-21. Surface de protection contre les obstacles pour les indicateurs visuels de pente d'approche

5.3.6 Feux de guidage sur circuit

Emploi

5.3.6.1 Des feux de guidage sur circuit seront installés lorsque les dispositifs lumineux d'approche et de piste existants ne permettent pas à un aéronef qui exécute une approche indirecte d'identifier d'une manière satisfaisante la piste et/ou l'aire d'approche dans les conditions où il est prévu que la piste sera utilisée pour des approches indirectes.

Emplacement

5.3.6.2 L'emplacement et le nombre de feux de guidage sur circuit permettront à un pilote, selon le cas :

- a) d'aborder le parcours vent arrière ou d'aligner et d'ajuster sa trajectoire vers la piste à une distance spécifiée de celle-ci et de distinguer le seuil au passage ;
- b) de ne pas perdre de vue le seuil de piste et/ou les autres repères qui lui permettront de régler son virage pour aborder le parcours de base et l'approche finale, compte tenu du guidage assuré par d'autres aides visuelles.

5.3.6.3 Les feux de guidage sur circuit comprendront:

- a) des feux indiquant le prolongement de l'axe de la piste et/ou des parties d'un dispositif lumineux d'approche ; ou
- b) des feux indiquant la position du seuil de piste ; ou
- c) des feux indiquant la direction ou l'emplacement de la piste ;

ou une combinaison de ces feux qui soit appropriée à la piste considérée.

Des éléments indicatifs sur l'installation des feux de guidage sur circuit figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

Caractéristiques

5.3.6.4 Les feux de guidage sur circuit seront des feux fixes ou à éclats dont l'intensité et l'ouverture de faisceau seront adaptées aux conditions de visibilité et de luminosité ambiante dans lesquelles il est prévu d'effectuer des approches en circuit à vue. Les feux à éclats devraient être blancs et les feux fixes devraient être soit des feux blancs, soit des feux à décharge dans un gaz.

5.3.6.5 Ces feux seront conçus et installés de manière qu'ils ne constituent pas une source d'éblouissement ou de confusion pour un pilote en cours d'approche, de décollage ou de circulation au sol.

5.3.7 Dispositif lumineux de guidage vers la piste

Emploi

5.3.7.1 Un dispositif lumineux de guidage vers la piste sera installé lorsque, pour éviter un relief dan-

gereux par exemple, ou dans le cadre de procédures antibruit, il est souhaitable d'assurer un guidage visuel le long d'une trajectoire d'approche donnée.

Des éléments indicatifs sur les dispositifs lumineux de guidage vers la piste figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

Emplacement

5.3.7.2 Un dispositif lumineux de guidage vers la piste sera constitué de groupes de feux placés de façon à définir la trajectoire d'approche désirée et de telle manière qu'un groupe puisse être vu du groupe précédent. L'intervalle entre groupes adjacents ne devrait pas dépasser 1 600 m.

Les dispositifs lumineux de guidage vers la piste peuvent être incurvés, rectilignes ou formés d'une combinaison des deux.

5.3.7.3 Un dispositif lumineux de guidage vers la piste s'étendra à partir d'un point déterminé par l'autorité compétente jusqu'en un point d'où l'on voit soit le dispositif lumineux d'approche, s'il y en a un, soit la piste ou le balisage lumineux de piste.

Caractéristiques

5.3.7.4 Chacun des groupes de feux d'un dispositif lumineux de guidage vers la piste comprendra au moins trois feux à éclats, en ligne ou groupe. Le dispositif peut être complété par des feux fixes si ces derniers permettent de mieux identifier le dispositif.

5.3.7.5 Les feux à éclats seront blancs et les feux fixes seront des feux à décharge dans un gaz.

5.3.7.6 Lorsque cela est possible, les feux à éclats, dans chaque groupe de feux, émettront des éclats séquentiels indiquant la direction de la piste.

5.3.8 Feux d'identification de seuil de piste

Emploi

5.3.8.1 Des feux d'identification de seuil de piste seront installés :

a) au seuil d'une piste avec approche classique lorsqu'il est nécessaire de renforcer la visibilité du seuil ou lorsqu'il n'est pas possible de mettre en œuvre d'autres dispositifs lumineux d'approche ;

b) lorsqu'un seuil de piste est décalé de façon permanente par rapport à l'extrémité de la piste, ou décalé temporairement par rapport à sa position normale, et qu'il est nécessaire de renforcer la visibilité du seuil.

Emplacement

5.3.8.2 Les feux d'identification de seuil de piste seront disposés symétriquement par rapport à l'axe de la piste, dans l'alignement du seuil et à 10 m environ à l'extérieur de chaque rangée de feux de bord de piste.

Caractéristiques

5.3.8.3 Les feux d'identification de seuil de piste seront des feux à éclats blancs et la fréquence des éclats sera de 60 à 120 à la minute.

5.3.8.4 Les feux seront visibles seulement dans la direction d'approche de la piste.

5.3.9 Feux de bord de piste

Emploi

5.3.9.1 Des feux de bord de piste seront disposés sur les pistes destinées à être utilisées de nuit ou sur les pistes avec approche de précision destinées à être utilisées de jour ou de nuit.

5.3.9.2 Des feux de bord de piste seront installés sur les pistes destinées aux décollages de jour avec minimum opérationnel inférieur à une portée visuelle de piste de l'ordre de 800 m.

Emplacement

5.3.9.3 Les feux de bord de piste seront disposés sur toute la longueur de la piste, en deux rangées parallèles équidistantes de l'axe de piste.

5.3.9.4 Les feux de bord de piste seront disposés le long des bords de l'aire utilisée en tant que piste ou à l'extérieur de cette aire, à une distance maximale de 3 m des bords.

5.3.9.5 Lorsque la largeur de l'aire qui pourrait être utilisée en tant que piste est supérieure à 60 m, la distance entre les rangées de feux sera déterminée en tenant compte de la nature de l'exploitation, des caractéristiques de répartition de l'intensité lumineuse des feux de bord de piste, et des autres aides visuelles qui desservent la piste.

5.3.9.6 Dans chaque rangée, les feux seront disposés à intervalles réguliers de 60 m au plus pour une piste aux instruments, et de 100 m au plus pour une piste à vue. Les feux des deux rangées seront symétriques, deux à deux, par rapport à l'axe de la piste. Aux intersections de pistes, les feux de piste peuvent être irrégulièrement espacés ou omis, à condition que les indications fournies au pilote restent suffisantes.

Caractéristiques

5.3.9.7 Les feux de bord de piste seront des feux fixes blanc variable ; toutefois :

- a) dans le cas des pistes avec seuil décalé, les feux placés entre l'entrée de la piste et le seuil seront rouges, vus du côté de l'approche ;
- b) dans le cas où de toutes les pistes, à l'extrémité opposée à celle où commence le roulement au décollage, les feux peuvent être jaunes sur 600 m ou sur le tiers de la piste, si cette dernière longueur est inférieure à 600 m.

5.3.9.8 Les feux de bord de piste doivent être visibles dans tous les azimuts qui sont nécessaires au guidage d'un pilote atterrissant ou décollant dans l'un ou l'autre sens. Lorsque les feux de bord de piste sont prévus pour guider les pilotes sur le circuit d'aérodrome, ils seront visibles dans tous les azimuts (voir paragraphe 5.3.6.1).

5.3.9.9 Les feux de bord de piste doivent être visibles dans tous les azimuts spécifiés au paragraphe 5.3.9.8 jusqu'à 15° ou moins au-dessus de l'horizon et leur intensité sera suffisante pour les conditions de visibilité et de luminosité ambiante pour lesquelles la piste est destinée à être utilisée pour le décollage ou l'atterrissage. Dans tous les cas, cette intensité sera de au moins 50 cd ; toutefois, sur les aérodromes au voisinage desquels ne se trouve aucune lumière étrangère, leur intensité sera ramenée à 25 cd au minimum pour éviter d'éblouir les pilotes.

5.3.9.10 Les feux de bord de piste installés sur une piste avec approche de précision seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-9 ou A2-10.

5.3.10 Feux de seuil de piste et feux de barre de flanc

(voir Figure 5-22)

Emploi — Feux de seuil de piste

5.3.10.1 Des feux de seuil de piste seront disposés sur une piste dotée de feux de bord de piste, à l'exception d'une piste à vue ou d'une piste avec approche classique, lorsque le seuil est décalé et que des barres de flanc sont utilisées.

Emplacement des feux de seuil de piste

5.3.10.2 Lorsque le seuil coïncide avec l'extrémité de la piste, les feux de seuil seront disposés sur une rangée perpendiculaire à l'axe de la piste, aussi près que possible de l'extrémité de la piste et, en tout cas, à 3 m au plus de cette extrémité, à l'extérieur de la piste.

5.3.10.3 Lorsque le seuil est décalé, les feux de seuil seront disposés sur une rangée perpendiculaire à l'axe de la piste au seuil décalé.

5.3.10.4 Le balisage lumineux de seuil comprendra:

- a) sur une piste à vue ou une piste avec approche classique, six feux au moins ;
- b) sur une piste avec approche de précision, catégorie I, au moins le nombre de feux qui seraient nécessaires, si ces feux étaient disposés à intervalles égaux de 3 m entre les rangées de feux de bord de piste ;
- c) sur une piste avec approche de précision, catégorie II ou III, des feux disposés à intervalles égaux de 3 m au plus entre les rangées de feux de bord de piste.

5.3.10.5 Les feux prescrits au § 5.3.10.4, alinéas a) et b), seront :

- a) uniformément espacés entre les rangées de feux de bord de piste ; ou
- b) disposés symétriquement par rapport à l'axe de piste en deux groupes, les feux étant uniformément espacés dans chaque groupe et le vide entre les groupes étant égal à la voie des marques ou du balisage lumineux de la zone de toucher des roues, lorsque la piste est dotée de ces aides, ou sinon à la moitié de la distance entre les rangées de feux de bord de piste.

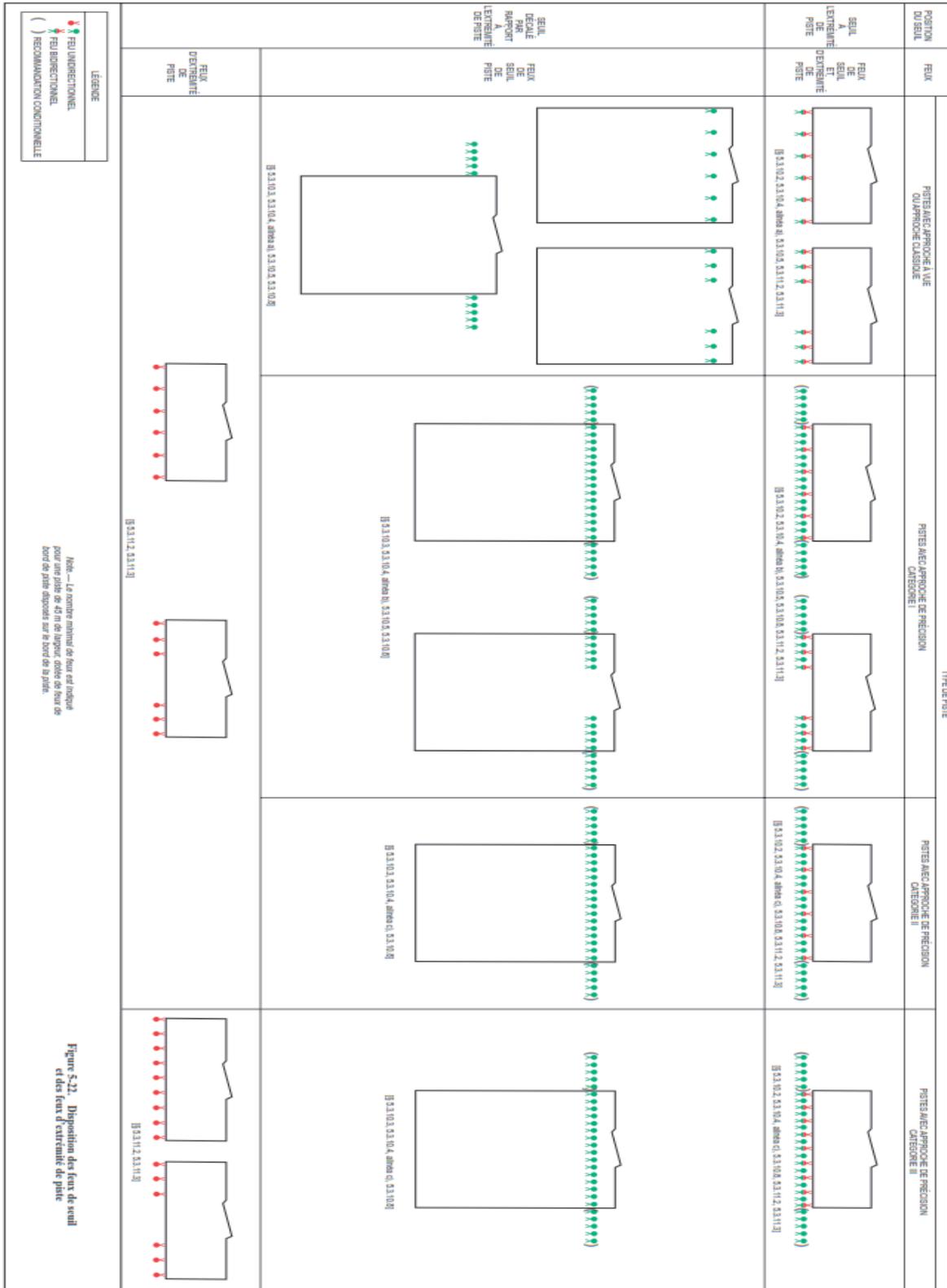


Figure 5.22

Emploi — Feux de barre de flanc

5.3.10.6 Des feux de barre de flanc seront installés sur une piste avec approche de précision lorsqu'une indication plus visible est jugée souhaitable.

5.3.10.7 Des feux de barre de flanc seront installés sur une piste à vue ou une piste avec approche classique lorsque le seuil est décalé et que des feux de seuil de piste seraient nécessaires, mais n'ont pas été installés.

Emplacement des feux de barre de flanc

5.3.10.8 Les feux de barre de flanc seront disposés symétriquement par rapport à l'axe de piste, au droit du seuil, en deux groupes ou barres de flanc. Chaque barre de flanc sera composée d'au moins cinq feux s'étendant au moins sur 10 m vers l'extérieur et perpendiculairement à la ligne des feux de bord de piste, le feu le plus proche de l'axe de piste sur chaque barre de flanc étant aligné sur la rangée des feux de bord de piste.

Caractéristiques des feux de seuil et des feux de barre de flanc

5.3.10.9 Les feux de seuil et les feux de barre de flanc doivent être des feux verts unidirectionnels et fixes, vus dans la direction de l'approche. L'intensité et l'ouverture du faisceau des feux seront suffisantes pour les conditions de visibilité et de luminosité ambiante dans lesquelles la piste est destinée à être utilisée.

5.3.10.10 Les feux de seuil des pistes avec approche de précision seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-3.

5.3.10.11 Les feux de barre de flanc du seuil des pistes avec approche de précision seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-4.

5.3.11 Feux d'extrémité de piste

(voir Figure 5-22)

Emploi

5.3.11.1 Des feux d'extrémité de piste seront installés sur les pistes dotées de feux de bord de piste.

Lorsque le seuil est à l'extrémité de la piste, les feux de seuil peuvent être utilisés comme feux d'extrémité de piste.

Emplacement

5.3.11.2 Les feux d'extrémité de piste seront disposés sur une ligne perpendiculaire à l'axe de la piste, aussi près que possible de l'extrémité de la piste et, en tout cas, à 3 m au plus de cette extrémité, à l'extérieur de la piste.

5.3.11.3 Le balisage lumineux d'extrémité de piste sera constitué de six feux au moins. Ces feux auront l'une ou l'autre des dispositions ci-après :

a) être uniformément espacés entre les rangées des feux de bord de piste ; ou

b) être disposés symétriquement par rapport à l'axe de la piste en deux groupes, les feux de chaque groupe étant uniformément espacés, avec un espace vide entre les groupes au plus égal à la moitié de la distance entre les rangées de feux de bord de piste.

Pour une piste avec approche de précision de catégorie III, l'espacement entre les feux d'extrémité de piste (à l'exception des deux feux qui se trouvent de part et d'autre du vide, lorsqu'il y a un vide) n'excèdera pas 6 m.

Caractéristiques

5.3.11.4 Les feux d'extrémité de piste doivent être des feux fixes unidirectionnels émettant un faisceau rouge en direction de la piste. L'intensité et l'ouverture de faisceau des feux seront suffisantes pour les conditions de visibilité et de luminosité ambiante dans lesquelles la piste est destinée à être utilisée.

5.3.11.5 Les feux d'extrémité des pistes avec approche de précision seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-8.

5.3.12 Feux d'axe de piste

Emploi

5.3.12.1 Les pistes avec approche de précision de catégorie II ou III, seront dotées de feux d'axe de piste.

5.3.12.2 Réservé.

5.3.12.3 Des feux d'axe de piste doivent être installés sur une piste destinée à être utilisée pour des décollages avec minimum opérationnel inférieur à une portée visuelle de piste de l'ordre de 400 m.

5.3.12.4 Réservé.

Emplacement

5.3.12.5 Les feux d'axe de piste seront disposés sur l'axe de la piste ; Ces feux seront disposés à partir du seuil jusqu'à l'extrémité, à intervalles d'environ 15 m. Lorsque le niveau de fonctionnement des feux d'axe de piste est celui spécifié comme objectif d'entretien au paragraphe 10.4.7 ou 10.4.11, et lorsque la piste est destinée à être utilisée en conditions de portée visuelle de piste de 350 m ou plus, l'espacement longitudinal sera de 30 m.

Il n'est pas nécessaire de remplacer les balisages axiaux existants dont les feux sont espacés de 7,5 m.

5.3.12.6 Le guidage axial pour le décollage, depuis le début d'une piste jusqu'à un seuil décalé, sera assuré:

a) au moyen d'un dispositif lumineux d'approche si les caractéristiques et les réglages d'intensité de celui-ci permettent d'assurer le guidage nécessaire au cours du décollage sans risque d'éblouissement pour le pilote d'un avion qui décolle ; ou

b) au moyen de feux d'axe de piste ; ou

c) au moyen de barrettes ayant au moins 3 m de longueur et espacées selon un intervalle uniforme de 30 m comme le montre la Figure 5-23. Ces barrettes devraient être conçues de façon que leurs caractéristiques photométriques et leur réglage d'intensité permettent d'assurer le guidage nécessaire au cours du décollage sans risque d'éblouissement pour le pilote d'un avion qui décolle.

Lorsque cela s'avère nécessaire, il devrait être possible d'éteindre les feux d'axe de piste mentionnés à l'alinéa b) ou de modifier l'intensité du dispositif lumineux d'approche ou des barrettes lorsque la piste est utilisée pour l'atterrissage. Les feux d'axe de piste ne devraient, en aucun cas, apparaître seuls entre le début de la piste et un seuil décalé lorsque la piste est utilisée pour l'atterrissage.

Caractéristiques

5.3.12.7 Les feux d'axe de piste seront des feux fixes, de couleur blanc variable entre le seuil et un point situé à 900 m de l'extrémité aval de la piste, de couleurs alternées rouge et blanc variable entre 900 m et 300 m de l'extrémité aval de la piste, et de couleur rouge entre 300 m et l'extrémité aval de la piste ; toutefois, sur les pistes de moins de 1 800 m de longueur, les feux de couleurs alternées rouge et blanc variable s'étendront du point médian de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage jusqu'à 300 m de l'extrémité aval de la piste.

Le circuit électrique doit être conçu de manière qu'une panne partielle n'entraîne pas d'indication erronée de la longueur de piste restante.

5.3.12.8 Les feux d'axe de piste seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-6 ou A2-7.

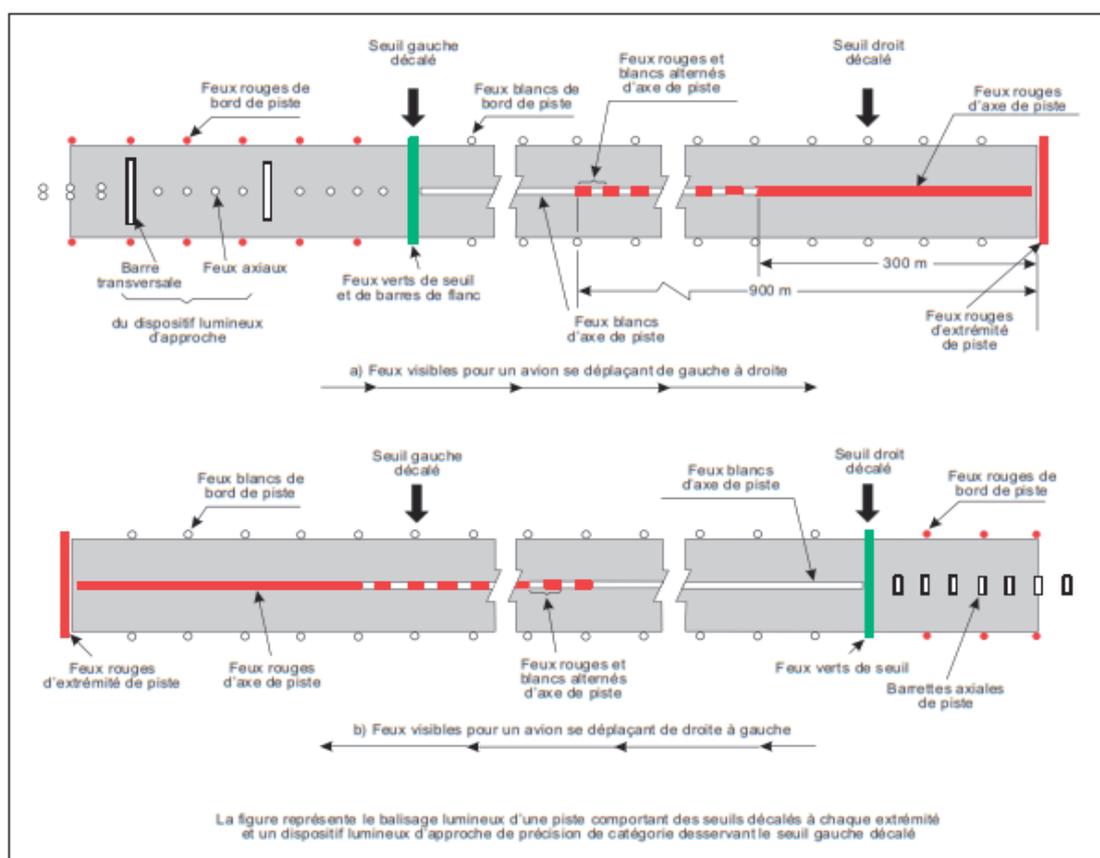


Figure 5.23 : Exemple de balisage lumineux d'approche et de piste dans le cas d'une piste avec seuils décalés

5.3.13 Feux de zone de toucher des roues

Emploi

5.3.13.1 Des feux de zone de toucher des roues seront installés dans la zone de toucher des roues des pistes avec approche de précision de catégorie II ou III.

Emplacement

5.3.13.2 Les feux de la zone de toucher des roues commencent au seuil et s'étendent sur une longueur de 900 m. Sur les pistes dont la longueur est inférieure à 1 800 m, le dispositif sera raccourci de façon qu'il ne s'étende pas au-delà de la moitié de la longueur de la piste. Les feux seront disposés en paires de barrettes placées symétriquement par rapport à l'axe de piste. Les feux les plus rapprochés de l'axe de piste, dans une paire de barrettes, seront espacés latéralement à intervalles égaux à l'espacement choisi pour les marques de la zone de toucher des roues. L'espacement longitudinal entre les paires de barrettes sera de 30 m ou de 60 m.

Pour une exploitation avec des minimums de visibilité inférieurs, un espacement longitudinal de 30 m sera utilisé entre les barrettes.

Caractéristiques

5.3.13.3 Une barrette doit être composée d'au moins trois feux, l'intervalle entre ces feux ne dépassant pas 1,5 m.

5.3.13.4 Une barrette aura au moins 3 m et au plus 4,5 m de longueur.

5.3.13.5 Les feux de zone de toucher des roues doivent être des feux fixes unidirectionnels blanc variable.

5.3.13.6 Les feux de zone de toucher des roues seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-5.

5.3.14 Feux simples de zone de toucher des roues

Le rôle des feux simples de zone de toucher des roues est de donner aux pilotes une meilleure conscience de la situation dans toutes les conditions de visibilité et de les aider à décider s'ils doivent amorcer une remise des gaz si l'aéronef n'a pas atterri avant un certain point sur la piste. Il est essentiel que les pilotes qui se posent à des aérodromes où sont installés des feux simples de zone de toucher des roues connaissent ce rôle.

Emploi

5.3.14.1 Des feux simples de zone de toucher des roues seront installés dans la mesure du possible aux aérodromes où l'angle d'approche est supérieur à 3,5 degrés ou où la distance d'atterrissage disponible combinée à d'autres facteurs accroît le risque

de dépassement de piste, sauf si des feux TDZ ont été prévus en application de la section 5.3.13.

Emplacement

5.3.14.2 Les feux simples de zone de toucher des roues seront constitués d'une paire de feux situés de chaque côté de l'axe de la piste, à 0,3 m en amont de la marque finale de zone de toucher des roues. L'espacement entre les feux intérieurs des deux paires de feux sera égal à l'espacement retenu pour la marque de zone de toucher des roues. L'espacement entre les feux d'une même paire ne sera pas supérieur à 1,5 m ou à la moitié de la largeur de la marque de zone de toucher des roues, si cette dernière valeur est plus élevée (voir la Figure 5-24).

5.3.14.3 Réservé.

Caractéristiques

5.3.14.4 Les feux simples de zone de toucher des roues seront des feux fixes unidirectionnels blanc variable alignés dans la direction de l'approche vers la piste, de façon à être visibles au pilote d'un avion qui atterrit.

5.3.14.5 Les feux simples de zone de toucher des roues doivent être conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-5.

Il est de bonne pratique que les feux simples de zone de toucher des roues soient alimentés par un circuit distinct de celui des autres feux de piste, de façon à pouvoir être utilisés lorsque les autres feux sont éteints.

5.3.15 Feux indicateurs de voie de sortie rapide

Les feux indicateurs de voie de sortie rapide (RETIL) servent à fournir aux pilotes des renseignements sur la distance restante avant la voie de sortie rapide la plus proche sur la piste, pour qu'ils puissent mieux se situer par mauvaise visibilité et régler leur freinage afin de maintenir des vitesses plus efficaces de course au sol et de sortie de piste. Il est essentiel que les pilotes qui manœuvrent à des aéroports dont les pistes sont munies de feux indicateurs de voie de sortie rapide soient bien informés de l'utilité de ces feux.

Application

5.3.15.1 Des feux indicateurs de voie de sortie rapide seront installés sur les pistes destinées à être utilisées lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 350 m et/ou lorsque la densité de trafic est élevée.

Voir la NMO - A, Section 15.

5.3.15.2 Les feux indicateurs de voie de sortie rapide ne doivent pas être allumés en cas de panne de toute lampe ou d'autres pannes qui empêchent de visualiser la configuration complète des feux présentés dans la Figure 5-24.

Emplacement

5.3.15.3 Un ensemble de feux indicateurs de voie de sortie rapide sera implanté sur la piste du même côté de l'axe de piste que la voie de sortie rapide correspondante, selon la configuration indiquée dans la Figure 5-24. Pour chaque ensemble, les feux seront implantés à intervalles de 2 m et le feu le plus proche de l'axe de piste sera décalé de 2 m par rapport à cet axe.

5.3.15.4 Lorsqu'une piste dispose de plusieurs voies de sortie rapide, les ensembles de feux indicateurs de voie de sortie rapide correspondant à chaque sortie ne doivent pas se chevaucher pas lorsqu'ils seront allumés.

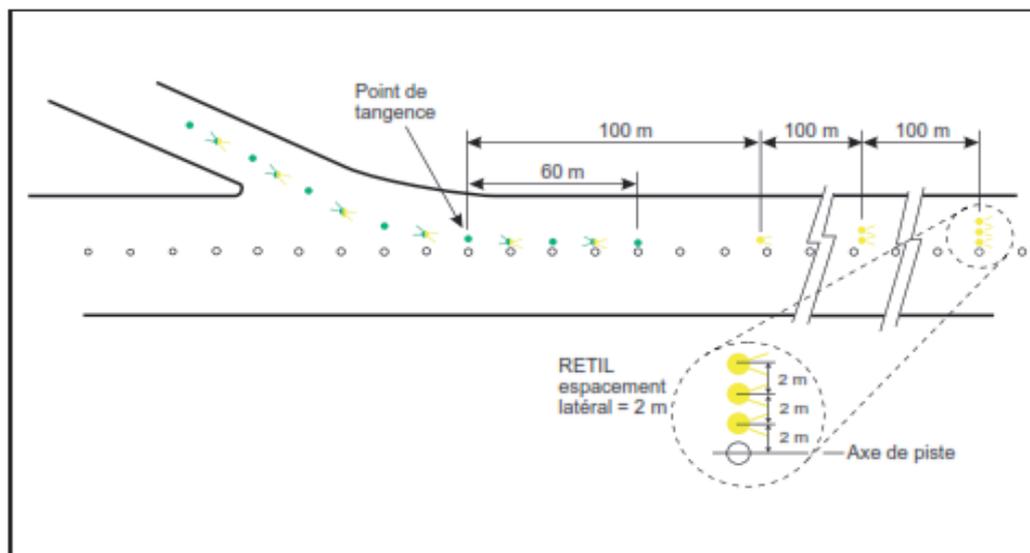


Figure 5-24. Feux indicateurs de voie de sortie rapide (RETIL)

Caractéristiques

5.3.15.5 Les feux indicateurs de voie de sortie rapide doivent être des feux jaunes unidirectionnels fixes, alignés de façon à être visibles au pilote d'un avion qui atterrit, dans la direction de l'approche vers la piste.

5.3.15.6 Les feux indicateurs de voie de sortie rapide seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-6 ou A2-7, selon le cas.

5.3.15.7 Les feux indicateurs de voie de sortie rapide seront alimentés par un circuit distinct des autres balisages lumineux de piste de façon à pouvoir être utilisés lorsque les autres balisages lumineux sont éteints.

5.3.16 Feux de prolongement d'arrêt

Emploi

5.3.16.1 Un prolongement d'arrêt destiné à être utilisé de nuit sera doté de feux de prolongement d'arrêt.

Emplacement

5.3.16.2 Les feux seront disposés sur toute la longueur du prolongement d'arrêt en deux rangées parallèles équidistantes de l'axe et dans le prolongement des rangées de feux de bord de piste. Des feux transversaux de prolongement d'arrêt seront également disposés à l'extrémité du prolongement, perpendiculairement à son axe, aussi près que possible de la fin du prolongement d'arrêt et en aucun cas à plus de 3 m au-delà de cette extrémité.

Caractéristiques

5.3.16.3 Les feux de prolongement d'arrêt doivent être des feux unidirectionnels fixes visibles en rouge dans la direction de la piste.

5.3.17 Feux axiaux de voie de circulation

Emploi

5.3.17.1 Des feux axiaux de voie de circulation seront installés sur les voies de sortie de piste, les voies de circulation, les postes de dégivrage/antigivrage et les aires de trafic destinés à être utilisés dans la gamme

des valeurs de la portée visuelle de piste inférieures à 350 m, de manière à assurer un guidage continu entre l'axe de la piste et les postes de stationnement d'aéronef. Ces feux ne seront pas installés lorsque la densité de la circulation est faible et que des feux de bord de voie de circulation ainsi que des marques axiales assurent un guidage satisfaisant.

5.3.17.2 Des feux axiaux de voie de circulation seront disposés sur les voies de circulation destinées à être utilisées de nuit dans la gamme des valeurs de la portée visuelle de piste égales ou supérieures à 350 m et notamment aux intersections complexes de voies de circulation et sur les voies de sortie de piste ; toutefois, il n'est pas nécessaire d'installer ces feux lorsque la densité de la circulation est faible et que des feux de voie de circulation ainsi que des marques axiales assurent un guidage satisfaisant.

Lorsqu'il est nécessaire de délimiter les bords d'une voie de circulation, notamment sur une voie de sortie rapide, sur une voie de circulation étroite ou en présence de neige, il est possible d'utiliser des feux de bord de voie de circulation ou des balises.

5.3.17.3 Des feux axiaux de voie de circulation sur les voies de sortie, voies de circulation, et aires de trafic appelés à être utilisés dans toutes les conditions de visibilité, lorsque de tels feux sont spécifiés comme éléments d'un système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface, seront installés de manière à assurer un guidage continu entre l'axe de la piste et les postes de stationnement d'aéronef.

5.3.17.4 Des feux axiaux de voie de circulation seront installés sur une piste faisant partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface et destinée à la circulation à la surface avec une portée visuelle de piste inférieure à 350 m ; toutefois, il n'est pas nécessaire d'installer ces feux lorsque la densité de la circulation est faible et que des feux de bord de voie de circulation ainsi que des marques axiales assurent un guidage satisfaisant.

Des dispositions concernant le couplage des dispositifs lumineux de piste et de voie de circulation figurent au § 8.2.3.

5.3.17.5 Réservé.

Caractéristiques

5.3.17.6 Sauf dans le cas prévu au § 5.3.17.8, les feux axiaux installés sur des voies de circulation autres que des voies de sortie de piste ainsi que sur une piste faisant partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface seront des feux fixes de couleur verte et l'ouverture du faisceau sera telle qu'ils seront visibles seulement pour un avion qui se trouve sur la voie de circulation ou à proximité de celle-ci.

5.3.17.7 Les feux axiaux de voie de sortie de piste doivent être des feux fixes. Ces feux doivent être alternativement verts et jaunes, depuis l'emplacement où ils commencent, à proximité de l'axe de la piste, jusqu'au périmètre de la zone critique/sensible ILS/MLS ou jusqu'à la limite inférieure de la surface in-

térieure de transition, si cette dernière est plus éloignée de la piste, et ils doivent être tous verts au-delà (voir Figure 5-25). Le premier feu axial de voie de sortie sera toujours vert et le feu le plus proche du périmètre sera toujours jaune.

1. — *Il convient de limiter avec soin la répartition lumineuse des feux verts sur les pistes ou à proximité de celles-ci, afin d'éviter une confusion possible avec les feux de seuil.*

2. — *La section 2.2 de la NMO 1 contient des spécifications sur les caractéristiques des filtres jaunes.*

3. — *Les dimensions de la zone critique/sensible ILS/MLS dépendent des caractéristiques de l'ILS/MLS correspondant et d'autres facteurs. Des éléments indicatifs figurent dans les NMO - C et G au RAC 15 - PARTIE 1.*

4. — *Des spécifications sur les panneaux indicateurs de dégagement de piste figurent au paragraphe 5.4.3.*

5.3.17.8 Lorsqu'il est nécessaire d'indiquer la proximité d'une piste, les feux axiaux de voie de circulation seront des feux fixes, ils seront alternativement verts et jaunes depuis le périmètre de la zone critique/sensible ILS/MLS, ou la limite inférieure de la surface intérieure de transition, si celle-ci est plus éloignée de la piste, jusqu'à la piste, et ils continueront d'être alternativement verts et jaunes :

a) jusqu'à leur point final près de l'axe de piste; ou

b) dans le cas où les feux axiaux de voie de circulation traversent la piste, jusqu'au périmètre opposé de la zone critique/sensible ILS/MLS ou la limite inférieure de la surface intérieure de transition, si celle-ci est plus éloignée de la piste.

1. — *Il est nécessaire de veiller à limiter la distribution lumineuse des feux verts sur une piste ou à proximité, de manière à éviter toute possibilité de confusion avec les feux de seuil*

2. — *Les dispositions du § 5.3.17.8 peuvent faire partie de mesures efficaces de prévention des incursions sur piste.*

5.3.17.9 Les feux axiaux de voie de circulation seront conformes :

a) aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-12, A2-13 ou A2-14, lorsqu'il s'agit des voies de circulation destinées à être utilisées avec une portée visuelle de piste inférieure à une valeur de l'ordre de 350 m ;

b) aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-15 ou A2-16, lorsqu'il s'agit des autres voies de circulation.

5.3.17.10 Lorsque des intensités supérieures sont exigées, d'un point de vue opérationnel, les feux axiaux de voie de sortie rapide destinés à être utilisés par portée visuelle de piste inférieure à 350 m seront

conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-12. Le nombre des niveaux de brillance de ces feux sera le même que celui des feux axiaux de piste.

5.3.17.11 Lorsque les feux d'axe de voie de circulation sont spécifiés comme éléments d'un système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et qu'il est nécessaire, du point de vue de l'exploitation, d'assurer des intensités supérieures pour permettre le maintien d'une certaine vitesse des mouvements au sol par très faible visibilité ou par jour clair, ces feux seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-17, A2-18 ou A2-19.

On n'utilisera des feux axiaux à haute intensité qu'en cas de nécessité absolue et après une étude spécifique.

Emplacement

5.3.17.12 Les feux axiaux de voie de circulation seront normalement disposés sur les marques axiales de voies de circulation ; toutefois, ces feux peuvent être décalés d'une distance ne dépassant pas 30 cm lorsqu'il est physiquement impossible de les placer sur les marques.

Feux axiaux installés sur les voies de circulation

Emplacement

5.3.17.13 Les feux axiaux de voie de circulation installés dans les lignes droites seront disposés à intervalles ne dépassant pas 30 m, toutefois :

- des intervalles ne dépassant pas 60 m sont admissibles lorsque, eu égard aux conditions météorologiques dominantes, de tels intervalles assurent un guidage suffisant ;
- des intervalles inférieurs à 30 m devraient être adoptés sur de courtes lignes droites ;
- sur les voies de circulation destinées à être utilisées avec une portée visuelle de piste inférieure à 350 m, l'espacement longitudinal ne devrait pas dépasser 15 m.

5.3.17.14 Les feux axiaux de voie de circulation installés dans un virage seront disposés, depuis la partie en ligne droite de la voie de circulation, à une distance constante du bord extérieur du virage. Les intervalles entre les feux devraient permettre de donner une indication claire du virage.

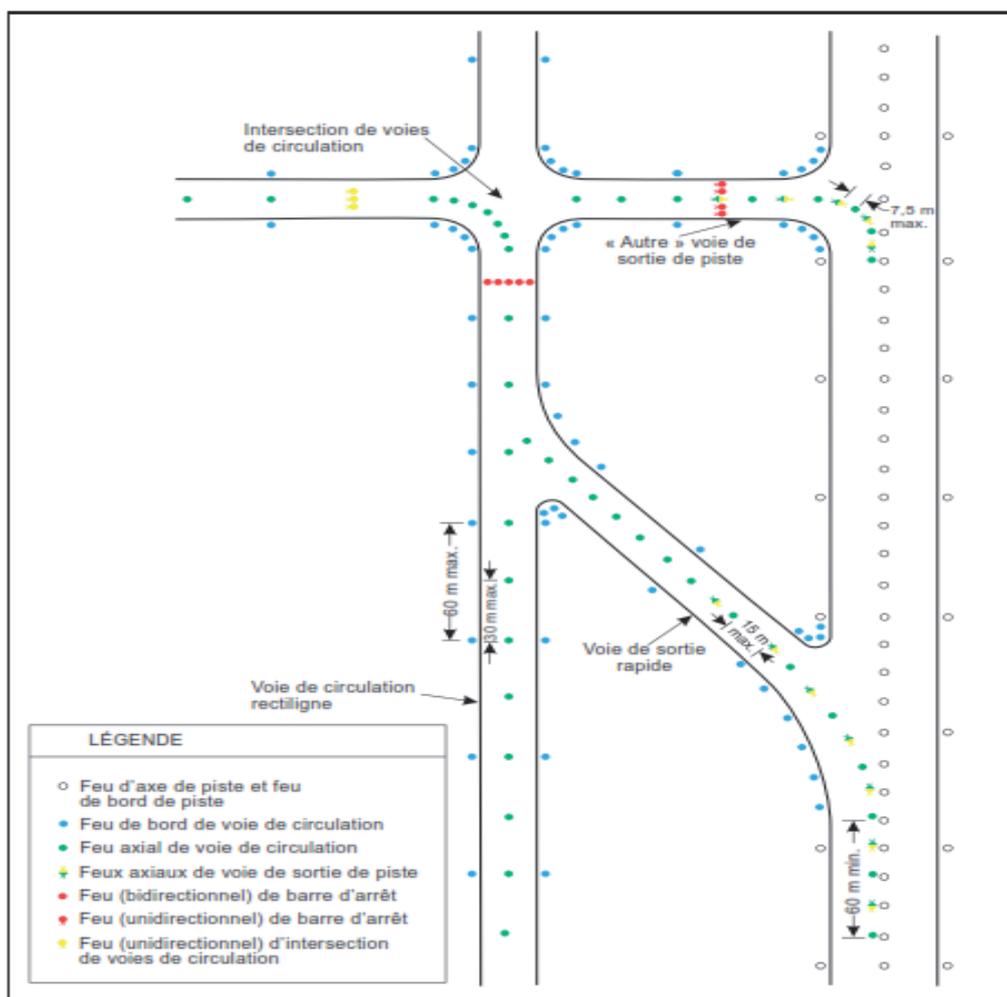


Figure 5-25 Balisage lumineux de voie de circulation

5.3.17.15 Sur une voie de circulation destinée à être utilisée avec une portée visuelle de piste inférieure à 350 m, les feux installés dans un virage seront disposés à intervalles ne dépassant pas 15 m et les feux installés dans un virage d'un rayon inférieur à 400 m seront disposés à intervalles ne dépassant pas 7,5 m. Cet espacement devrait se prolonger sur une longueur de 60 m avant et après le virage.

1. — Les espacements ci-après ont été jugés appropriés pour les voies de circulation destinées à être utilisées avec une portée visuelle de piste égale ou supérieure à 350 m :

Rayon de virage	Espacement des feux
Jusqu'à 400 m	7,5 m
De 401 m à 899 m	15 m
900 m et au-dessus	30 m

2. — Voir le paragraphe 3.9.6 et la Figure 3-2.

Feux axiaux installés sur les voies de sortie rapide

Emplacement

5.3.17.16 Les feux axiaux de voie de circulation installés sur une voie de sortie rapide commenceront en un point situé à 60 m au minimum avant le début du virage de la voie de circulation, et se prolongeront au-delà de la fin du virage jusqu'au point où un avion atteint, en principe, sa vitesse normale de circulation au sol. Les feux de la section parallèle à l'axe de la piste devraient toujours se trouver à 60 cm au moins de toute rangée de feux d'axe de piste, comme l'indique la Figure 5-27.

5.3.17.17 Les feux seront espacés de 15 m au maximum ; toutefois, en l'absence de feux d'axe de piste, il est loisible d'utiliser un intervalle supérieur n'excédant pas 30 m.

Feux axiaux installés sur les autres voies de sortie de piste

Emplacement

5.3.17.18 Les feux axiaux de voie de circulation installés sur les voies de sortie de piste autres que les voies de sortie rapide débutent au point où les marques axiales de voie de circulation commenceront à s'incurver en s'écartant de l'axe de piste, et suivront la partie incurvée de ces marques au moins jusqu'au point où celles-ci quittent la piste. Le premier feu devrait se trouver à 60 cm au moins de toute rangée de feux d'axe de piste, comme l'indique la Figure 5-27.

5.3.17.19 Les feux seront espacés au maximum de 7,5 m.

Feux axiaux de voie de circulation installés sur des pistes

Emplacement

5.3.17.20 Les feux axiaux de voie de circulation installés sur une piste faisant partie d'un itinéraire nor-

malisé de circulation à la surface et destinée à être utilisée avec une portée visuelle de piste inférieure à 350 m seront disposés à des intervalles maximum de 15 m.

5.3.18 Feux de bord de voie de circulation

Emploi

5.3.18.1 Des feux de bord de voie de circulation seront installés au bord des aires de demi-tour sur piste, aires d'attente, postes de dégivrage/antigivrage, aires de trafic, etc., qui sont destinés à être utilisés de nuit, ainsi que sur les voies de circulation qui ne sont pas dotées de feux axiaux et qui sont destinées à être utilisées de nuit. Des feux de bord de voie de circulation ne seront pas installés lorsqu'en raison de la nature des opérations, un guidage suffisant peut être assuré par éclairage de la surface ou par d'autres moyens.

Pour les balises de bord de voie de circulation, voir le paragraphe 5.5.5.

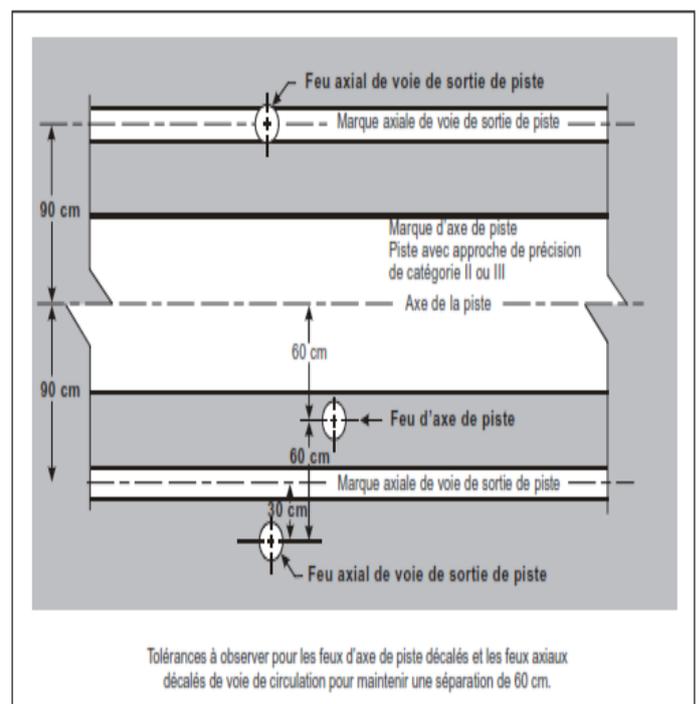


Figure 5-26. Feux d'axe de piste décalés et feux axiaux décalés de voie de circulation

5.3.18.2 Des feux de bord de voie de circulation seront installés sur une piste faisant partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface et destinée à être utilisée pour la circulation à la surface, de nuit, si la piste n'est pas dotée de feux axiaux de voie de circulation.

Des dispositions concernant le couplage des dispositifs lumineux de piste et de voie de circulation figurent au paragraphe 8.2.3.

Emplacement

5.3.18.3 Dans les parties rectilignes d'une voie de circulation et sur une piste faisant partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface, les feux de bord

de voie de circulation seront disposés à intervalles uniformes de 60 m au maximum. Dans les virages, l'espacement entre les feux devra être inférieur à 60 m, de manière que le virage soit nettement indiqué.

Le Manuel de conception des aérodromes (*Doc 9157*), 4^e Partie, contient des indications concernant l'espacement des feux de bord de voie de circulation dans les virages.

5.3.18.4 Les feux de bord de voie de circulation sur une aire d'attente, une aire de trafic, etc., seront placés à intervalles longitudinaux uniformes de 60 m au maximum.

5.3.18.5 Les feux de bord de voie de circulation sur une aire de demi-tour sur piste seront placés à intervalles longitudinaux uniformes n'excédant pas 30 m.

5.3.18.6 Les feux seront disposés aussi près que possible du bord de la voie de circulation, de l'aire de demi-tour sur piste, de l'aire d'attente, de l'aire de trafic, de la piste, etc., ou au-delà des bords à une distance d'au plus 3 m.

Caractéristiques

5.3.18.7 Les feux de bord de voie de circulation doivent être des feux fixes de couleur bleue. Ils doivent être visibles jusqu'à 75° au moins au-dessus de l'horizon dans tous les azimuts qui sont nécessaires pour guider un pilote circulant dans l'un ou l'autre sens. Dans une intersection, une sortie ou un virage, les feux doivent être masqués autant que possible de manière à n'être pas visibles dans des azimuts où ils risqueraient d'être confondus avec d'autres feux.

5.3.18.8 L'intensité des feux de bord de voie de circulation doit être d'au moins 2 cd pour un angle de site de 0° jusqu'à 6° et de 0,2 cd pour tout angle de site compris entre 6° et 75°.

5.3.19 Feux d'aire de demi-tour sur piste

Emploi

5.3.19.1 Des feux d'aire de demi-tour sur piste seront implantés de manière à assurer un guidage continu sur une aire de demi-tour sur piste destinée à être utilisée par portée visuelle de piste inférieure à 350 m pour que les avions puissent effectuer un virage de 180° et s'aligner sur l'axe de piste.

5.3.19.2 Des feux d'aire de demi-tour sur piste seront implantés sur une aire de demi-tour sur piste destinée à être utilisée de nuit.

Emplacement

5.3.19.3 Des feux d'aire de demi-tour sur piste seront normalement placés sur les marques d'aire de demi-tour ; toutefois ils peuvent être décalés de 30 cm au maximum s'il n'est pas possible de les implanter sur les marques.

5.3.19.4 Des feux d'aire de demi-tour sur piste d'un tronçon rectiligne des marques d'aire de demi-tour seront implantés à intervalles longitudinaux n'excédant pas 15 m.

5.3.19.5 Des feux d'aire de demi-tour sur piste d'un tronçon curviligne des marques d'aire de demi-tour seront espacés de 7,5 m au maximum.

Caractéristiques

5.3.19.6 Les feux d'aire de demi-tour sur piste seront des feux fixes unidirectionnels de couleur verte dont le faisceau aura des dimensions telles que le feu sera visible seulement des avions qui se trouvent sur l'aire de demi-tour ou en approche

5.3.19.7 Les feux d'aire de demi-tour sur piste seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-13, A2-14 ou A2-15, selon le cas.

1. — *Les barres d'arrêt doivent être destinées à être commandées manuellement ou automatiquement par les services de la circulation aérienne.*

2. — *Les incursions sur piste peuvent survenir quelles que soient les conditions météorologiques ou de visibilité. La fourniture de barres d'arrêt aux points d'attente avant piste, et leur utilisation de nuit et avec une portée visuelle de piste supérieure à 550 m, peuvent faire partie des mesures visant à prévenir les incursions sur piste.*

5.3.20 Barres d'arrêt

Emploi

5.3.20.1 Une barre d'arrêt sera installée à chaque point d'attente avant piste desservant une piste appelée à être utilisée dans des conditions correspondant à une portée visuelle de piste inférieure à 350 m, sauf lorsqu'il existe :

- a) des aides et des procédures appropriées pour prévenir les incursions accidentelles de trafic sur la piste ; ou
- b) des procédures opérationnelles limitant, en cas de portée visuelle de piste inférieure à 550 m :
 - 1) à un aéronef, à tout moment, le nombre d'aéronefs présents sur l'aire de manœuvre ;
 - 2) au minimum nécessaire le nombre de véhicules présents sur l'aire de manœuvre.

5.3.20.2 On installera une barre d'arrêt à chaque point d'attente avant piste desservant une piste appelée à être utilisée dans des conditions correspondant à une portée visuelle de piste comprise entre 350 m et 550 m, sauf lorsqu'il existe :

- a) des aides et des procédures appropriées

pour prévenir les incursions accidentelles de trafic sur la piste ; ou

- b) des procédures opérationnelles limitant, en cas de portée visuelle de piste inférieure à 550 m :
- 1) à un aéronef, à tout moment, le nombre d'aéronefs présents sur l'aire de manœuvre ;
 - 2) au minimum nécessaire le nombre de véhicules présents sur l'aire de manœuvre.

5.3.20.3 Lorsqu'il y a plus d'une barre d'arrêt associée à une intersection voie de circulation/piste, une seule sera allumée à un instant donné.

5.3.20.4 Une barre d'arrêt à un point d'attente intermédiaire sera disposée lorsqu'on désire compléter des marques par des feux et assurer le contrôle de la circulation par des moyens visuels.

Emplacement

5.3.20.5 Les barres d'arrêt seront placées en travers de la voie de circulation au point où l'on désire que la circulation s'arrête. Lorsqu'ils sont installés, les feux supplémentaires spécifiés au paragraphe 5.3.19.7 seront placés à un minimum de 3 m du bord de la voie de circulation.

Caractéristiques

5.3.20.6 Les barres d'arrêt doivent être composées de feux de couleur rouge, espacés uniformément d'au plus 3 m, placés transversalement à la voie de circulation et visibles dans la ou les directions prises pour s'approcher de l'intersection ou du point d'attente avant piste.

Au besoin, pour accroître la visibilité d'une barre d'arrêt existante, on installe des feux supplémentaires disposés de manière uniforme.

5.3.20.7 Une paire de feux hors sol sera ajoutée à chaque extrémité de la barre d'arrêt aux endroits où il y a possibilité que les feux encastrés de la barre soient masqués à la vue du pilote par la pluie, par exemple, ou que le pilote ait à immobiliser l'aéronef si proche de la barre que la structure de l'aéronef l'empêche de voir les feux.

5.3.20.8 Les feux des barres d'arrêt installées aux points d'attente avant piste doivent être unidirectionnels et ils doivent être de couleur rouge, visibles seulement pour les avions qui approchent de la piste.

5.3.20.9 Lorsqu'ils sont installés, les feux supplémentaires spécifiés au paragraphe 5.3.19 auront les mêmes caractéristiques que les autres feux de la barre d'arrêt mais seront visibles des avions qui s'en approchent jusqu'au moment où ils atteignent la barre d'arrêt.

5.3.20.10 L'intensité de la lumière rouge et les ouvertures de faisceau des feux de barres d'arrêt seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figures A2-12 à A2-16, selon le cas.

5.3.20.11 Lorsque les barres d'arrêt sont spécifiées comme éléments d'un système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et qu'il faut, du point de vue de l'exploitation, assurer des intensités supérieures pour permettre le maintien d'une certaine vitesse des mouvements au sol par très faible visibilité ou par jour clair, l'intensité de la lumière rouge et les ouvertures de faisceau des feux devront être conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-17, A2-18 ou A2-19.

On ne devrait utiliser des feux de barre d'arrêt à haute intensité qu'en cas de nécessité absolue et après une étude spécifique.

5.3.20.12 Lorsqu'un dispositif à larges faisceaux est nécessaire, l'intensité de la lumière rouge et les ouvertures de faisceau des feux de barre d'arrêt devront être conformes aux exigences de la NMO 2, Figure A2-17 ou A2-19.

5.3.20.13 Le circuit électrique doit être conçu de manière :

- a) que les barres d'arrêt disposées en travers des voies d'entrée soient commandées indépendamment ;
- b) que les barres d'arrêt disposées en travers des voies de circulation destinées à servir uniquement de voies de sortie soient commandées indépendamment ou par groupes ;
- c) que lorsqu'une barre d'arrêt est allumée, les feux axiaux de voie de circulation installés en aval de la barre seront éteints sur une distance d'au moins 90 m ;
- d) que les barres d'arrêt soient couplées avec les feux axiaux de voie de circulation de sorte que, lorsque les feux axiaux installés en aval de la barre sont allumés, la barre d'arrêt sera éteinte, et vice versa.

Il y a lieu de veiller à ce que la conception du circuit électrique soit telle que tous les feux d'une barre d'arrêt ne puissent faire défaut en même temps.

5.3.21 Feux de point d'attente intermédiaire

Voir le paragraphe 5.2.11 pour les spécifications relatives aux marques de point d'attente intermédiaire.

Emploi

5.3.21.1 À l'exception du cas où une barre d'arrêt a été installée, des feux de point d'attente inter-

médiaire seront implantés à un point d'attente intermédiaire destiné à être utilisé lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 350 m.

5.3.21.2 Des feux de point d'attente intermédiaire seront disposés à un point d'attente intermédiaire où le signal « arrêtez-passez » fourni par une barre d'arrêt n'est pas nécessaire.

Emplacement

5.3.21.3 Les feux de point d'attente intermédiaire seront disposés le long de la marque de point d'attente intermédiaire, à une distance de 0,3 m avant la marque.

Caractéristiques

5.3.21.4 Les feux de point d'attente intermédiaire doivent être composés de trois feux unidirectionnels fixes de couleur jaune, visibles dans le sens où les avions approchent du point d'attente intermédiaire, et la distribution lumineuse des feux doit être semblable à celle des feux axiaux de voie de circulation, s'il y en a. Les feux doivent être disposés symétriquement par rapport à l'axe de la voie de circulation, perpendiculairement à cet axe, et doivent être espacés de 1,5 m.

5.3.22 Réserve

Figure 5-28. Réserve

5.3.23 Feux de protection de piste

Les feux de protection de piste servent à avertir les pilotes et les conducteurs de véhicule qui roulent sur les voies de circulation qu'ils sont sur le point d'entrer sur une piste en service. Il y a deux configurations normalisées de feux de protection de piste, comme il est indiqué à la Figure 5-28.

Emploi

5.3.23.1 Des feux de protection de piste, conformes à la configuration A, seront disposés à chaque intersection piste/voie de circulation associée à une piste destinée à être utilisée :

- avec une portée visuelle de piste inférieure à 550 m, lorsqu'il n'y a pas de barre d'arrêt;
- avec une portée visuelle de piste comprise entre 550 m et 1 200 m environ, en cas de forte densité de circulation.

5.3.23.2 Dans le cadre des mesures de prévention des incursions sur piste, des feux de protection de piste, conformes à la configuration A ou B seront disposés à chaque intersection piste/voie de circulation où des points chauds ont été identifiés et que ces feux soient utilisés dans toutes les conditions météorologiques, de jour et de nuit.

5.2.23.3 Des feux de protection de piste conformes à la configuration B ne seront pas coïmplantés avec une barre d'arrêt.

Emplacement

5.3.23.4 Des feux de protection de piste, configuration A, seront placés de chaque côté de la voie de circulation, à une distance de l'axe de piste au moins égale à celle qui est spécifiée, dans le Tableau 3-2, pour une piste de décollage.

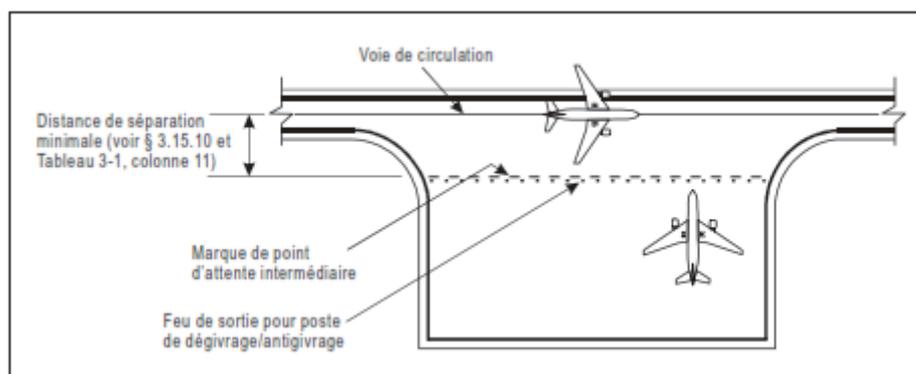


Figure 5-27. Poste de dégivrage/antigivrage éloigné type

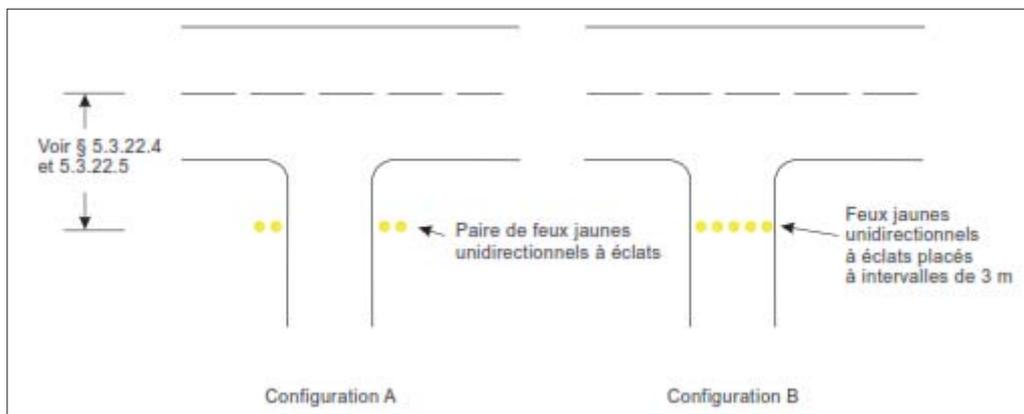


Figure 5-28. Feux de protection de piste

5.3.23.5 Des feux de protection de piste, configuration B, seront placés en travers de la voie de circulation, à une distance de l'axe de piste au moins égale à celle qui est spécifiée dans le Tableau 3-2 pour une piste de décollage.

Caractéristiques

5.3.23.6 Les feux de protection de piste, configuration A, doivent être constitués par deux paires de feux jaunes.

5.3.23.7 Lorsqu'il est nécessaire de renforcer le contraste entre les feux de protection de piste allumés et les feux de protection de piste éteints, configuration A, destinés à être utilisés de jour, un dispositif spécial de taille suffisante devra être placé au-dessus de chaque lampe pour empêcher les rayons du soleil de pénétrer dans la lentille, sans gêner le fonctionnement du dispositif.

Certains autres dispositifs ou d'autres conceptions, par exemple des systèmes optiques conçus spécialement, peuvent être utilisés à la place du pare-soleil.

5.3.23.8 Les feux de protection de piste, configuration B, seront constitués par des feux jaunes placés en travers de la voie de circulation, à des intervalles de 3 m.

5.3.23.9 Le faisceau lumineux doit être unidirectionnel et aligné de façon à être visible pour le pilote d'un avion qui roule vers le point d'attente.

5.3.23.10 L'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration A seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-24.

5.3.23.11 Lorsque les feux de protection de piste sont destinés à être utilisés de jour, l'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration A seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-25.

5.3.23.12 Lorsque les feux de protection de piste sont spécifiés comme éléments d'un système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et que des intensités supérieures sont requises, l'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration A seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-25.

Des intensités supérieures peuvent être nécessaires pour maintenir les mouvements au sol à une certaine vitesse par faible visibilité.

5.3.23.13 L'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration B seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-12.

5.3.23.14 Lorsque les feux de protection de piste sont destinés à être utilisés de jour, l'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration B seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-20.

5.3.23.15 Lorsque les feux de protection de piste sont spécifiés comme éléments d'un système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et que des intensités supérieures sont requises, l'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration B seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-20.

5.3.23.16 Les feux, dans chaque unité de la configuration A, doivent s'allumer alternativement.

5.3.23.17 Pour la configuration B, les feux adjacents doivent s'allumer alternativement et les feux alternants s'allumer simultanément.

5.3.23.18 Les feux doivent s'allumer à une fréquence comprise entre 30 et 60 cycles par minute et les périodes d'extinction et d'allumage des deux feux seront égales et contraires.

La fréquence optimale d'éclats dépend des temps de montée et de descente des lampes utilisées. Il est apparu que des feux de protection de piste, configuration A, reliés à des circuits en série de 6,6 ampères ont le meilleur rendement lorsqu'ils fonctionnent à la cadence de 45 – 50 éclats par minute pour chaque lampe. Il est apparu que les feux de protection de piste, configuration B, fonctionnant sur des circuits en série de 6,6 ampères ont le meilleur rendement lorsqu'ils fonctionnent à 30 – 32 éclats par minute pour chaque lampe.

5.3.24 Éclairage des aires de trafic

(voir aussi le paragraphe 5.3.16.1 et 5.3.17.1)

Emploi

5.3.24.1 Une aire de trafic et un poste isolé de stationnement d'aéronef désignés appelés à être utilisés de nuit seront éclairés par des projecteurs.

1. — La désignation d'un poste isolé de stationnement d'aéronef est spécifiée au § 3.14.

2. — Des éléments indicatifs sur l'éclairage des aires de trafic figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

Emplacement

5.3.24.2 Les projecteurs d'aire de trafic seront situés de manière à fournir un éclairage suffisant sur toutes les zones de service de l'aire de trafic, en limitant le plus possible l'effet d'éblouissement pour les pilotes des aéronefs en vol et au sol, les contrôleurs d'aérodrome et d'aire de trafic et le personnel en service sur l'aire de trafic. La disposition et l'orientation des projecteurs devront être telles qu'un poste de stationnement d'aéronef reçoive la lumière d'au moins deux directions afin de réduire le plus possible les ombres.

Caractéristiques

5.3.24.3 La répartition spectrale des projecteurs d'aire de trafic doit être telle que les couleurs utilisées pour les marques peintes sur les aéronefs, en rapport avec les opérations régulières d'avitaillement-service, et pour les marques de surface et le balisage des obstacles puissent être identifiées sans ambiguïté.

5.3.24.4 Le niveau moyen d'éclairage devra être au moins égal aux niveaux suivants :

Poste de stationnement d'aéronef :

- éclairage horizontal — 20 lx, avec un facteur d'uniformité (intensité moyenne/intensité minimale) ne dépassant pas 4/1 ;
- éclairage vertical — 20 lx à une hauteur de 2 m au-dessus de l'aire de trafic dans les directions appropriées. Autres zones :
- éclairage horizontal — 50 % du niveau moyen d'éclairage sur les postes de stationnement d'aéronef, avec un facteur d'uniformité (intensité moyenne/intensité minimale) ne dépassant pas 4/1.

5.3.25 Système de guidage visuel pour l'accostage

Emploi

5.3.25.1 Un système de guidage visuel pour l'accostage sera installé lorsqu'il s'agit d'indiquer, au moyen d'une aide visuelle, le point précis de stationnement d'un aéronef sur un poste de stationnement d'aéronef et qu'il ne sera pas possible d'employer d'autres moyens, tels que des placeurs.

Les facteurs à prendre en considération pour évaluer la nécessité d'installer un système de guidage visuel pour l'accostage sont notamment le nombre et les types d'aéronefs qui utiliseront le poste de stationnement, les conditions météorologiques, l'espace disponible sur l'aire de trafic et la précision requise pour la manœuvre de positionnement, du fait des installations d'avitaillement et d'entretien courant, des passerelles d'embarquement, etc. Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie — Aides visuelles contient des indications qui peuvent faciliter le choix de systèmes adéquats.

Caractéristiques

5.3.25.2 Le système doit fournir à la fois un guidage en azimut et un guidage d'arrêt.

5.3.25.3 Le dispositif de guidage en azimut et l'indicateur de point d'arrêt doivent être utilisables dans toutes les conditions dans lesquelles le système est appelé à fonctionner, en ce qui concerne notamment la situation météorologique, la visibilité, l'éclairage de fond et l'état des chaussées, tant de jour que de nuit, mais sans éblouir le pilote.

Il faudra veiller avec soin, Lors de la conception du système et de son installation, à ce que la réflexion de la lumière solaire, ou de toute autre lumière aux alentours, ne dégrade pas la clarté et la visibilité des indications visuelles que fournit le système.

5.3.25.4 Le dispositif de guidage en azimut et l'indicateur de point d'arrêt doivent être conçus de manière :

- a) à ce que tout défaut de fonctionnement de l'un ou de l'autre de ces dispositifs, ou des deux à la fois, soit clairement indiqué au pilote ;
- b) à ce qu'ils puissent être éteints.

5.3.25.5 Le dispositif de guidage en azimut et l'indicateur de point d'arrêt doivent être situés de manière à assurer la continuité du guidage entre les marques de poste de stationnement d'aéronef, les feux de guidage pour les manœuvres sur poste de stationnement d'aéronef, le cas échéant, et le système de guidage visuel pour l'accostage.

5.3.25.6 La précision du système doit être adaptée au type de passerelle d'embarquement et aux installations fixes d'avitaillement et d'entretien courant avec lesquelles il doit être utilisé.

5.3.25.7 Le système sera utilisé par tous les types d'avions auxquels est destiné le poste de stationnement, de préférence sans nécessiter une commande sélective.

5.3.25.8 Si une commande sélective est nécessaire pour permettre l'utilisation du système par un type d'avion déterminé, le système fournira au pilote, ainsi qu'à l'opérateur du dispositif, une identification du type d'avion sélectionné afin de garantir que le dispositif a été convenablement réglé.

Dispositif de guidage en azimut

Emplacement

5.3.25.9 Le dispositif de guidage en azimut sera placé sur le prolongement ou à proximité du prolongement de l'axe du poste de stationnement, à l'avant de l'aéronef, de manière que les signaux qu'il émet soient visibles du poste de pilotage d'un aéronef pendant toute la durée de la manœuvre d'accostage et qu'ils soient alignés de façon à pouvoir être utilisés au moins par le pilote qui occupe le siège de gauche.

5.3.25.10 Le dispositif de guidage en azimut devra être aligné de façon à pouvoir être utilisé aussi bien par le pilote qui occupe le siège de gauche que par celui qui occupe le siège de droite.

Caractéristiques

5.3.25.11 Le dispositif de guidage en azimut doit fournir un guidage directionnel (gauche/droite) sans ambiguïté, qui permet au pilote de s'aligner et se maintenir sur la ligne d'entrée sans manœuvres excessives.

5.3.25.12 Lorsque le guidage en azimut est assuré par un changement de couleur, le vert doit être utilisé pour identifier l'axe, et le rouge pour indiquer que l'avion est en dehors de l'axe.

Indicateur de point d'arrêt

Emplacement

5.3.25.13 L'indicateur de point d'arrêt sera placé à côté du dispositif de guidage en azimut ou suffisamment près de ce dispositif pour qu'un pilote puisse observer, sans tourner la tête, à la fois les signaux de guidage en azimut et le signal d'arrêt.

5.3.25.14 L'indicateur de point d'arrêt sera utilisé au moins par le pilote qui occupe le siège de gauche.

5.3.24.15 L'indicateur de point d'arrêt devra être utilisable aussi bien par le pilote qui occupe le siège de gauche que par celui qui occupe le siège de droite.

Caractéristiques

5.3.25.16 L'information fournie par l'indicateur de point d'arrêt pour un type d'avion donné doit tenir compte des variations prévues de la hauteur des yeux ou de l'angle de vision du pilote.

5.3.25.17 L'indicateur de point d'arrêt doit désigner le point d'arrêt de chaque aéronef pour lequel le guidage est assuré et fournir des indications sur la vitesse de rapprochement longitudinale pour permettre au pilote de ralentir progressivement l'appareil et de l'immobiliser au point d'arrêt prévu.

5.3.25.18 L'indicateur de point d'arrêt devra fournir des indications sur la vitesse de rapprochement, sur une distance d'au moins 10 m.

5.3.25.19 Lorsque le guidage d'arrêt est assuré par un changement de couleur, le vert sera utilisé pour indiquer que l'aéronef peut avancer, et le rouge pour indiquer que le point d'arrêt est atteint, sauf que sur une courte distance avant le point d'arrêt une troisième couleur pourra être utilisée pour avertir de la proximité du point d'arrêt.

5.3.26 Système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage

Emploi

1. — Les systèmes perfectionnés de guidage visuel pour l'accostage (AVDGS) intègrent des systèmes qui, en plus des renseignements de base et passifs sur l'azimut et le point d'arrêt, fournissent aux pilotes des renseignements de guidage actifs (généralement obtenus par capteurs), par exemple l'indication du type d'aéronef (Indicatifs de type d'aéronef), des renseignements sur la distance restante et la vitesse de rapprochement. Les renseignements de guidage pour l'accostage sont généralement présentés sur un dispositif d'affichage unique.

2. — Un AVDGS peut fournir des renseignements de guidage pour les trois étapes suivantes de l'accostage : l'acquisition de l'aéronef par le système, l'alignement en azimut de l'aéronef et le point d'arrêt.

5.3.26.1 Un AVDGS sera mis en place là où il est souhaitable du point de vue de l'exploitation de confirmer le type d'aéronef pour lequel le guidage est assuré ou d'indiquer l'axe du poste de stationnement utilisé, quand le guidage est assuré pour plus d'un poste.

5.3.26.2 L'AVDGS sera adapté à tous les types d'aéronef pour lesquels le poste de stationnement est prévu.

5.3.26.3 L'AVDGS sera utilisé uniquement dans des conditions en fonction desquelles ses performances opérationnelles ont été spécifiées.

1. — *Il faudra établir des spécifications sur l'utilisation de l'AVDGS en fonction des conditions météorologiques, de la visibilité et de l'éclairage de fond, tant de jour que de nuit.*

2. — *Il faut veiller avec soin, lors de la conception du système et de son installation, à ce que l'éblouissement, la réflexion de la lumière solaire ou toute autre lumière aux alentours ne dégrade pas la clarté ni la visibilité des indications visuelles que fournit le système.*

5.3.26.4 Les renseignements de guidage pour l'accostage fournis par un AVDGS ne seront pas incompatibles avec ceux qui proviennent d'un VDGS classique installé dans un poste de stationnement d'aéronef si les deux types sont en place et en service. Une méthode sera prévue pour indiquer qu'un AVDGS n'est pas en service ou qu'il est inutilisable.

Emplacement

5.3.26.5 L'AVDGS sera situé de manière qu'il assure, pendant toute la manœuvre d'accostage, un guidage sans obstruction et non ambigu au responsable de l'accostage de l'aéronef et aux personnes qui y participent.

En règle générale, le pilote commandant de bord est responsable de l'accostage de l'aéronef. Cependant, dans certaines circonstances, une autre personne pourrait être responsable, notamment le conducteur du véhicule qui remorque l'aéronef.

Caractéristiques

5.3.26.6 L'AVDGS doit fournir, au minimum, les renseignements de guidage ci-après aux étapes appropriées de la manœuvre d'accostage :

- a) une indication d'arrêt d'urgence ;
- b) le type et le modèle d'aéronef pour lequel le guidage est assuré ;
- c) une indication de l'écart latéral de l'aéronef par rapport à l'axe du poste de stationnement ;
- d) la direction de la correction d'azimut né-

cessaire pour corriger l'écart par rapport à l'axe ;

- e) une indication de la distance à parcourir avant le point d'arrêt ;
- f) une indication que l'aéronef a atteint le bon point d'arrêt ;
- g) un avertissement si l'aéronef dépasse le point d'arrêt désigné.

5.3.26.7 L'AVDGS doit être capable de fournir des renseignements de guidage pour l'accostage pour toutes les vitesses auxquelles l'aéronef peut circuler au sol au cours de la manœuvre d'accostage.

5.3.26.8 Le temps de traitement qui s'écoule entre la constatation de l'écart latéral et son affichage ne doit pas entraîner, dans des conditions normales d'exploitation, une déviation de l'aéronef supérieure à 1 m par rapport à l'axe du poste de stationnement.

5.3.26.9 Lorsque les renseignements sur l'écart de l'aéronef par rapport à l'axe du poste de stationnement et la distance à parcourir avant le point d'arrêt sont affichés, leur précision sera celle qui est indiquée dans le Tableau 5-4.

5.3.26.10 Les symboles et éléments graphiques utilisés pour exprimer les renseignements de guidage doivent représenter de manière intuitive le type de renseignements fournis.

L'utilisation des couleurs devra être adéquate et respecter les conventions en matière de signaux, à savoir le rouge, le jaune et le vert signifient respectivement un danger, une mise en garde ou des conditions normales ou bonnes. Les effets des contrastes de couleurs devront également être pris en compte.

5.3.26.11 Les renseignements sur l'écart latéral de l'aéronef par rapport à l'axe du poste de stationnement doivent être fournis au moins 25 m avant le point d'arrêt.

L'indication de la distance restante jusqu'au point d'arrêt peut être illustrée au moyen d'un code de couleurs et représentée d'une manière proportionnelle à la vitesse effective de rapprochement de l'aéronef et à la distance qui lui reste à parcourir avant le point d'arrêt.

5.3.26.12 La distance à parcourir et la vitesse de rapprochement doivent commencer à être fournies en continu au moins 15 m avant le point d'arrêt.

5.3.26.13 La distance à parcourir, lorsqu'elle est indiquée en chiffres, sera donnée en nombres entiers de mètres jusqu'au point d'arrêt et en nombres comportant une décimale à partir d'au moins 3 m avant le point d'arrêt.

5.3.26.14 Durant toute la manœuvre d'accostage, l'AVDGS doit indiquer d'une manière adéquate s'il

est nécessaire d'arrêter immédiatement l'aéronef. Dans une telle éventualité, notamment à cause d'une panne de l'AVDGS, aucun autre renseignement ne sera affiché.

Tableau 5-4. AVDGS — Précision recommandée pour l'écart

Renseignements de guidage	Écart maximal au point d'arrêt (zone d'arrêt)	Écart maximal à 9 m du point d'arrêt	Écart maximal à 15 m du point d'arrêt	Écart maximal à 25 m du point d'arrêt
Azimut	±250 mm	±340 mm	±400 mm	±500 mm
Distance	±500 mm	±1 000 mm	±1 300 mm	Non précisé

5.3.26.15 Des moyens permettant de déclencher un arrêt immédiat de la manœuvre d'accostage doivent être mis à la disposition du personnel responsable de la sécurité opérationnelle du poste de stationnement.

5.3.26.16 Le mot STOP en caractères rouges s'affichera quand il faut arrêter immédiatement la manœuvre d'accostage.

5.3.27 Feux de guidage pour les manœuvres sur poste de stationnement d'aéronef

Emploi

5.3.27.1 Les postes de stationnement d'aéronef seront dotés de feux de guidage afin de faciliter la mise en position d'un aéronef sur un poste de stationnement, sur une aire de trafic avec revêtement destiné à être utilisé dans des conditions de mauvaise visibilité, à moins qu'un guidage suffisant soit assuré par d'autres moyens.

Emplacement

5.3.27.2 Les feux de guidage pour les manœuvres sur poste de stationnement seront co-implantés avec les marques de poste de stationnement d'aéronef.

Caractéristiques

5.3.27.3 Les feux de guidage pour les manœuvres sur poste de stationnement, autres que ceux qui indiquent un point d'arrêt, doivent être des feux jaunes fixes visibles sur toutes les sections où ils sont destinés à fournir un guidage.

5.3.27.4 Les feux utilisés pour définir les lignes d'entrée, de virage et de sortie seront disposés à des intervalles n'excédant pas 7,5 m dans les courbes et 15 m sur les sections rectilignes.

5.3.27.5 Les feux indiquant un point d'arrêt seront des feux rouges fixes unidirectionnels.

5.3.27.6 L'intensité des feux sera suffisante pour les conditions de visibilité et de luminosité ambiante dans lesquelles il est prévu d'utiliser le poste de stationnement d'aéronef.

5.3.27.7 Le circuit d'alimentation des feux sera conçu de telle sorte que ceux-ci puissent être allumés pour indiquer le poste de stationnement d'aéronef à utiliser, et éteints pour indiquer que le poste ne doit pas être utilisé.

5.3.28 Feu de point d'attente sur voie de service

Emploi

5.3.28.1 Un feu d'attente sur voie de service sera disposé à chaque point d'attente sur voie de service desservant une piste, lorsque celle-ci est appelée à être utilisée dans des conditions correspondant à une portée visuelle de piste inférieure à 350 m.

5.3.28.2 Un feu de point d'attente sur voie de service sera disposé à chaque point d'attente sur voie de service desservant une piste, lorsque celle-ci est appelée à être utilisée dans des conditions correspondant à une portée visuelle de piste comprise entre 350 m et 550 m.

Emplacement

5.3.28.3 Un feu de point d'attente sur voie de service sera placé contigu aux marques de point d'attente avant piste, à 1,5 m ($\pm 0,5$ m) d'un bord de la voie de service, c'est-à-dire à gauche ou à droite selon le cas, conformément à la réglementation routière locale.

Voir le paragraphe 9.9 pour les limites de masse et de hauteur ainsi que les conditions de frangibilité des aides de navigation placées sur les bandes de piste.

Caractéristiques

5.3.28.4 Le feu de point d'attente sur voie de service doit être constitué par :

- a) un feu de circulation télécommandé rouge (arrêt)/vert (passez) commandé par les services ATS ; ou
- b) un feu rouge clignotant.

Il est prévu que le feu spécifié dans l'alinéa a) soit commandé par les services de la circulation aérienne.

5.3.28.5 Le faisceau lumineux du feu d'attente sur voie de service doit être unidirectionnel et aligné de façon à être visible pour le conducteur d'un véhicule qui approche du point d'attente.

5.3.28.6 L'intensité lumineuse doit être suffisante pour les conditions de visibilité et de luminosité ambiante dans lesquelles il est prévu d'utiliser le point d'attente, sans toutefois éblouir le conducteur.

Les feux de circulation couramment utilisés répondront vraisemblablement aux spécifications des paragraphes 5.3.27.5 et 5.3.27.6.

5.3.28.7 La fréquence d'éclat du feu rouge clignotant doit être comprise entre 30 et 60 éclats par minute.

5.3.29 Barre d'entrée interdite

1. — Une barre d'entrée interdite est destinée à être commandée manuellement par les services de la circulation aérienne.

2. — Des incursions sur piste peuvent se produire

dans toutes les conditions météorologiques, quelle que soit la visibilité. La présence de barres d'entrée interdite aux intersections voie de circulation/piste et leur utilisation la nuit et dans toutes les conditions de visibilité peuvent constituer des mesures efficaces de prévention des incursions sur piste.

Emploi

5.3.29.1 Une barre d'entrée interdite sera placée en travers des voies de circulation destinées à servir uniquement de voies de sortie, pour aider à empêcher le trafic d'accéder à ces voies.

Emplacement

5.3.29.2 Une barre d'entrée interdite sera placée en travers des voies de circulation destinée à servir uniquement de voies de sortie, de l'extrémité, aux endroits où il est souhaitable d'empêcher le trafic d'emprunter ces voies en sens inverse.

Caractéristiques

5.3.29.3 Une barre d'entrée interdite sera constituée de feux unidirectionnels espacés régulièrement d'au plus 3 m et émettant un faisceau rouge dans la ou les directions prévues d'approche de la piste.

S'il est nécessaire d'accroître la visibilité, on peut installer des feux supplémentaires uniformément espacés.

5.3.29.4 Une paire de feux hors sol sera ajoutés à chaque extrémité de la barre d'entrée interdite aux endroits où il y a possibilité que les feux encastrés de la barre soient masqués à la vue du pilote par la neige ou la pluie, par exemple, ou que le pilote ait à immobiliser l'aéronef si proche de la barre que la structure de l'aéronef l'empêche de voir les feux.

5.3.29.5 L'intensité de la lumière rouge et l'ouverture de faisceau des feux de la barre d'entrée interdite seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figures A2-12 à A2-16, selon qu'il convient.

5.3.29.6 Lorsque les barres d'entrée interdite sont spécifiées comme éléments d'un système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et qu'il est nécessaire, du point de vue de l'exploitation, d'assurer des intensités supérieures pour permettre le maintien d'une certaine vitesse des mouvements au sol par très faible visibilité ou par jour clair, l'intensité de la lumière rouge et l'ouverture de faisceau des feux de la barre seront conformes aux spécifications de la NMO 2, Figures A2-17, A2-18 ou A2-19.

Les barres d'entrée interdite constituées de feux à haute intensité ne sont d'ordinaire utilisées qu'en cas d'absolue nécessité et après une étude spécifique.

5.3.29.7 Lorsqu'un dispositif à larges faisceaux est nécessaire, l'intensité de la lumière rouge et l'ouverture de faisceau des feux de barre d'entrée interdite devra être conformes aux spécifications de la NMO 2, Figure A2-17 ou A2-19.

5.3.29.8 Le circuit électrique sera conçu de manière à ce que :

- a) les barres d'entrée interdite puissent être commandées indépendamment ou par groupes ;
- b) lorsqu'une barre d'entrée interdite est allumée et que l'on regarde vers la piste, les feux axiaux de voie de circulation situés en aval de la barre soient éteints sur une distance d'au moins 90 m ;
- c) lorsqu'une barre d'entrée interdite est allumée, toute barre d'arrêt située entre la barre d'entrée interdite et la piste soit éteinte.

5.4 PANNEAUX DE SIGNALISATION

5.4.1 Généralités

Les panneaux de signalisation seront soit des panneaux à message fixe soit des panneaux à message variable.

Emploi

5.4.1.1 Des panneaux de signalisation seront installés pour donner une instruction obligatoire, des renseignements sur un emplacement ou une destination particulière sur l'aire de mouvement ou pour donner d'autres renseignements conformément aux spécifications du paragraphe 9.8.1.

Voir le paragraphe 5.2.17 pour les spécifications relatives aux marques d'indication.

5.4.1.2 Un panneau à message variable sera prévu :

- a) lorsque l'instruction ou l'indication affichée sur le panneau est pertinente pour une certaine durée seulement ; et/ou
- b) lorsqu'il est nécessaire que des renseignements prédéterminés variables soient affichés sur le panneau, pour répondre aux spécifications du paragraphe 9.8.1.

Caractéristiques

5.4.1.3 Les panneaux de signalisation doivent être frangibles. S'ils sont situés près d'une piste ou d'une voie de circulation, ils doivent être suffisamment bas pour laisser une garde suffisante aux hélices ou aux fuseaux-moteurs des aéronefs à réaction. La hauteur d'un panneau installé ne doit pas dépasser pas la dimension indiquée dans la colonne appropriée du Tableau 5-5.

5.4.1.4 Les panneaux doivent être des rectangles dont le grand côté est horizontal, comme l'indique les Figures 5-29 et 5-30.

5.4.1.5 Sur l'aire de mouvement, seuls les panneaux d'obligation doivent comporter de la couleur rouge.

5.4.1.6 Les inscriptions portées sur un panneau seront conformes aux dispositions de la NMO 4.

5.4.1.7 Les panneaux seront éclairés conformément aux dispositions de la NMO 4 quand ils sont destinés à être utilisés :

- a) lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 800 m ; ou
- b) de nuit, en association avec des pistes aux instruments ; ou
- c) de nuit, en association avec des pistes avec approche à vue dont le chiffre de code est 3 ou 4.

5.4.1.8 Les panneaux de signalisation seront rétro-réfléchissants et/ou éclairés conformément aux dispositions de la NMO 4 lorsqu'ils sont destinés à être utilisés de nuit en association avec des pistes avec approche à vue dont le chiffre de code est 1 ou 2.

5.4.1.9 Les panneaux à message variable présenteront une façade vierge lorsqu'ils ne seront pas utilisés.

5.4.1.10 En cas de panne, les panneaux à message variable ne doivent pas présenter pas de renseignements qui pourraient entraîner des mesures risquées de la part d'un pilote ou d'un conducteur de véhicule.

5.4.1.11 Le délai de passage d'un message à un autre sur un panneau à message variable sera aussi court que possible et n'excèdera pas cinq secondes.

Tableau 5-5. Distances d'implantation des panneaux de guidage pour la circulation de surface, y compris les panneaux de sortie de piste

Chiffre de code	Hauteur du panneau (mm)			Distance entre le bord de chaussée de voie de circulation défini et le côté le plus proche du panneau	Distance entre le bord de chaussée de piste défini et le côté le plus proche du panneau
	Inscription	Face (min.)	Installé (max.)		
1 ou 2	200	400	700	5-11 m	3-10 m
1 ou 2	300	600	900	5-11 m	3-10 m
3 ou 4	300	600	900	11-21 m	8-15 m
3 ou 4	400	800	1 100	11-21 m	8-15 m

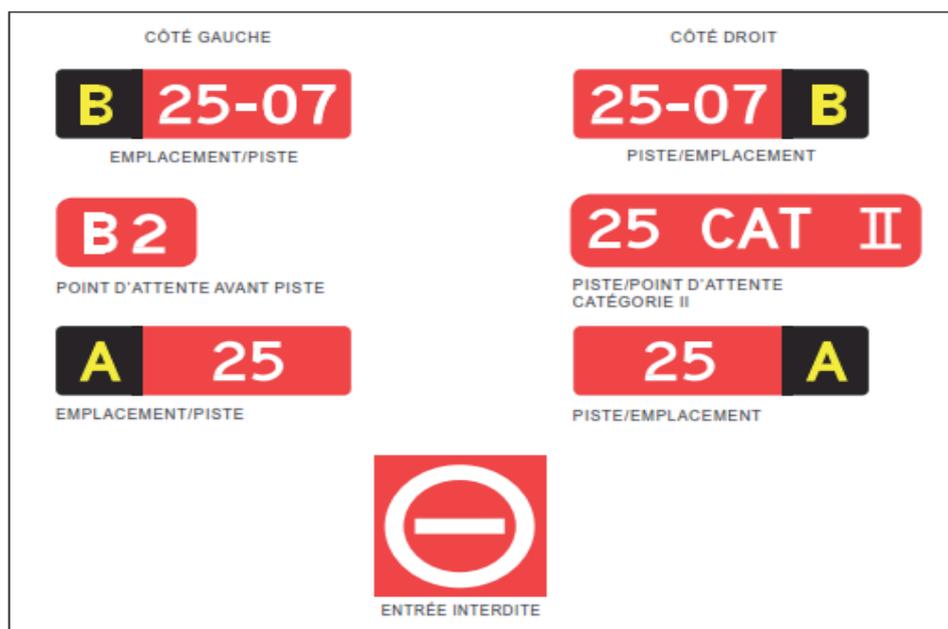


Figure 5-29. Panneaux d'obligation

5.4.2 Panneaux d'obligation

Voir la Figure 5-29 pour la représentation graphique des panneaux d'obligation et la Figure 5-31 pour des exemples d'emplacements de panneaux aux intersections piste/voie de circulation.

Emploi

5.4.2.1 Un panneau d'obligation sera installé pour identifier un emplacement au-delà duquel un aéronef circulant au sol ou un véhicule ne passera pas à moins d'y être autorisé par la tour de contrôle d'aérodrome.

5.4.2.2 Les panneaux d'obligation comprendront les panneaux d'identification de piste, les panneaux de point d'attente de catégorie I ou II III, les panneaux de point d'attente avant piste, les panneaux de point d'attente sur voie de service et les panneaux d'entrée interdite.

Voir la section 5.4.7 pour les spécifications relatives aux panneaux de point d'attente sur voie de service.

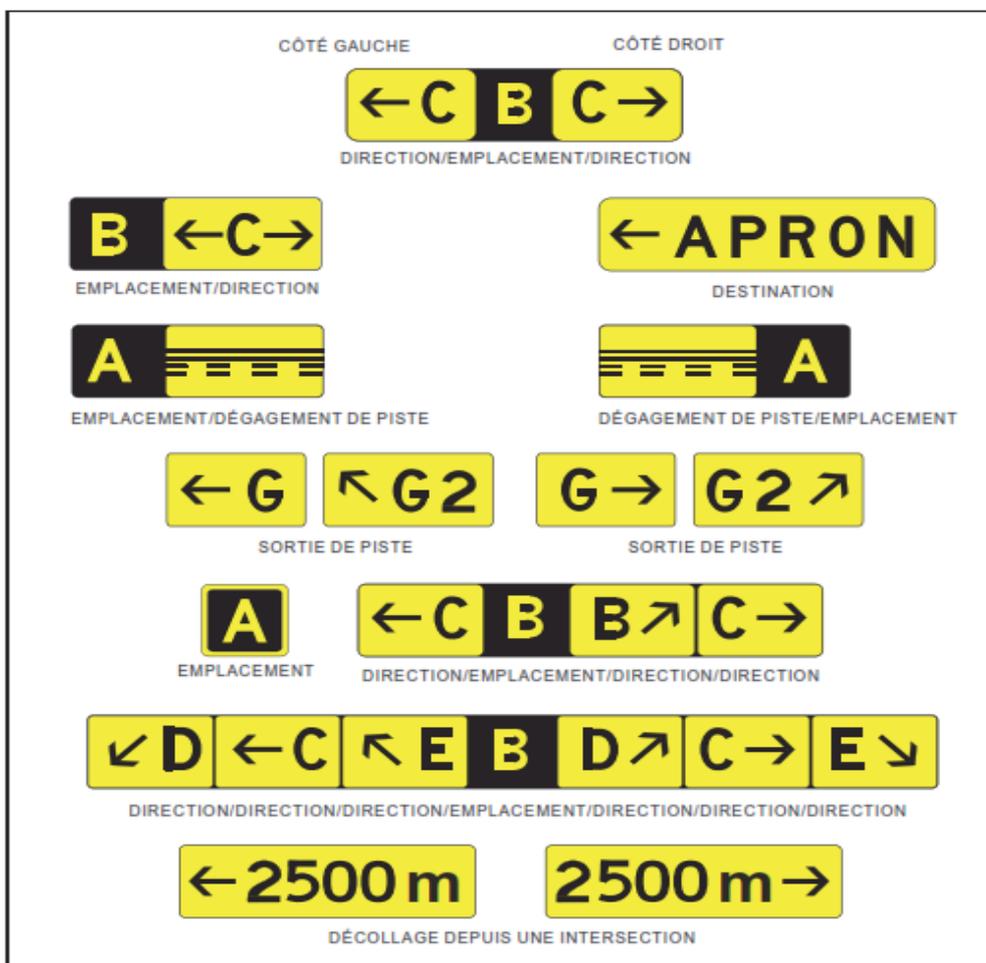


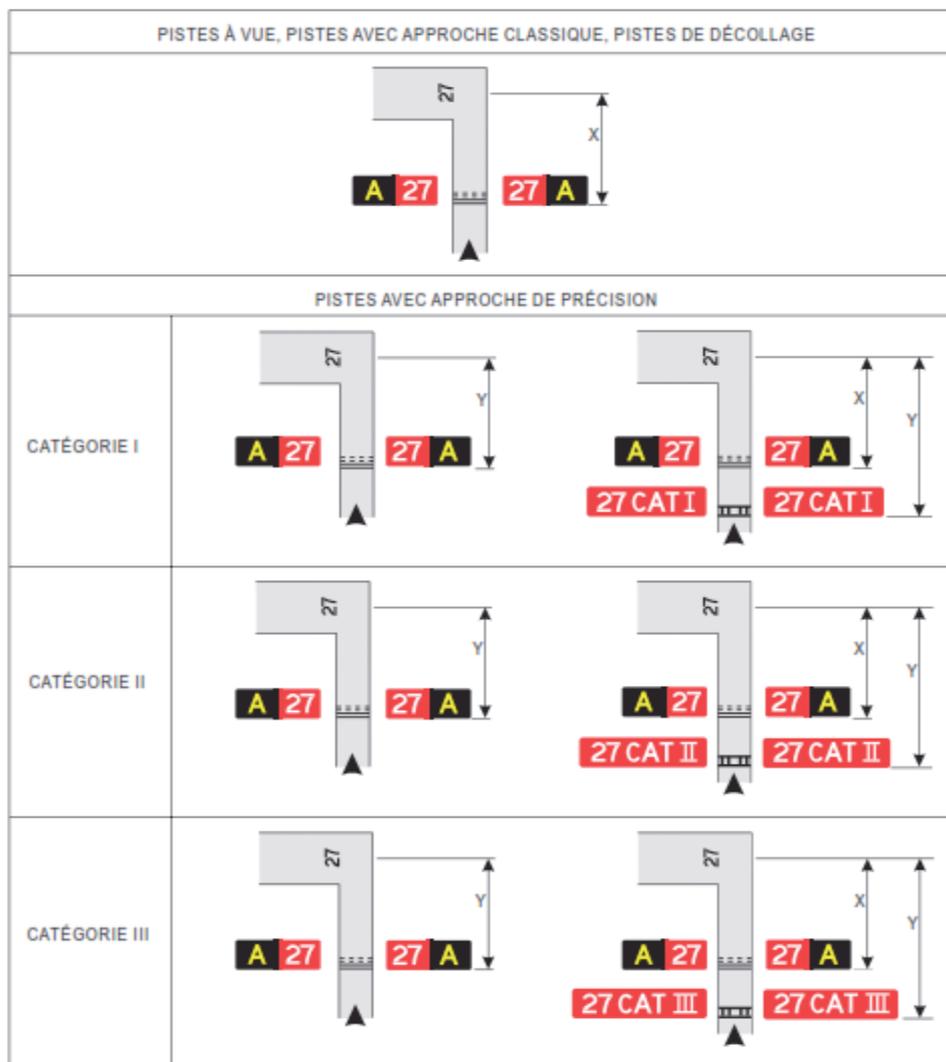
Figure 5-30. Panneaux d'indication

5.4.2.3 À une intersection voie de circulation/piste ou à une intersection de pistes, une marque de point d'attente avant piste conforme au schéma « A » sera complétée par un panneau d'identification de piste.

5.4.2.4 Une marque de point d'attente avant piste conforme au schéma « B » sera complétée par un panneau indicateur de point d'attente de catégorie I ou II III.

5.4.2.5 Une marque de point d'attente avant piste conforme au schéma « A » placée à un point d'attente avant piste implanté conformément au paragraphe 3.12.3 sera complétée par un panneau de point d'attente avant piste.

Voir le paragraphe 5.2.10 pour les spécifications relatives aux marques de point d'attente avant piste.



La distance X est établie conformément au Tableau 3-2. La distance Y est établie à la limite de la zone critique/sensible ILS/MLS.

Figure 5-31. Exemples d'emplacements de panneaux aux intersections piste/voie de circulation

Voir le paragraphe 5.4.7 pour les spécifications relatives aux panneaux de point d'attente sur voie de service.

5.4.2.6 Un panneau d'identification de piste placé à une intersection voie de circulation/piste sera complété par un panneau d'emplacement placé à l'extérieur par rapport au panneau (le plus éloigné de la voie de circulation), s'il y a lieu.

Voir le paragraphe 5.4.3 pour les caractéristiques des panneaux d'emplacement.

5.4.2.7 Lorsqu'il s'agit d'interdire l'accès à une aire, on installera un panneau d'ENTRÉE INTERDITE.

Emplacement

5.4.2.8 Un panneau d'identification de piste à une intersection voie de circulation/piste ou à une intersection de pistes sera placé de chaque côté du point d'attente avant piste, face à la direction d'approche vers la piste.

5.4.2.9 Les panneaux indicateurs de point d'attente de catégorie I ou II III seront disposés de part et d'autre des marques de point d'attente avant piste, face à la direction d'approche vers la zone critique.

5.4.2.10 Un panneau d'ENTRÉE INTERDITE sera disposé à l'entrée de l'aire dont l'accès est interdit, de chaque côté de la voie de circulation, comme le voit le pilote.

5.4.2.11 Un panneau indicateur de point d'attente avant piste sera disposé de chaque côté du point d'attente avant piste établi conformément au paragraphe 3.12.3, face à la direction d'approche de la surface de limitation d'obstacles ou de la zone critique/sensible ILS/MLS, selon le cas.

Caractéristiques

5.4.2.12 Les panneaux d'obligation porteront une inscription blanche sur fond rouge.

5.4.2.13 Quand, en raison de facteurs environnementaux, entre autres, la visibilité de l'inscription sur un panneau d'obligation doit être améliorée, le contour de l'inscription blanche sera marqué d'une ligne noire. La largeur de la ligne noire devrait être de 10 mm pour les pistes dont le chiffre de code est 1 ou 2, et de 20 mm pour les pistes dont le chiffre de code est 3 ou 4.

5.4.2.14 L'inscription figurant sur un panneau d'identification de piste doit comprendre les indicatifs de la piste sécante, convenablement orientés par rapport à la position d'où l'on observe le panneau ; toutefois, un panneau d'identification de piste installé à proximité d'une extrémité de piste n'indiquera que l'indicatif de piste correspondant à cette extrémité seulement.

5.4.2.15 L'inscription figurant sur un panneau indicateur de point d'attente de catégories I, II, III ou de catégorie combinée II et III doit être constituée par l'indicatif de la piste suivi de CAT I, CAT II, CAT III ou CAT II/III, selon le cas.

5.4.2.16 L'inscription figurant sur un panneau d'ENTRÉE INTERDITE sera conforme à la Figure 5-29.

5.4.2.17 L'inscription figurant sur un panneau indicateur de point d'attente avant piste installé à un point d'attente avant piste établi conformément au paragraphe 3.12.3 doit comprendre l'indicatif de la voie de circulation et un numéro.

5.4.2.18 Les inscriptions/symboles ci-après doivent être utilisés avec les significations indiquées:

<i>Inscription/symbole</i>	<i>Utilisation</i>
Indicatif de piste d'une extrémité de piste OU	Pour indiquer un point d'attente avant piste à une extrémité de piste
Indicatif de piste des deux extrémités de piste	Pour indiquer un point d'attente avant piste à une extrémité de piste ou un point d'attente protégeant une aire au-delà d'une extrémité de piste
25 CAT I (Exemple)	Pour indiquer un point d'attente avant piste de catégorie I au seuil de la piste ²⁵
25 CAT II (Exemple)	Pour indiquer un point d'attente avant piste de catégorie II au seuil de la piste ²⁵
25 CAT III Exemple)	Pour indiquer un point d'attente avant piste de catégorie III au seuil de la piste 25
25 CAT II/III (Exemple)	Pour indiquer un point d'attente avant piste de catégorie combinée II et III au seuil de la piste 25
Symbole d'ENTRÉEINTERDITE	Pour indiquer que l'entrée dans la zone visée est interdite
B2 (Exemple)	Pour indiquer un point d'attente avant piste établi conformément au paragraphe 3.12.3

5.4.3 Panneaux d'indication

Voir la Figure 5-30 pour la représentation graphique des panneaux d'indication.

Emploi

5.4.3.1 Un panneau d'indication sera installé lorsqu'il existe un besoin opérationnel d'identifier, au moyen d'un panneau de signalisation, un emplacement précis ou de donner des renseignements sur un parcours à suivre (direction ou destination).

5.4.3.2 Les panneaux d'indication comprendront: les panneaux indicateurs de direction, les panneaux d'emplacement, les panneaux de destination, les panneaux indicateurs de sortie de piste, les panneaux indicateurs de dégagement de piste et les panneaux indicateurs de décollage depuis une intersection.

5.4.3.3 Un panneau indicateur de sortie de piste sera installé lorsqu'il existe un besoin opérationnel d'identifier une sortie de piste.

5.4.3.4 Un panneau indicateur de dégagement de piste sera installé lorsque la voie de sortie de piste n'est pas dotée de feux axiaux de voie de circulation et qu'il faut indiquer à un pilote qui quitte la piste le périmètre de la zone critique/sensible ILS/MLS ou, si elle est plus éloignée de l'axe de la piste, la limite inférieure de la surface intérieure de transition.

Voir le paragraphe 5.3.16 pour les spécifications relatives au codage couleur des feux axiaux de voie de circulation.

5.4.3.5 Un panneau indicateur de décollage depuis une intersection sera installé lorsqu'il existe un besoin opérationnel d'indiquer la distance de roulement utilisable au décollage (TORA) restante pour les décollages depuis une intersection.

5.4.3.6 Un panneau de destination sera installé, s'il y a lieu, pour indiquer la direction à suivre pour se rendre à une destination particulière sur l'aérodrome, comme la zone de fret, l'aviation générale, etc.

5.4.3.7 Un panneau combiné d'emplacement et de direction sera installé lorsqu'on veut donner des renseignements sur le parcours avant une intersection de voies de circulation.

5.4.3.8 Un panneau indicateur de direction sera installé lorsqu'il existe un besoin opérationnel d'indiquer l'indicatif et la direction de voies de circulation à une intersection.

5.4.3.9 Un panneau d'emplacement sera installé à un point d'attente intermédiaire.

5.4.3.10 Un panneau d'emplacement sera installé avec un panneau d'identification de piste, sauf à une intersection de pistes.

5.4.3.11 Un panneau d'emplacement sera installé conjointement avec un panneau de direction; toutefois, il pourra être omis si une étude aéronautique indique qu'il n'est pas nécessaire.

5.4.3.12 Un panneau d'emplacement sera installé, s'il y a lieu, pour identifier les voies de sortie d'aire de trafic ou les voies de circulation en aval d'une intersection.

5.4.3.13 Lorsqu'une voie de circulation se termine à une intersection en « T », par exemple, et qu'il est nécessaire de l'indiquer, il sera utilisé, à cette fin, une barrière, un panneau indicateur de direction et/ou toute autre aide visuelle appropriée.

Emplacement

5.4.3.14 À l'exception des cas spécifiés au paragraphe 5.4.3.16 et 5.4.3.24, les panneaux d'indication seront, dans la mesure du possible, disposés du côté gauche de la voie de circulation, conformément au Tableau 5-5.

5.4.3.15 À une intersection de voies de circulation, les panneaux d'indication seront placés avant l'intersection et sur la même ligne que la marque d'intersection de voies de circulation. Lorsqu'il n'y a pas de marque d'intersection de voies de circulation, les panneaux seront installés à 60 m au moins de l'axe de la voie de circulation sécante, lorsque le chiffre de code est 3 ou 4, et à 40 m au moins, lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

Un panneau d'emplacement installé en aval d'une intersection de voies de circulation pourra être installé d'un côté ou de l'autre d'une voie de circulation.

5.4.3.16 Un panneau de sortie de piste sera disposé du même côté de la piste (gauche ou droit) que la sortie et sera placé conformément au Tableau 5-5.

5.4.3.17 Un panneau de sortie de piste sera placé avant le point de sortie de piste, sur la même ligne qu'un point situé à 60 m au moins avant le point de tangence, lorsque le chiffre de code est 3 ou 4, et à 30 m au moins lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

5.4.3.18 Un panneau indicateur de dégagement de piste sera placé d'un côté au moins de la voie de circulation. La distance entre le panneau et l'axe de la piste ne sera pas inférieure à la plus grande des deux valeurs ci-après :

- a) la distance entre l'axe de piste et le périmètre de la zone critique/sensible ILS/MLS ; ou
- b) la distance entre l'axe de la piste et le bord inférieur de la surface intérieure de transition.

5.4.3.19 Lorsqu'il est installé conjointement avec un panneau indicateur de dégagement de piste, le panneau d'emplacement de voie de circulation sera placé vers l'extérieur du panneau indicateur de dégagement de piste.

5.4.3.20 Un panneau indicateur de décollage depuis une intersection sera implanté du côté gauche de la voie d'entrée. La distance du panneau à l'axe de la piste ne sera pas inférieure à 60 m, lorsque le chiffre de code est 3 ou 4, et à 45 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

5.4.3.21 Un panneau d'emplacement de voie de circulation installé conjointement avec un panneau d'identification de piste sera placé vers l'extérieur du panneau d'identification de piste.

5.4.3.22 Un panneau de destination ne sera pas coïmplanté avec un panneau indicateur d'emplacement ou de direction.

5.4.3.23 Un panneau d'indication autre qu'un panneau d'emplacement ne sera pas coïmplanté avec un panneau d'obligation.

5.4.3.24 Un panneau de direction, une barrière et/ou toute autre aide visuelle utilisés pour identifier une intersection en T seront placés du côté opposé de l'intersection, face à la voie de circulation.

Caractéristiques

5.4.3.25 Les panneaux d'indication autres qu'un panneau d'emplacement doivent porter une inscription de couleur noire sur fond jaune.

5.4.3.26 Les panneaux d'emplacement doivent porter une inscription jaune sur un fond noir. Lorsqu'ils sont utilisés seuls, ils comprendront aussi une bordure jaune.

5.4.3.27 L'inscription figurant sur un panneau de sortie de piste doit comprendre l'indicatif de la voie de sortie de piste et une flèche indiquant la direction à suivre.

5.4.3.28 L'inscription figurant sur un panneau indicateur de dégagement de piste doit reproduire les marques de point d'attente avant piste conformes au schéma A comme l'illustre la Figure 5-30.

5.4.3.29 L'inscription figurant sur un panneau indicateur de décollage depuis une intersection doit comprendre un message numérique indiquant la distance de roulement utilisable au décollage restante, en mètres, plus une flèche placée et orientée de façon appropriée, indiquant la direction du décollage, selon l'illustration de la Figure 5-30.

5.4.3.30 L'inscription figurant sur un panneau de destination doit comprendre un message alphabétique, alphanumérique ou numérique identifiant la destination, accompagné d'une flèche indiquant la direction à suivre, comme le montre la Figure 5-30.

5.4.3.31 L'inscription figurant sur un panneau de direction doit comprendre un message alphabétique ou alphanumérique identifiant la ou les voies de circulation, accompagné d'une ou plusieurs flèches convenablement orientées, comme le montre la Figure 5-30.

5.4.3.32 L'inscription figurant sur un panneau d'emplacement doit comprendre la désignation de la voie de circulation, piste ou autre chaussée sur laquelle se trouve ou pénètre l'aéronef et elle ne contiendra pas de flèche.

5.4.3.33 Lorsqu'il est nécessaire d'identifier chaque point d'attente intermédiaire faisant partie d'un groupe situé sur une même voie de circulation, l'inscription du panneau d'emplacement comprendra l'indicatif de la voie de circulation et un numéro.

5.4.3.34 Lorsque des panneaux d'emplacement et de direction sont utilisés ensemble :

- a) tous les panneaux de direction comprenant un virage à gauche seront placés du côté gauche du panneau d'emplacement, et tous les panneaux de direction comportant un virage à droite seront placés du côté droit du panneau d'emplacement ; toutefois, lorsque la jonction consiste en une voie de circulation sécante, le panneau d'emplacement pourra aussi être placé du côté gauche ;
- b) les panneaux indicateurs de direction seront placés de telle façon que la direction des flèches s'écarte de plus en plus de la verticale, dans la direction de la voie de circulation correspondante ;
- c) un panneau de direction approprié sera placé à côté du panneau d'emplacement lorsque la direction de la voie de circulation change notablement en aval de l'intersection ;
- d) des panneaux de direction adjacents seront délimités par une ligne verticale noire comme l'illustre la Figure 5-30.

5.4.3.35 Les voies de circulation doivent être identifiées par un indicatif consistant en une ou plusieurs lettres, suivies ou non d'un numéro.

5.4.3.36 Lors de la désignation des voies de circulation, on évitera l'emploi des lettres I, O et X ainsi que de mots tels que intérieur et extérieur, afin d'éviter la confusion avec les chiffres 1 et 0 et les marques de zone fermée.

5.4.3.37 L'emploi de chiffres seuls sur l'aire de manœuvre doit être réservé aux indicatifs de piste.

5.4.4 Panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome

Emploi

5.4.4.1 Lorsqu'un point de vérification VOR d'aérodrome est établi, il sera repéré par une marque et un panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome.

Voir le paragraphe 5.2.12 — Marque de point de vérification VOR d'aérodrome.

Emplacement

5.4.4.2 Les panneaux indicateurs de point de vérification VOR d'aérodrome seront situés aussi près que possible du point de vérification, de façon que les inscriptions soient visibles du poste de pilotage d'un aéronef en position sur la marque du point de vérification VOR d'aérodrome.

Caractéristiques

5.4.4.3 Le panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome doit porter une inscription de couleur noire sur fond jaune.

5.4.4.4 5.4.4.4 Les inscriptions portées sur un panneau indicateur de point de vérification VOR seront conformes à l'une des variantes représentées sur la Figure 5-32, dans laquelle :

- VOR est une abréviation identifiant le point de vérification VOR ;
- 116,3 est un exemple de la fréquence radio du VOR en question ;
- 147° est un exemple du relèvement VOR, au degré près, qui devra être indiqué à l'emplacement du point de vérification VOR ;
- 4,3 NM est un exemple de la distance en milles marins par rapport à un DME associé au VOR en question.

Les tolérances pour la valeur du relèvement portée sur le panneau sont indiquées dans le RAC 15 - PARTIE 1, NMO - E. Il convient de noter qu'un point de vérification ne peut être utilisé en exploitation que lorsque des vérifications périodiques montrent que le relèvement obtenu correspond, à $\pm 2^\circ$ près, au relèvement déclaré.

5.4.5 Signe d'identification d'aérodrome

Emploi

5.4.5.1 Un aérodrome dont les moyens ordinaires d'identification à vue sont insuffisants sera pourvu d'un signe d'identification.

Emplacement

5.4.5.2 Le signe d'identification d'aérodrome sera placé sur l'aérodrome de façon à être reconnaissable, dans la mesure du possible, sous tous les angles au-dessus de l'horizon.

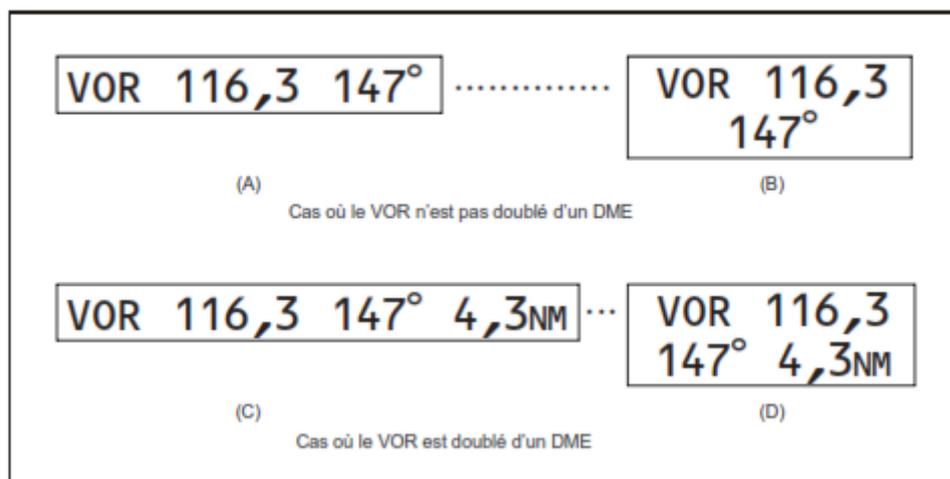


Figure 5-32. Panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome

Caractéristiques

5.4.5.3 Un signe d'identification d'aérodrome doit être constitué par le nom de l'aérodrome.

5.4.5.4 La couleur choisie pour le signe d'identification d'aérodrome le rendra suffisamment visible sur le fond où il apparaît.

5.4.5.5 Les lettres auront dans la mesure du possible au moins 3 m de hauteur.

5.4.6 Panneaux d'identification de poste de stationnement d'aéronef

Emploi

5.4.6.1 Lorsque cela est possible, les marques d'identification de poste de stationnement d'aéronef seront complétées par un panneau d'identification de poste de stationnement.

Emplacement

5.4.6.2 Un panneau d'identification de poste de stationnement d'aéronef sera disposé de façon à être nettement visible du poste de pilotage de l'aéronef avant l'entrée dans le poste de stationnement.

Caractéristiques

5.4.6.3 Un panneau d'identification de poste de stationnement d'aéronef devra porter une inscription de couleur noire sur fond jaune.

5.4.7 Panneau indicateur de point d'attente sur voie de service

5.4.7.1 Un panneau indicateur de point d'attente sur voie de service sera installé à tous les endroits où une voie de service donne accès à une piste.

Emplacement

5.4.7.2 Les panneaux indicateurs de point d'attente sur voie de service seront placés à 1,5 m d'un bord de la voie de service à droite, selon la réglementation routière de la République du Congo, au point d'attente.

Caractéristiques

5.4.7.3 Le panneau indicateur de point d'attente sur voie de service doit porter une inscription de couleur blanche.

5.4.7.4 L'inscription figurant sur un panneau indicateur de point d'attente sur voie de service doit être conforme à la réglementation routière de la République du Congo et doit comprendre les éléments suivants :

- a) une obligation d'arrêter ; et,
- b) le cas échéant :
 - 1) une obligation d'obtenir une autorisation ATC ; et
 - 2) l'indicatif d'emplacement.

5.4.7.5 Un point d'attente sur voie de service destiné à être utilisé de nuit doit être rétro-réfléchissant ou éclairé.

5.5 BALISES

5.5.1 Généralités

Les balises doivent être frangibles. Si elles sont situées près d'une piste ou d'une voie de circulation, elles seront suffisamment basses pour laisser une garde suffisante aux hélices ou aux fuseaux-moteurs des aéronefs à réaction.

On utilise parfois des ancrages ou des chaînes pour éviter que les balises qui auraient été séparées de leur monture ne soient emportées par le souffle ou le vent.

5.5.2 Balises de bord de piste sans revêtement

Emploi

5.5.2.1 Des balises seront installées lorsque les limites d'une piste sans revêtement ne sont pas nettement indiquées par le contraste de sa surface avec le terrain environnant.

Emplacement

5.5.2.2 Lorsqu'il existe des feux de piste, les balises seront incorporées aux montures des feux. Lorsqu'il n'existe pas de feux, des balises plates, de forme rectangulaire, ou des balises coniques seront disposées, de manière à délimiter nettement la piste.

Caractéristiques

5.5.2.3 Les balises rectangulaires mesureront au minimum 1 m sur 3 m et seront placées de manière que leur plus grande dimension soit parallèle à l'axe de la piste. Les balises coniques ne devraient pas avoir plus de 50 cm de hauteur.

5.5.3 Balises de bord de prolongement d'arrêt

Emploi

5.5.3.1 Les prolongements d'arrêt dont la surface ne se détache pas suffisamment du terrain environnant pour permettre de les distinguer nettement seront munis de balises de bord de prolongement d'arrêt.

Caractéristiques

5.5.3.2 Les balises de bord de prolongement d'arrêt doivent être suffisamment différentes des balises de bord de piste pour qu'aucune confusion ne soit possible.

Des balises constituées par des panneaux verticaux de petites dimensions, dont l'envers, pour un observateur situé sur la piste, est masqué, se sont révélées acceptables au point de vue de l'exploitation.

5.5.4 Réservé.

5.5.5 Balises de bord de voie de circulation

Emploi

5.5.5.1 Des balises de bord de voie de circulation seront installées sur une voie de circulation lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 et que cette voie n'est dotée ni de feux axiaux, ni de feux de bord de voie de circulation, ni de balises axiales de voie de circulation.

Emplacement

5.5.5.2 Les balises de bord de voie de circulation seront installées au moins aux emplacements où des feux de bord de voie de circulation auraient été placés, le cas échéant.

Caractéristiques

5.5.5.3 Une balise de bord de voie de circulation doit être de couleur bleue rétro-réfléchissante.

5.5.5.4 La surface balisée vue par le pilote sera rectangulaire et elle aura une aire apparente d'au moins 150 cm².

5.5.5.5 Les balises de bord de voie de circulation doivent être frangibles. Elles doivent être suffisamment basses pour assurer la garde nécessaire aux hélices et aux nacelles de réacteur des avions à réaction.

5.5.6 Balises axiales de voie de circulation

Emploi

5.5.6.1 Des balises axiales seront installées dans la mesure du possible sur une voie de circulation lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 et que cette voie n'est dotée ni de feux axiaux, ni de feux de bord de voie de circulation, ni de balises de bord de voie de circulation.

5.5.6.2 Des balises axiales seront installées dans la mesure du possible sur une voie de circulation lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 et que cette voie n'est pas dotée de feux axiaux, s'il est nécessaire d'améliorer le guidage fourni par les marques axiales de voie de circulation.

Emplacement

5.5.6.3 Les balises axiales de voie de circulation seront installées au moins à l'emplacement où l'on aurait installé des feux axiaux si tel avait été le cas. Voir le § 5.3.17.12 pour l'espacement des feux axiaux de voie de circulation.

5.5.6.4 Les balises axiales de voie de circulation seront placées sur les marques axiales ; toutefois, lorsque cela n'est pas possible, ces balises pourront être décalées de 30 cm, au maximum, par rapport aux marques.

Caractéristiques

5.5.6.5 Les balises axiales de voie de circulation doivent être des balises rétro-réfléchissantes de couleur verte.

5.5.6.6 La surface balisée vue par le pilote sera rectangulaire et aura une aire apparente d'au moins 20 cm².

5.5.6.7 Les balises axiales de voie de circulation devraient être conçues et installées de manière à supporter le passage des roues d'un aéronef sans dommage pour elles-mêmes, ni pour l'aéronef.

5.5.7 Balises de bord de voie de circulation sans revêtement

Emploi

5.5.7.1 Lorsque les limites d'une voie de circulation sans revêtement ne sont pas nettement indiquées par le contraste qu'elle présente avec le terrain environnant, cette voie de circulation sera délimitée au moyen de balises.

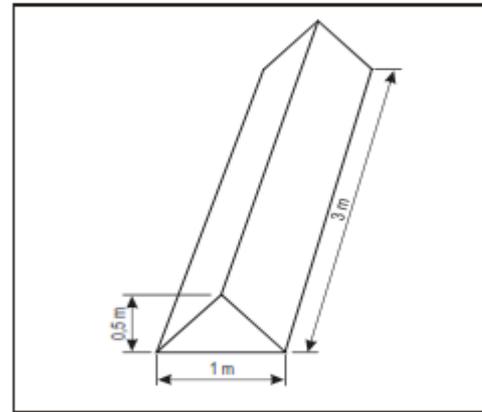


Figure 5-33. Balise de délimitation

Emplacement

5.5.7.2 Lorsqu'il existe des feux de voie de circulation, les balises seront incorporées aux feux. Lorsqu'il n'existe pas de feux, des balises coniques seront disposées de manière à délimiter nettement la voie de circulation.

5.5.8 Balises de délimitation

Emploi

5.5.8.1 Des balises de délimitation seront installées sur un aéroport dont l'aire d'atterrissage ne comporte pas de piste.

Emplacement

5.5.8.2 Des balises de délimitation seront disposées le long de la limite de l'aire d'atterrissage à des intervalles de 200 m au plus lorsque des balises du type représenté sur la Figure 5-33 sont utilisées, ou à des intervalles d'environ 90 m dans le cas de balises coniques, et à tous les angles.

Caractéristiques

5.5.8.3 Les balises de délimitation auront, soit une forme analogue à celle indiquée sur la Figure 5-34, soit la forme d'un cône de révolution dont la hauteur devrait être au moins de 50 cm et la base avoir au moins 75 cm de diamètre. Les balises seront colorées de manière à contraster avec l'arrière-plan. L'on utilisera soit une seule couleur, orangé ou rouge, soit deux couleurs contrastant entre elles, orangé et blanc ou rouge et blanc, sauf lorsque ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan.

CHAPITRE 6.**AIDES VISUELLES POUR SIGNALER
LES OBSTACLES****6.1 OBJETS À DOTER D'UN MARQUAGE ET/
OU D'UN BALISAGE LUMINEUX**

Le marquage et/ou le balisage lumineux des obstacles sont destinés à réduire le danger pour les aéronefs en indiquant la présence de ces obstacles. Ils ne réduisent pas nécessairement les limites d'emploi qui peuvent être imposées par la présence des obstacles.

6.1.1 Objets situés à l'intérieur des limites latérales des surfaces de limitation d'obstacles

6.1.1.1 Les véhicules et autres objets mobiles, à l'exclusion des aéronefs, se trouvant sur l'aire de mouvement d'un aérodrome seront considérés comme des obstacles et dotés de marques ainsi que, si les véhicules et l'aérodrome sont utilisés la nuit ou dans des conditions de faible visibilité, d'un balisage lumineux. Le matériel de petit entretien des aéronefs et les véhicules utilisés exclusivement sur les aires de trafic seront exemptés de cette obligation.

6.1.1.2 Les feux aéronautiques hors sol sur l'aire de mouvement doivent être balisés de manière à être mis en évidence de jour. On n'installera pas de feux d'obstacle sur des feux hors sol ou des panneaux situés dans l'aire de mouvement.

6.1.1.3 Tous les obstacles situés en deçà des distances, par rapport à l'axe d'une voie de circulation, d'une voie de circulation d'aire de trafic ou d'une voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef, spécifiées au Tableau 3-1, colonnes 11 et 12, doivent être dotés de marques et, si la voie considérée est utilisée la nuit, d'un balisage lumineux.

6.1.1.4 Un obstacle fixe qui fait saillie au-dessus d'une surface de montée au décollage à moins de 3 000 m du bord intérieur de cette surface sera doté de marques et, si la piste est utilisée la nuit, d'un balisage lumineux ; toutefois :

a) ces marques et ce balisage lumineux peuvent être omis si l'obstacle est masqué par un autre obstacle fixe ;

b) les marques peuvent être omises si l'obstacle est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A et que sa hauteur au-dessus du niveau du sol avoisinant ne dépasse pas 150 m ;

c) les marques peuvent être omises si l'obstacle est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à haute intensité ;

a) d) le balisage lumineux peut être omis si l'obstacle est un phare de signalisation maritime et s'il est démontré, à la suite d'une étude aéronautique, que le feu porté par ce phare est suffisant.

6.1.1.5 Un objet fixe, autre qu'un obstacle, situé au voisinage d'une surface de montée au décollage, sera doté de marques et, si la piste est utilisée la nuit, d'un balisage lumineux, lorsqu'un tel balisage est jugé nécessaire pour écarter les risques de collision ; toutefois, les marques peuvent être omises :

a) si l'objet est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A et que sa hauteur au-dessus du niveau du sol avoisinant ne dépasse pas 150 m ; ou

b) si l'objet est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à haute intensité.

6.1.1.6 Un obstacle fixe qui fait saillie au-dessus d'une surface d'approche à moins de 3 000 m du bord intérieur ou au-dessus d'une surface de transition sera doté de marques et, si la piste est utilisée la nuit, d'un balisage lumineux ; toutefois :

a) ces marques et ce balisage lumineux peuvent être omis si l'obstacle est masqué par un autre obstacle fixe ;

b) les marques peuvent être omises si l'obstacle est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A et que sa hauteur au-dessus du niveau du sol avoisinant ne dépasse pas 150 m ;

c) les marques peuvent être omises si l'obstacle est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à haute intensité ;

d) le balisage lumineux peut être omis si l'obstacle est un phare de signalisation maritime et s'il est démontré, à la suite d'une étude aéronautique, que le feu porté par ce phare est suffisant.

6.1.1.7 Un obstacle fixe qui fait saillie au-dessus d'une surface horizontale sera doté de marques et, si l'aérodrome est utilisé la nuit, d'un balisage lumineux ; toutefois :

a) ces marques et ce balisage lumineux peuvent être omis si :

1) l'obstacle est masqué par un autre obstacle fixe ; ou

2) dans le cas d'un circuit largement obstrué par des objets fixes ou éminences naturelles, des procédures ont été établies pour assurer une marge verticale de franchissement d'obstacles sûre au-dessous des trajectoires de vol prescrites ; ou encore

3) une étude aéronautique a démontré que l'obstacle considéré n'a pas d'importance pour l'exploitation ;

b) les marques peuvent être omises si l'obstacle est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à moyenne in-

tensité de type A et que sa hauteur au-dessus du niveau du sol avoisinant ne dépasse pas 150 m ;

c) les marques peuvent être omises si l'obstacle est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à haute intensité ;

d) le balisage lumineux peut être omis si l'obstacle est un phare de signalisation maritime et s'il est démontré, à la suite d'une étude aéronautique, que le feu porté par ce phare est suffisant.

6.1.1.8 Un objet fixe qui fait saillie au-dessus d'une surface de protection contre les obstacles sera doté de marques et, si la piste est utilisée la nuit, d'un balisage lumineux.

On trouvera au § 5.3.5 des renseignements sur la surface de protection contre les obstacles.

6.1.1.9 Les autres objets situés à l'intérieur des surfaces de limitation d'obstacles seront dotés de marques et/ou d'un balisage lumineux si une étude aéronautique indique qu'ils peuvent constituer un danger pour les aéronefs (y compris les objets adjacents à des itinéraires de vol à vue, comme des voies navigables et des routes).

Voir la note au § 4.4.2

6.1.1.10 Les fils ou câbles aériens qui traversent un cours d'eau, une voie navigable une vallée ou une route seront dotés de balises et les pylônes correspondants seront dotés de marques et d'un balisage lumineux si une étude aéronautique montre que ces fils ou câbles peuvent constituer un danger pour les aéronefs.

6.1.1.11 Lorsqu'il a été établi qu'il est nécessaire de baliser des fils ou câbles aériens mais qu'il est pratiquement impossible de les doter de balises, des feux d'obstacle à haute intensité de type B seront installés sur les pylônes qui les soutiennent.

6.1.2 Objets situés à l'extérieur des limites latérales des surfaces de limitation d'obstacles

6.1.2.1 Les objets qui constituent des obstacles aux termes du § 4.3.2 seront dotés de marques et d'un balisage lumineux ; toutefois, les marques peuvent être omises si l'obstacle est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à haute intensité.

6.1.2.2 Les autres objets situés à l'extérieur des surfaces de limitation d'obstacles seront dotés de marques et/ou d'un balisage lumineux si une étude aéronautique indique qu'ils peuvent constituer un danger pour les aéronefs (y compris les objets adjacents à des itinéraires de vol à vue, comme des voies navigables et des routes).

6.1.2.3 Les fils ou câbles aériens qui traversent un cours d'eau, une voie navigable, une vallée ou une route seront dotés de balises et que les pylônes correspondants soient dotés de marques et d'un balisage lumineux si une étude aéronautique montre que ces fils ou ces câbles peuvent constituer un danger pour les aéronefs.

6.2 MARQUAGE ET/OU BALISAGE LUMINEUX DES OBJETS

6.2.1 Généralités

6.2.1.1 La présence des objets qui doivent être dotés d'un balisage lumineux, conformément à la section 6.1, sera indiquée par des feux d'obstacle à basse, moyenne ou haute intensité ou par une combinaison de ces feux.

6.2.1.2 Les feux d'obstacle à basse intensité des types A, B, C et D, les feux d'obstacle à moyenne intensité des types A, B et C et les feux d'obstacle à haute intensité des types A et B doivent être conformes aux spécifications du Tableau 6-1 et de la NMO 1.

6.2.1.3 Le nombre et la disposition des feux d'obstacle à basse, moyenne ou haute intensité à prévoir à chacun des niveaux balisés doivent être tels que l'objet soit signalé dans tous les azimuts. Lorsqu'un feu se trouvera masqué dans une certaine direction par une partie du même objet ou par un objet adjacent, des feux supplémentaires seront installés sur l'objet adjacent ou la partie de l'objet qui masque le feu de façon à respecter le contour de l'objet à baliser. Tout feu masqué qui ne servirait en rien à préciser les contours de l'objet peut être omis.

6.2.2 Objets mobiles

Marquage

6.2.2.1 Tous les objets mobiles à baliser doivent être balisés à l'aide de couleurs ou de fanions.

Marquage par couleurs

6.2.2.2 Les objets mobiles qui sont balisés à l'aide de couleurs, seront balisés en une seule couleur nettement visible, de préférence rouge ou vert tirant sur le jaune, pour les véhicules de secours, et jaune pour les véhicules de service.

Marquage par fanions

6.2.2.3 Les fanions utilisés pour le balisage d'objets mobiles seront disposés autour ou au sommet de l'objet ou autour de son arête la plus élevée. Les fanions n'augmenteront en aucun cas le danger que présentent les objets qu'ils signalent.

6.2.2.4 Les fanions utilisés pour le balisage d'objets mobiles auront au moins 0,9 m de chaque côté et représenteront un damier composé de carrés d'au moins 0,3 m de côté. Les couleurs du damier contrasteront entre elles et avec l'arrière-plan. On utilisera le rouge et le blanc, sauf lorsque ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan.

Balisage lumineux

6.2.2.5 Des feux d'obstacle à basse intensité de type C seront disposés sur les véhicules et autres objets mobiles, à l'exclusion des aéronefs.

Voir au RAC 11 PARTIE 1 pour les exigences relatives aux feux réglementaires des aéronefs.

6.2.2.6 Les feux d'obstacle à basse intensité de type C disposés sur des véhicules associés aux situations d'urgence ou à la sécurité doivent être des feux bleus à éclats, et ceux qui seront placés sur les autres véhicules devront être des feux jaunes à éclats.

6.2.2.7 Des feux d'obstacle à basse intensité de type D seront disposés sur les véhicules d'escorte « FOLLOW ME ».

6.2.2.8 Les feux d'obstacle à basse intensité placés sur des objets à mobilité limitée, comme les passerelles télescopiques, doivent être des feux rouges fixes et seront, au minimum, conformes aux spécifications des feux d'obstacles à faible intensité, type A, du Tableau 6-1. Les feux auront une intensité suffisante pour être nettement visibles compte tenu de l'intensité des feux adjacents et du niveau général d'éclairage sur lequel ils se détacheraient normalement.

Tableau 6-1. Caractéristiques des feux d'obstacle

1 Type de feu	2 Couleur	3 Type de signal (fréquence des éclats)	4 Intensité de référence (cd) à la luminance de fond indiquée (b)			7 Tableau de répartition lumineuse
			5 Jour (supérieure à 500 cd/m ²)	6 Crépuscule (50-500 cd/m ²)	Nuit (inférieure à 50 cd/m ²)	
			Faible intensité type A (obstacle fixe)	Rouge	Fixe	
Faible intensité type B (obstacle fixe)	Rouge	Fixe	S/O	S/O	32	Tableau 6-2
Faible intensité type C (obstacle mobile)	Jaune/Bleu (a)	À éclats (60-90/min)	S/O	40	40	Tableau 6-2
Faible intensité type D (véhicule d'escorte)	Jaune	À éclats (60-90/min)	S/O	200	200	Tableau 6-2
Moyenne intensité type A	Blanc	À éclats (20-60/min)	20 000	20 000	2 000	Tableau 6-3
Moyenne intensité type B	Rouge	À éclats (20-60/min)	S/O	S/O	2 000	Tableau 6-3
Moyenne intensité type C	Rouge	Fixe	S/O	S/O	2 000	Tableau 6-3
Haute intensité type A	Blanc	À éclats (40-60/min)	200 000	20 000	2 000	Tableau 6-3
Haute intensité type B	Blanc	À éclats (40-60/min)	100 000	20 000	2 000	Tableau 6-3

a) Voir le § 6.2.2.6.

b) Pour les feux à éclats, intensité effective déterminée selon les indications du *Manuel de conception des aéroports* (Doc 9157), 4^e Partie.

6.2.3 Objets fixes

Les objets fixes des éoliennes sont visés par la section 6.2.4 et les objets fixes des fils, câbles, etc., aériens et des pylônes correspondants, par la section 6.2.5.

Marquage

6.2.3.1 Tous les objets fixes à baliser seront, dans la mesure du possible, balisés à l'aide de couleurs, mais, en cas d'impossibilité, des balises ou des fanions seront placés sur ces objets ou au-dessus d'eux. Il ne sera pas nécessaire de baliser les objets qui, par leur forme, leur dimension ou leur couleur, sont suffisamment visibles.

Marquage par couleurs

6.2.3.2 Un objet sera balisé par un damier de couleur s'il présente des surfaces d'apparence continue et si sa projection sur un plan vertical quelconque mesure 4,5 m ou plus dans les deux dimensions. Le damier devrait être composé de cases rectangulaires de 1,5 m au moins et 3 m au plus de côté, les angles du damier étant de la couleur la plus sombre. Les couleurs du damier devront contraster entre elles et avec l'arrière-plan. L'orangé et le blanc ou le rouge et le blanc seront utilisés, sauf lorsque ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan (voir Figure 6-1).

Tableau 6-2. Répartition lumineuse pour feux d'obstacle à faible intensité

	Intensité minimale (a)	Intensité maximale (a)	Ouverture de faisceau dans le plan vertical (f)	
			Ouverture de faisceau minimale	Intensité
Type A	10 cd (b)	S/O	10°	5 cd
Type B	32 cd (b)	S/O	10°	16 cd
Type C	40 cd (b)	400 cd	12° (d)	20 cd
Type D	200 cd (c)	400 cd	S/O (e)	S/O

Note.— Ce tableau ne comprend pas les ouvertures de faisceau dans le plan horizontal qui sont recommandées. Le § 6.2.1.3 spécifie une couverture de 360° autour de l'obstacle. Le nombre de feux nécessaires pour répondre à cette exigence dépendra donc des ouvertures de faisceau dans le plan horizontal de chacun des feux ainsi que de la forme de l'obstacle. Il faudra donc plus de feux lorsque les ouvertures de faisceau sont plus étroites.

- a) 360° dans le plan horizontal. Pour les feux à éclats, l'intensité est exprimée en intensité effective, déterminée conformément au *Manuel de conception des aérodromes* (Doc 9157), 4^e Partie.
b) Entre 2° et 10° dans le plan vertical. Les angles de site sont établis en rapport avec le plan horizontal lorsque le dispositif lumineux est à niveau.
c) Entre 2° et 20° dans le plan vertical. Les angles de site sont établis en rapport avec le plan horizontal lorsque le dispositif lumineux est à niveau.
d) L'intensité de pointe devrait être située à 2,5° approximativement dans le plan vertical.
e) L'intensité de pointe devrait être située à 17° approximativement dans le plan vertical.
f) L'ouverture du faisceau est définie comme l'angle entre le plan horizontal et les directions pour lesquelles l'intensité dépasse celle qui est mentionnée dans la colonne « intensité ».

6.2.3.3 Un objet sera balisé par des bandes de couleurs alternées et contrastantes dans les cas suivants :

- a) s'il présente des surfaces d'apparence continue, ainsi qu'une dimension, horizontale ou verticale, supérieure à 1,5 m, l'autre dimension, horizontale ou verticale, étant inférieure à 4,5 m ; ou
b) s'il s'agit d'une charpente dont une dimension, verticale ou horizontale, est supérieure à 1,5 m.

Ces bandes devront être perpendiculaires à la plus grande dimension et avoir une largeur approximativement égale au septième de la plus grande dimension ou à 30 m si cette dernière valeur est inférieure au septième de la plus grande dimension. Les couleurs des bandes devront contraster avec l'arrière-plan. L'orangé et le blanc seront utilisés, sauf lorsque ces couleurs ne se détachent pas bien sur l'arrière-plan. Les bandes extrêmes devront être de la couleur la plus sombre (voir Figures 6-1 et 6-2).

Le Tableau 6-4 donne une formule permettant de déterminer les largeurs de bande et d'obtenir un nombre impair de bandes, les bandes supérieure et inférieure étant ainsi de la couleur la plus sombre.

Tableau 6-3. Répartition lumineuse pour feux d'obstacle à intensité moyenne et haute selon les intensités de référence du Tableau 6-1

Intensité de référence	Exigences minimales					Recommandations				
	Angle de site (b)			Ouverture du faisceau dans le plan vertical (c)		Angle de site (b)			Ouverture du faisceau dans le plan vertical (c)	
	0°		-1°			0°	-1°	-10°		
	Intensité minimale (a)	Intensité minimale (a)	Intensité minimale (a)	Ouverture de faisceau minimale	Intensité (a)	Intensité maximale (a)	Intensité maximale (a)	Intensité maximale (a)	Ouverture de faisceau maximale	Intensité (a)
200 000	200 000	150 000	75 000	3°	75 000	250 000	112 500	7 500	7°	75 000
100 000	100 000	75 000	37 500	3°	37 500	125 000	56 250	3 750	7°	37 500
20 000	20 000	15 000	7 500	3°	7 500	25 000	11 250	750	S/O	S/O
2 000	2 000	1 500	750	3°	750	2 500	1 125	75	S/O	S/O

Note.— Ce tableau ne comprend pas les ouvertures de faisceau dans le plan horizontal qui sont recommandées. Le § 6.2.1.3 spécifie une couverture de 360° autour de l'obstacle. Le nombre de feux nécessaires pour répondre à cette exigence dépendra donc des ouvertures de faisceau dans le plan horizontal de chacun des feux ainsi que de la forme de l'obstacle. Il faudra donc plus de feux lorsque les ouvertures de faisceau sont plus étroites.

- a) 360° dans le plan horizontal. Toutes les intensités sont exprimées en candelas. Pour les feux à éclats, l'intensité est exprimée en intensité effective, déterminée conformément au *Manuel de conception des aérodromes* (Doc 9157), 4^e Partie.
b) Les angles de site sont établis en rapport avec le plan horizontal lorsque le dispositif lumineux est à niveau.
c) L'ouverture du faisceau est définie comme l'angle entre le plan horizontal et les directions pour lesquelles l'intensité dépasse celle qui est mentionnée dans la colonne « intensité ».

Note.— Une ouverture de faisceau étendue peut être nécessaire dans une configuration particulière et être justifiée par une étude aéronautique.

Tableau 6-4. Largeur des bandes de balisage

Dimension la plus grande		Largeur de bande
Supérieure à	Inférieure ou égale à	
1,5 m	210 m	1/7 de la dimension la plus grande
210 m	270 m	1/9 " " " " " "
270 m	330 m	1/11 " " " " " "
330 m	390 m	1/13 " " " " " "
390 m	450 m	1/15 " " " " " "
450 m	510 m	1/17 " " " " " "
510 m	570 m	1/19 " " " " " "
570 m	630 m	1/21 " " " " " "

6.2.3.4 Un objet sera balisé en une seule couleur bien visible si sa projection sur un plan vertical quelconque mesure moins de 1,5 m dans ses deux dimensions. On utilisera l'orangé ou le rouge, sauf lorsque ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan.

Avec certains arrière-plans, il peut s'avérer nécessaire d'avoir recours à une autre couleur que l'orangé ou le rouge pour obtenir un contraste suffisant.

Marquage par fanions

6.2.3.5 Les fanions de balisage d'objet fixe seront disposés autour ou au sommet de l'objet ou autour de son arête la plus élevée. Lorsqu'ils seront utilisés pour signaler des objets étendus ou des groupes d'objets très rapprochés les uns des autres, les fanions seront disposés au moins de 15 m en 15 m. Les fanions n'augmenteront en aucun cas le danger que présentent les objets qu'ils signalent.

6.2.3.6 Les fanions de balisage d'objets fixes doivent avoir au moins 0,6 m de chaque côté.

6.2.3.7 Les fanions utilisés pour le balisage d'objets fixes seront de couleur orangée ou une combinaison de deux sections triangulaires, l'une orange et l'autre blanche, ou l'une rouge et l'autre blanche ; si ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan, d'autres couleurs visibles devraient être utilisées.

Marquage par balises

6.2.3.8 Les balises situées sur les objets ou dans leur voisinage seront placées de manière à être nettement visibles, à définir le contour général de l'objet et à être reconnaissables par temps clair à une distance d'au moins 1 000 m dans le cas d'un objet qui doit être observé d'un aéronef en vol et à une distance d'au moins 300 m dans le cas d'un objet qui doit être observé du sol dans toutes les directions éventuelles d'approche des aéronefs. Leur forme sera suffisamment distincte de celle des balises utilisées pour fournir d'autres types d'indications. Les balises n'augmenteront en aucun cas le danger que présentent les objets qu'elles signalent.

6.2.3.9 Chaque balise sera peinte d'une seule couleur. Les balises devront être, alternativement, de couleur blanche et de couleur rouge. La teinte choisie devra faire contraste avec l'arrière-plan.

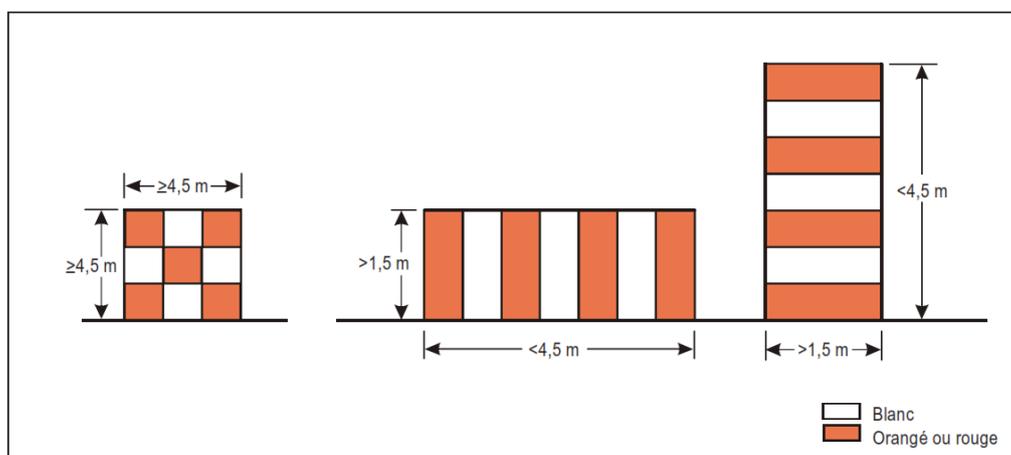


Figure 6-1. Marquages types

Balisage lumineux

6.2.3.10 Dans le cas d'un objet à doter d'un balisage lumineux, un ou plusieurs feux d'obstacle à basse, moyenne ou haute intensité seront placés aussi près que possible du sommet de l'objet.

La NMO 6 contient des recommandations sur la manière dont une combinaison de feux d'obstacle à basse, moyenne et/ou haute intensité devrait être disposée.

6.2.3.11 Dans le cas d'une cheminée ou autre construction de même nature, les feux supérieurs seront placés suffisamment au-dessous du sommet, de manière à réduire le plus possible la contamination due à la fumée, etc. (voir Figure 6-2).

6.2.3.12 Dans le cas d'un pylône ou d'un bâti d'antenne qui est signalé de jour par des feux d'obstacle à haute intensité et qui comporte un élément, comme une tige ou une antenne, de plus de 12 m sur le sommet duquel il n'est pas possible de placer un feu d'obstacle à haute intensité, ce feu sera placé à l'endroit le plus haut possible, et, s'il y a lieu, un feu d'obstacle à moyenne intensité de type A sera placé au sommet.

6.2.3.13 Dans le cas d'un objet étendu ou d'un groupe d'objets très rapprochés les uns des autres qu'il faut doter d'un balisage lumineux et :

- qui perce une surface de limitation d'obstacles (OLS) horizontale ou qui sont situés à l'extérieur des OLS, les feux supérieurs seront disposés de manière à indiquer au moins les points ou les arêtes de cote maximale par rapport à la surface de limitation d'obstacle ou au-dessus du sol ainsi que le contour général et l'étendue de l'objet ;
- qui perce une OLS en pente, les feux supérieurs seront disposés de manière à indiquer au moins les points ou les arêtes de cote maximale par rapport à l'OLS ainsi que le contour général et l'étendue de l'objet. Si deux arêtes ou plus sont à la même hauteur, l'arête la plus proche de l'aire d'atterrissage sera balisée.
-

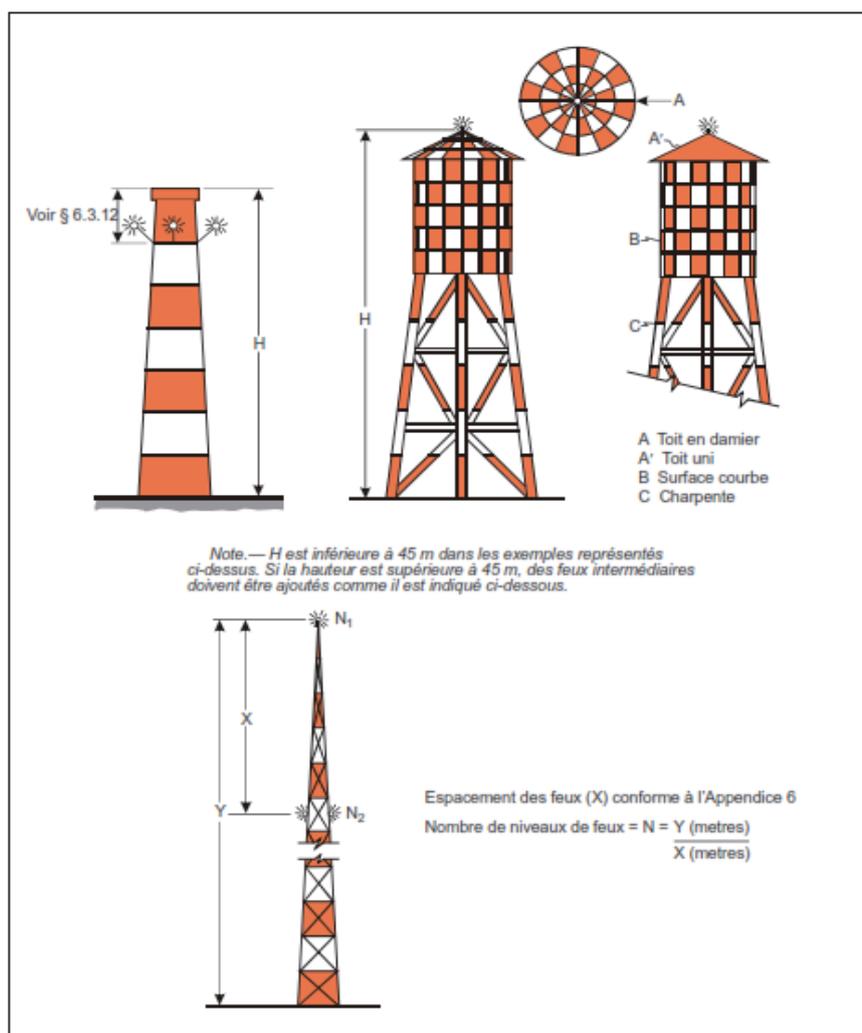


Figure 6-2. Exemples de marquages et de balisages pour les constructions de grande hauteur

6.2.3.14 Lorsque la surface de limitation d'obstacle concernée est en pente et que le point le plus élevé au-dessus de cette surface n'est pas le point le plus élevé de l'objet, des feux d'obstacle supplémentaires seront placés sur la partie la plus élevée de l'objet.

6.2.3.15 Les feux servant à indiquer le contour général d'un objet étendu ou d'un groupe d'objets très rapprochés :

a) seront placés à intervalles longitudinaux ne dépassant pas 45 m s'il s'agit de feux de faible intensité ;

b) seront placés à intervalles longitudinaux ne dépassant pas 900 m s'il s'agit de feux de moyenne intensité.

6.2.3.16 Les feux d'obstacle à haute intensité de type A et les feux d'obstacle de moyenne intensité des types A et B qui sont disposés sur un objet émettront des éclats simultanés.

6.2.3.17 Les angles de calage des feux d'obstacle à haute intensité du type A seront conformes aux indications du Tableau 6-5.

Les feux d'obstacle à haute intensité sont destinés à être utilisés aussi bien de jour que de nuit. Il est nécessaire de veiller à ce que ces feux ne provoquent pas d'éblouissement. Des indications sur la conception, l'emplacement et le fonctionnement des feux d'obstacle à haute intensité figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4e Partie.

6.2.3.18 Dans les cas où, de l'avis de l'autorité compétente, l'emploi de feux d'obstacle à haute intensité de type A ou à moyenne intensité de type A pour le balisage de nuit risque d'éblouir les pilotes dans le voisinage de l'aérodrome (dans un rayon d'environ 10 000 m) ou de soulever des problèmes environnementaux graves, un système de balisage lumineux d'obstacle double sera utilisé. Un tel système devra comprendre des feux d'obstacle à haute intensité de type A ou à moyenne intensité de type A, selon ce qui convient, destinés à être utilisés le jour et au crépuscule, et des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B ou C destinés à être utilisés de nuit.

Balisage lumineux des objets d'une hauteur inférieure à 45 m au-dessus du niveau du sol

6.2.3.19 Des feux d'obstacle à basse intensité de type A ou B seront utilisés quand l'objet est de moindre étendue et que sa hauteur au-dessus du niveau du sol avoisinant est inférieure à 45 m.

6.2.3.20 Lorsque l'emploi de feux d'obstacle à basse intensité de type A ou B ne convient pas ou s'il est nécessaire de donner un avertissement spécial préalable, on utilisera des feux d'obstacle à moyenne ou haute intensité.

Tableau 6-5. Angles de calage des feux d'obstacle à haute intensité

Hauteur du dispositif lumineux au-dessus du relief	Angle de calage du feu au-dessus de l'horizontale
supérieure à 151 m AGL	0°
122 m – 151 m AGL	1°
92 m – 122 m AGL	2°
moins de 92 m AGL	3°

6.2.3.21 Les feux d'obstacle à basse intensité de type B seront utilisés soit seuls, soit en combinaison avec des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B, conformément au § 6.2.3.22.

6.2.3.22 Des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A, B ou C seront utilisés lorsque l'objet est d'une certaine étendue. Les feux d'obstacle à moyenne intensité de type A ou C devront être utilisés seuls, alors que les feux d'obstacle à moyenne intensité de type B devront être utilisés soit seuls, soit en combinaison avec des feux d'obstacle à basse intensité de type B.

Un groupe de bâtiments est considéré comme un objet d'une certaine étendue.

Balisage lumineux des objets d'une hauteur égale ou supérieure à 45 m mais inférieure à 150 m au-dessus du niveau du sol

6.2.3.23 Des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A, B ou C seront utilisés. Les feux d'obstacle à moyenne intensité de type A ou C devront être utilisés seuls, alors que les feux d'obstacle à moyenne intensité de type B devront être utilisés soit seuls, soit en combinaison avec des feux d'obstacle à basse intensité de type B.

6.2.3.24 Si un objet est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A et si le sommet de l'objet se trouve à plus de 105 m au-dessus du niveau du sol avoisinant, ou de la hauteur des sommets des immeubles avoisinants (lorsque l'objet à baliser est entouré par des immeubles), des feux supplémentaires seront installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux intermédiaires seront espacés aussi également que possible entre le feu placé au sommet de l'objet et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre ces feux ne devant pas dépasser 105 m.

6.2.3.25 Si un objet est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B et si le sommet de l'objet se trouve à plus de 45 m au-dessus du niveau du sol avoisinant, ou de la hauteur des sommets des immeubles avoisinants (lorsque l'objet à baliser est entouré par des immeubles), des feux supplémentaires seront installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux supplémentaires seront des feux d'obstacle à basse intensité de type B et des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B disposés en alternance et espacés aussi également que possible entre le feu placé au sommet de l'objet et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon

le cas, l'espacement entre les feux ne devant pas dépasser 52 m.

6.2.3.26 Si un objet est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type C et si le sommet de l'objet se trouve à plus de 45 m au-dessus du niveau du sol avoisinant, ou de la hauteur des sommets des immeubles avoisinants (lorsque l'objet à baliser est entouré par des immeubles), des feux supplémentaires seront installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux supplémentaires seront espacés aussi également que possible entre le feu placé au sommet de l'objet et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre ces feux ne devant pas dépasser 52 m.

6.2.3.27 Lorsque des feux d'obstacle à haute intensité de type A sont utilisés, ils seront espacés à intervalles uniformes ne dépassant pas 105 m entre le niveau du sol et les feux placés au sommet, comme le prévoit le § 6.2.3.10, sauf si l'objet à baliser est entouré d'immeubles, auquel cas la hauteur du sommet des immeubles pourra être utilisée comme l'équivalent du niveau du sol pour déterminer le nombre de niveaux de balisage.

Balisage lumineux d'objets d'une hauteur égale ou supérieure à 150 m au-dessus du niveau du sol

6.2.3.28 Des feux d'obstacle à haute intensité de type A seront utilisés pour indiquer la présence des objets dont la hauteur au-dessus du niveau du sol avoisinant est supérieure à 150 m si une étude aéronautique montre que ces feux sont essentiels pour signaler, de jour, la présence de ces objets

6.2.3.29 Lorsque des feux d'obstacle à haute intensité de type A sont utilisés, ils seront espacés à intervalles uniformes ne dépassant pas 105 m entre le niveau du sol et les feux placés au sommet, comme le prévoit le § 6.2.3.10, sauf si l'objet à baliser est entouré d'immeubles, auquel cas la hauteur du sommet des immeubles pourra être utilisée comme l'équivalent du niveau du sol pour déterminer le nombre de niveaux de balisage.

6.2.3.30 Lorsque, de l'avis de l'autorité compétente, l'emploi de feux d'obstacle de haute intensité de type A, de nuit, risque d'éblouir les pilotes au voisinage d'un aérodrome (dans un rayon de 10 000 m approximativement) ou de causer des préoccupations environnementales importantes, il sera utilisé uniquement des feux d'obstacle à moyenne intensité de type C ; les feux d'obstacle à moyenne intensité de type B devront être utilisés soit seuls, soit en combinaison avec des feux d'obstacle à basse intensité de type B.

6.2.3.31 Si un objet est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A, des feux supplémentaires seront installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux intermédiaires seront espacés aussi également que possible entre le feu placé au sommet de l'objet et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre ces feux ne devant pas dépasser 105 m

6.2.3.32 Si un objet est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B, des feux supplémentaires seront installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux intermédiaires seront alternativement des feux d'obstacle à faible intensité de type B et des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B, et ils seront espacés aussi également que possible entre le feu placé au sommet de l'objet et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre ces feux ne devant pas dépasser 52 m.

6.2.3.33 Si un objet est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type C, des feux supplémentaires seront installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux supplémentaires seront espacés aussi également que possible entre le feu placé au sommet de l'objet et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre ces feux ne devant pas dépasser 52 m.

6.2.4 Éoliennes

Marquage

6.2.4.1 Une éolienne sera dotée de marques et/ou d'un balisage lumineux si elle est jugée être un obstacle.

Voir les § 4.3.1 et 4.3.2.

Marques

6.2.4.2 Les pales, la nacelle et les 2/3 supérieurs du mât seront peints en blanc, à moins qu'une étude aéronautique donne des indications contraires.

Balisage lumineux

6.2.4.3 Des feux d'obstacle à moyenne intensité seront utilisés si un balisage lumineux est jugé nécessaire. Un parc éolien, c'est-à-dire un groupe d'au moins deux éoliennes, sera considéré comme un objet d'une certaine étendue, et les feux devraient être installés de manière :

- a) qu'ils délimitent le contour du parc éolien ;
- b) à respecter l'espacement maximal, conforme aux dispositions du § 6.2.3.15, entre les feux disposés sur le contour, sauf si une évaluation spécialisée montre qu'un espacement plus grand peut être appliqué ;
- c) que là où les feux à éclats sont utilisés, ils clignotent simultanément ;
- d) qu'à l'intérieur d'un parc éolien, toute éolienne d'une hauteur sensiblement plus grande soit indiquée elle aussi, peu importe l'endroit où elle se trouve.

6.2.4.4 Les feux d'obstacle seront installés sur la nacelle de manière qu'ils soient visibles sans obstruction pour les aéronefs qui approchent de quelque direction que ce soit.

6.2.5 Fils et câbles aériens et pylônes correspondants

Marquage

6.2.5.1 Les fils ou les câbles aériens dont il faut signaler la présence seront dotés de balises ; les pylônes correspondants seront colorés.

Marquage par couleurs

6.2.5.2 Les pylônes qui supportent des fils, des câbles aériens, etc., et qui doivent être balisés seront dotés d'un marquage conforme aux § 6.2.3.1 à 6.2.3.4 ; toutefois, le marquage peut être omis dans le cas des pylônes éclairés de jour par des feux d'obstacle à haute intensité.

Marquage par balises

6.2.5.3 Les balises situées sur les objets ou dans leur voisinage seront placées de manière à être nettement visibles, à définir le contour général de l'objet et à être reconnaissables par temps clair à une distance d'au moins 1 000 m dans le cas d'un objet qui doit être observé d'un aéronef en vol et à une distance d'au moins 300 m dans le cas d'un objet qui doit être observé du sol dans toutes les directions éventuelles d'approche des aéronefs. Leur forme sera suffisamment distincte de celle des balises utilisées pour fournir d'autres types d'indications. Les balises n'augmenteront en aucun cas le danger que présentent les objets qu'elles signalent.

6.2.5.4 Les balises employées pour signaler un fil ou câble aérien seront de forme sphérique et auront un diamètre d'au moins 60 cm.

6.2.5.5 L'espacement entre deux balises consécutives ou entre une balise et un pylône sera déterminé en fonction du diamètre de la balise, mais ne dépassera en aucun cas :

- a) 30 m lorsque le diamètre de la balise est de 60 cm, cet espacement augmentant progressivement en même temps que le diamètre de la balise jusqu'à
- b) 35 m lorsque le diamètre de la balise est de 80 cm, cet espacement augmentant encore progressivement jusqu'à un maximum de
- c) 40 m lorsque le diamètre de la balise est d'au moins 130 cm.

Lorsqu'il s'agit de fils ou câbles multiples, etc., une balise sera placée à un niveau qui ne soit pas inférieur à celui du fil le plus élevé au point balisé.

6.2.5.6 Chaque balise sera peinte d'une seule couleur. Les balises devraient être, alternativement, de couleur blanche et de couleur rouge ou orangée. La teinte choisie devrait faire contraste avec l'arrière-plan.

6.2.5.7 Lorsqu'il a été établi qu'il est nécessaire de

baliser des fils ou câbles aériens mais qu'il est pratiquement impossible de les doter de balises, des feux d'obstacle à haute intensité de type B seront installés sur les pylônes correspondants.

Balisage lumineux

6.2.5.8 Des feux d'obstacle à haute intensité de type B seront utilisés pour indiquer la présence de pylônes supportant des fils, câbles aériens ou autres :

- a) si une étude aéronautique montre que ces feux sont essentiels pour signaler, de jour, la présence des fils, câbles, etc. ; ou encore
- b) s'il a été jugé impossible d'installer des balises sur ces fils, câbles, etc.

6.2.5.9 Lorsque des feux d'obstacle à haute intensité de type B sont utilisés, ils seront situés à trois niveaux, à savoir :

- au sommet du pylône ;
- au niveau le plus bas de la suspension des fils ou des câbles ;
- environ à mi-hauteur entre ces deux niveaux.

Dans certains cas, cette disposition peut exiger de placer les feux à l'écart du pylône.

6.2.5.10 Les feux d'obstacle à haute intensité de type B signalant la présence d'un pylône supportant des fils ou des câbles aériens, etc., devront émettre des éclats séquentiels, dans l'ordre suivant : d'abord le feu intermédiaire, puis le feu supérieur, et enfin le feu inférieur. La durée des intervalles entre les éclats, par rapport à la durée totale du cycle, devra correspondre approximativement aux rapports indiqués ci-après :

Intervalle entre les éclats	Durée
<i>des feux intermédiaire et supérieur</i>	<i>1/13</i>
<i>des feux supérieur et inférieur</i>	<i>2/13</i>
<i>des feux inférieur et intermédiaire</i>	<i>10/13</i>

Les feux d'obstacle à haute intensité sont destinés à être utilisés aussi bien de jour que de nuit. Il est nécessaire de veiller à ce que ces feux ne provoquent pas d'éblouissement. Des indications sur la conception, l'emplacement et le fonctionnement des feux d'obstacle à haute intensité figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4e Partie.

6.2.5.11 Dans les cas où, de l'avis de l'autorité compétente, l'emploi de feux d'obstacle à haute intensité de type B pour le balisage de nuit risque d'éblouir les pilotes dans le voisinage de l'aérodrome (dans un rayon d'environ 10 000 m) ou de soulever des problèmes

environnementaux graves, un système de balisage lumineux d'obstacle double sera utilisé. Un tel système devra comprendre des feux d'obstacle à haute intensité de type B, destinés à être utilisés le jour et au crépuscule, et des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B destinés à être utilisés de nuit. Lorsque des feux à moyenne intensité sont utilisés, ils seront installés au même niveau que les feux d'obstacle à haute intensité de type B.

6.2.5.12 Les angles de calage des feux d'obstacle à haute intensité de type B seront conformes aux indications du Tableau 6-5.

CHAPITRE 7.

AIDES VISUELLES POUR SIGNALER LES ZONES D'EMPLOI LIMITÉ

7.1 PISTES ET VOIES DE CIRCULATION FERMÉES EN TOTALITÉ OU EN PARTIE

Emploi

7.1.1 Des marques de zone fermée seront disposées sur une piste ou une voie de circulation, ou sur une partie de piste ou de voie de circulation, qui est interdite en permanence à tous les aéronefs.

7.1.2 Des marques de zone fermée seront disposées sur une piste ou une voie de circulation, ou sur une partie de piste ou de voie de circulation qui est temporairement fermée ; toutefois, ces marques peuvent être omises lorsque la fermeture est de courte durée et qu'un avertissement suffisant est donné par les services de la circulation aérienne.

Emplacement

7.1.3 Sur une piste, une marque de zone fermée sera disposée à chaque extrémité de la piste ou de la partie de piste déclarée fermée et des marques supplémentaires seront disposées de telle façon que l'intervalle entre deux marques successives n'excède pas 300 m. Sur une voie de circulation, une marque de zone fermée sera disposée au moins à chaque extrémité de la voie ou de la partie de voie de circulation qui est fermée.

Caractéristiques

7.1.4 Les marques de zone fermée doivent avoir la forme et les proportions indiquées dans la Figure 7-1, schéma a), dans le cas d'une piste, et elles doivent avoir la forme et les proportions indiquées dans le schéma b), dans le cas d'une voie de circulation. Les marques doivent être de couleur blanche dans le cas d'une piste et jaune dans le cas d'une voie de circulation.

Lorsqu'il s'agit d'une zone temporairement fermée, on pourra se servir de barrières frangibles ou de marques utilisant des matériaux autres que de la peinture, ou de tout autre moyen approprié.

7.1.5 Lorsqu'une piste ou voie de circulation, ou une partie de piste ou de voie de circulation, est définitivement fermée, toutes les marques normales de piste ou de voie de circulation doivent être masquées.

7.1.6 Le balisage lumineux des pistes ou voies de circulation ou des parties de piste ou de voie de circulation fermées ne doit pas être allumé, sauf pour l'entretien.

7.1.7 Lorsqu'une piste ou voie de circulation, ou une partie de piste ou de voie de circulation fermée est coupée par une piste ou une voie de circulation utilisable qui est utilisée de nuit, des feux de zone inutilisable seront disposés en travers de l'entrée de la zone fermée, en plus des marques de zone fermée, à des intervalles ne dépassant pas 3 m (voir paragraphe 7.4.4).

7.2 SURFACES À FAIBLE RÉSISTANCE

Emploi

7.2.1 Lorsqu'un accotement de voie de circulation, d'aire de demi-tour sur piste, de plate-forme d'attente, d'aire de trafic, ou d'autre surface à faible résistance ne peut être aisément distingué des surfaces portantes, et que son utilisation par des aéronefs risque de causer des dommages à ces derniers, la limite entre cette surface et les surfaces portantes sera indiquée par des marques latérales de voie de circulation.

Les spécifications relatives aux marques latérales de piste figurent au paragraphe 5.2.7.

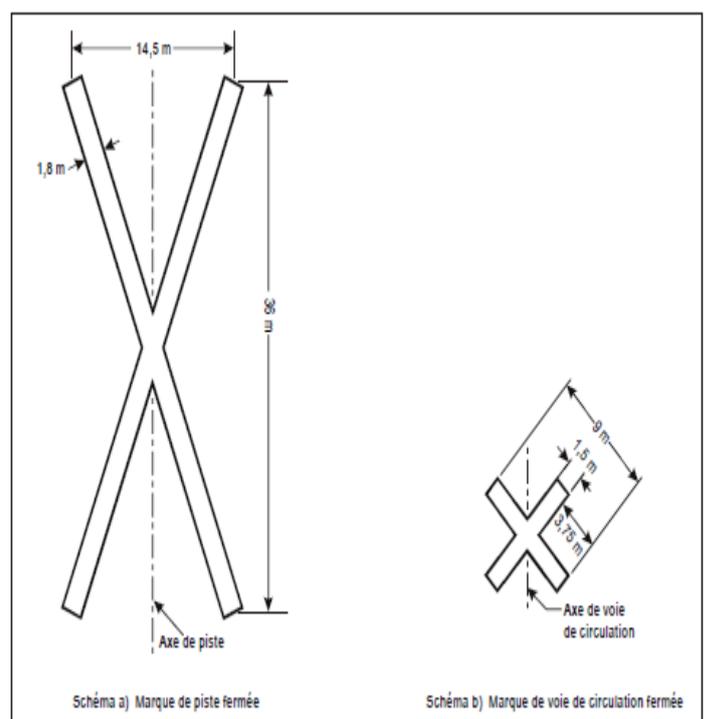


Figure 7-1. Marques de piste et de voie de circulation fermée

Emplacement

7.2.2 Les marques latérales de voie de circulation seront disposées le long du bord de la surface portante, le bord extérieur de la marque coïncidant approximativement avec le bord de la surface portante.

Caractéristiques

7.2.3 Les marques latérales de voie de circulation seront constituées par une double bande continue de la même couleur que les marques d'axe de voie de circulation, chaque bande ayant une largeur de 15 cm et les deux bandes étant espacées de 15 cm.

Des indications sur la manière de placer les bandes transversales aux intersections ou sur une petite zone de l'aire de trafic figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

7.3 AIRE D'AVANT-SEUIL

Emploi

7.3.1 Lorsqu'une aire d'avant-seuil dotée d'un revêtement a une longueur supérieure à 60 m et ne peut être utilisée normalement par les aéronefs, elle sera balisée sur toute sa longueur à l'aide de chevrons.

Emplacement

7.3.2 La pointe des chevrons sera dirigée vers la piste et les chevrons seront disposés comme il est indiqué sur la Figure 7-2.

Caractéristiques

7.3.3 Les marques seront de couleur bien visible, contrastant avec la couleur utilisée pour les marques de piste. Elles devront être jaunes de préférence et la largeur du trait ne devra pas être inférieure à 0,9 m.

7.4 ZONES INUTILISABLES

Emploi

7.4.1 Des balises de zone inutilisable seront disposées à tous les endroits où une partie de voie de circulation, d'aire de trafic ou de plate-forme d'attente ne convient pas au roulement des aéronefs mais que ceux-ci peuvent encore contourner en sécurité. Sur une aire de mouvement utilisée la nuit, des feux de zone inutilisable seront employés.

Des balises et des feux de zone inutilisable sont employés pour avertir les pilotes de la présence d'un trou dans la chaussée d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic ou pour délimiter une portion de chaussée, sur une aire de trafic par exemple, qui est en réparation. Il ne convient pas de les employer quand une portion de piste devient inutilisable ou quand une grande partie de la largeur d'une voie de circulation devient inutilisable. En pareil cas, la piste ou voie de circulation est normalement fermée.

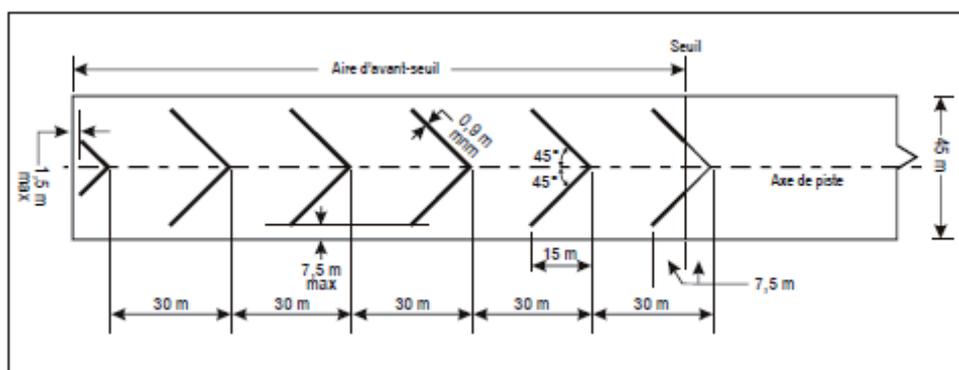


Figure 7-2. Marques d'avant-seuil

Emplacement

7.4.2 Les balises et feux de zone inutilisable seront disposés à intervalles suffisamment serrés pour délimiter la zone inutilisable.

La NMO - A, section 14, donne des indications sur l'emplacement des feux de zone inutilisable.

Caractéristiques des balises de zone inutilisable

7.4.3 Les balises de zone inutilisable doivent être constituées par des objets bien visibles tels que des fanions, des cônes ou des panneaux placés verticalement.

Caractéristiques des feux de zone inutilisable

7.4.4 Le feu de zone inutilisable doit être un feu rouge fixe. Ce feu doit avoir une intensité suffisante pour être nettement visible compte tenu de l'intensité des feux adjacents et du niveau général d'éclairage sur lequel il se détacherait normalement. Cette intensité ne doit être en aucun cas inférieure à 10 cd en lumière rouge.

Caractéristiques des cônes de zone inutilisable

7.4.5 Les cônes de zone inutilisable auront au minimum 0,5 m de hauteur et seront rouges, orangés ou jaunes, ou combineront l'une de ces couleurs et le blanc.

Caractéristiques des fanions de zone inutilisable

7.4.6 Les fanions de zone inutilisable seront des fanions carrés d'au moins 0,5 m de côté, et de couleurs rouges, orangés ou jaunes, ou combineront l'une de ces couleurs et le blanc.

Caractéristiques des panneaux de zone inutilisable

7.4.7 Les panneaux de zone inutilisable auront une hauteur d'au moins 0,5 m et une largeur d'au moins 0,9 m et porteront des bandes verticales alternées rouges et blanches ou orangées et blanches.

CHAPITRE 8. SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

8.1 SYSTÈMES D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE

La sécurité de l'exploitation aux aérodromes dépend de la qualité de l'alimentation électrique. L'ensemble du système d'alimentation électrique peut comprendre des connexions à une ou plusieurs sources extérieures d'énergie, à une ou plusieurs installations de génération locales et à un réseau de distribution comprenant des transformateurs et des dispositifs de commutation. La planification du système d'alimentation électrique d'un aérodrome doit prendre en compte nombre d'autres installations que le système doit prendre en charge.

8.1.1 Les aérodromes doivent disposer d'une alimentation principale appropriée permettant d'assurer la sécurité du fonctionnement des installations de navigation aérienne.

8.1.2 Les systèmes d'alimentation électrique des aides visuelles et des aides de radionavigation des aérodromes doivent être conçus et réalisés de telle manière qu'en cas de panne d'équipement, il ne sera pas donné d'indications visuelles et non visuelles inadéquates ou trompeuses aux pilotes.

La conception et la réalisation des systèmes électriques doivent tenir compte des facteurs susceptibles de provoquer des anomalies de fonctionnement, tels que les perturbations électromagnétiques, pertes en ligne, détériorations de la qualité du courant, etc. Des renseignements supplémentaires figurent dans le manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 5^e Partie.

8.1.3 Le dispositif de connexion de l'alimentation des installations nécessitant une alimentation auxiliaire sera tel qu'en cas de panne de la source principale d'énergie, ces installations se trouvent automatiquement branchées sur la source d'alimentation auxiliaire.

8.1.4 L'intervalle de temps entre une panne de la source principale d'énergie et le rétablissement complet des services nécessaires visés au § 8.1.10 sera aussi court que possible, sauf en ce qui concerne les aides visuelles associées aux pistes avec approche classique, aux pistes avec approche de précision ou aux pistes de décollage, pour lesquelles les dispositions du Tableau 8-1 concernant les délais de commutation maximum devraient s'appliquer.

Une définition du délai de commutation figure dans le Chapitre 1.

8.1.5 L'établissement d'une définition du délai de commutation n'exigera pas de remplacer les installations d'alimentation électrique auxiliaire existantes avant le 1^{er} janvier 2010. Toutefois, pour une alimentation électrique installée après le 4 novembre 1999, le dispositif de connexion de l'alimentation des installations nécessitant une alimentation auxiliaire sera tel que ces installations seront capables de répondre aux dispositions du Tableau 8-1 concernant les délais de commutation maximum définis au Chapitre 1.

Aides visuelles

Emploi

8.1.6 On installera, sur les pistes avec approche de précision, une alimentation électrique auxiliaire capable de répondre aux dispositions prévues par le Tableau 8-1 pour la catégorie appropriée de piste avec approche de précision. Les raccordements d'alimentation électrique aux installations pour lesquelles une alimentation auxiliaire est nécessaire seront réalisés de façon que les installations soient automatiquement connectées à la source auxiliaire en cas de panne de la source principale.

Piste	Balisage lumineux à alimenter	Délai maximal de commutation
Avec approche à vue	Indicateurs visuels de pente d'approche ^a	Voir § 8.1.4
	Bord de piste ^b	et 8.1.9
	Seuil de piste ^b	
	Extrémité de piste ^b	
Avec approche classique	Obstacle ^b	
	Dispositif lumineux d'approche	15 secondes
	Indicateurs visuels de pente d'approche ^{ad}	15 secondes
	Bord de piste ^d	15 secondes
	Seuil de piste ^d	15 secondes
	Extrémité de piste	15 secondes
Avec approche de précision, catégorie I	Obstacle ^a	15 secondes
	Dispositif lumineux d'approche	15 secondes
	Bord de piste ^d	15 secondes
	Indicateurs visuels de pente d'approche ^{ad}	15 secondes
	Seuil de piste ^d	15 secondes
	Extrémité de piste	15 secondes
Avec approche de précision, catégorie II/III	Voie de circulation essentielle ^a	15 secondes
	Obstacle ^a	15 secondes
	300 premiers mètres du balisage lumineux d'approche	1 seconde
	Autres parties du balisage lumineux d'approche	15 secondes
	Obstacle ^a	15 secondes
	Bord de piste	15 secondes
	Seuil de piste	1 seconde
	Extrémité de piste	1 seconde
	Axe de piste	1 seconde
	Zone de toucher des roues	1 seconde
	Toutes les barres d'arrêt	1 seconde
Piste de décollage destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 800 m	Voie de circulation essentielle ^a	15 secondes
	Bord de piste	15 secondes
	Extrémité de piste	1 seconde
	Axe de piste	1 seconde
	Toutes les barres d'arrêt	1 seconde
	Voie de circulation essentielle ^a	15 secondes
	Obstacle ^a	15 secondes

a. Dotés d'une alimentation auxiliaire lorsque leur fonctionnement est indispensable à la sécurité des vols.

b. Voir Chapitre 5, section 5.3.2 au sujet de l'utilisation d'un balisage lumineux de secours.

c. Une seconde s'il n'y a pas de feux d'axe de piste.

d. Une seconde si les vols sont effectués au-dessus d'un terrain dangereux ou escarpé.

8.1.7 Dans le cas d'une piste de décollage destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 800 m, on installera une alimentation électrique auxiliaire capable de répondre aux dispositions correspondantes du Tableau 8-1.

8.1.8 Une alimentation électrique auxiliaire capable de répondre aux spécifications du Tableau 8-1, sera installée sur les aérodromes où la piste principale est une piste avec approche classique. Il n'est toutefois pas indispensable d'installer cette alimentation électrique auxiliaire pour plus d'une piste avec approche classique.

8.1.9 Une alimentation électrique auxiliaire capable de répondre aux spécifications du § 8.1.4 sera installée sur les aérodromes où la piste principale est une piste à vue. Il n'est toutefois pas indispensable d'installer cette alimentation électrique auxiliaire lorsqu'il existe un balisage lumineux de secours conforme aux spécifications du § 5.3.2, et qui peut être activé dans un délai de 15 minutes.

8.1.10 Les installations d'aérodrome ci-après seront raccordées à une alimentation électrique auxiliaire capable de les prendre en charge en cas de panne du système d'alimentation principal :

a) le projecteur de signalisation et l'éclairage minimal nécessaire au personnel des services de la circulation aérienne dans l'exercice de ses fonctions ;

L'éclairage minimal nécessaire peut être assuré par des moyens autres que les moyens électriques.

b) tous les feux d'obstacles qui, de l'avis de l'autorité compétente, sont indispensables à la sécurité des vols ;

c) les feux d'approche, de piste et de voie de circulation définis aux § 8.1.6 à 8.1.9 ;

- d) l'équipement météorologique ;
- e) l'éclairage indispensable de sûreté, si un tel éclairage est installé conformément au § 9.11 ;
- f) l'équipement et les installations indispensables aux services d'aérodrome qui interviennent en cas d'urgence ;
- g) l'éclairage par projecteurs du point isolé de stationnement d'aéronef désigné s'il est mis en œuvre conformément aux dispositions du § 5.3.24.1 ;
- h) l'éclairage des points de l'aire de trafic où peuvent circuler des passagers.

Les spécifications relatives à l'alimentation électrique auxiliaire des aides de radionavigation et des éléments au sol des installations de télécommunication figurent au RAC 15 – PARTIE 1, Chapitre 2.

- 8.1.11 L'alimentation électrique auxiliaire sera assurée par l'un des deux moyens suivants :
 - — une alimentation publique indépendante, c'est-à-dire une source alimentant les services de l'aérodrome à partir d'une sous-station autre que la sous-station normale à l'aide d'une ligne d'alimentation suivant un itinéraire différent de l'itinéraire normal d'alimentation ; cette alimentation devra être telle que le risque d'une panne simultanée de l'alimentation normale et de l'alimentation publique indépendante soit extrêmement faible ;
 - — une ou plusieurs sources d'énergie auxiliaires : groupes électrogènes, accumulateurs, etc., permettant de fournir de l'énergie électrique.

Des éléments indicatifs sur les systèmes électriques figurent dans le manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 5^e Partie.

8.2 CONCEPTION DES CIRCUITS

8.2.1 Dans le cas d'une piste destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 550 m, les circuits électriques d'alimentation, d'éclairage et de commande des dispositifs lumineux indiqués au Tableau 8-1 doivent être conçus de sorte qu'en cas de panne d'équipement, les indications lumineuses ne seront pas trompeuses ou inadéquates. *Des indications sur des moyens permettant d'assurer cette protection figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 5^e Partie.*

8.2.2 Dans le cas où l'alimentation électrique auxiliaire de l'aérodrome est assurée au moyen de câbles d'alimentation en double, ces câbles doivent être séparés, physiquement et électriquement, afin de garantir le niveau prescrit de disponibilité et d'indépendance.

8.2.3 Lorsqu'une piste qui fait partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface est dotée d'un balisage lumineux de piste et d'un balisage lumineux de voie de circulation, les circuits électriques seront couplés de manière à supprimer le risque d'allumage simultané des deux formes de balisage.

8.3 CONTRÔLE DE FONCTIONNEMENT

Des indications à ce sujet figurent dans le manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 5^e Partie.

8.3.1 Un système de contrôle sera établi pour avoir une indication de l'état de fonctionnement des dispositifs lumineux.

8.3.2 Lorsque des dispositifs lumineux sont utilisés aux fins du contrôle des aéronefs, le fonctionnement de ces dispositifs sera contrôlé automatiquement, de manière à donner une indication de toute panne qui pourrait avoir une incidence sur les fonctions de contrôle. Cette indication sera retransmise automatiquement à l'organisme des services de la circulation aérienne.

8.3.3 Un changement dans l'état de fonctionnement d'un feu sera indiqué dans un délai maximal de 2 secondes quand il s'agit d'une barre d'arrêt équipant un point d'attente sur piste, et dans un délai maximal de 5 secondes quand il s'agit de tout autre type d'aide visuelle.

8.3.4 Dans le cas d'une piste destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 550 m, le fonctionnement des dispositifs lumineux indiqués au Tableau 8-1 sera contrôlé automatiquement de manière à donner une indication lorsque le niveau de fonctionnement de l'un quelconque des éléments tombe au-dessous du niveau minimal approprié de fonctionnement spécifié aux § 10.5.7 à 10.5.11. Cette indication devrait être automatiquement retransmise au service d'entretien.

8.3.5 Dans le cas d'une piste destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 550 m, le fonctionnement des dispositifs lumineux indiqués au Tableau 8-1 sera contrôlé automatiquement de manière à donner une indication lorsque le niveau de fonctionnement de l'un quelconque des éléments tombe au-dessous du niveau minimal spécifié par les autorités compétentes, au-dessous duquel les opérations ne devraient pas continuer. Cette indication devra être retransmise automatiquement à l'organisme des services de la circulation aérienne et affichée de façon bien visible.

Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 5^e Partie, donne des indications sur l'interface avec le contrôle de la circulation aérienne et sur le contrôle du fonctionnement des aides visuelles.

CHAPITRE 9.**SERVICES, MATÉRIEL ET INSTALLATIONS
D'EXPLOITATION D'AÉRODROME****9.1 PLAN D'URGENCE D'AÉRODROME****Généralités**

L'établissement d'un plan d'urgence d'aérodrome est l'opération consistant à déterminer les moyens de faire face à une situation d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage. Le but d'un plan d'urgence d'aérodrome est de limiter le plus possible les effets d'une situation d'urgence, notamment en ce qui concerne le sauvetage des vies humaines et le maintien des opérations aériennes. Le plan spécifie les procédures de coordination des activités des divers services d'aérodrome et des services des agglomérations voisines qui pourraient aider à faire face aux situations d'urgence. Des éléments indicatifs destinés à aider les autorités compétentes à établir les plans d'urgence d'aérodrome figurent dans le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 7^e Partie.

9.1.1 Un plan d'urgence doit être établi pour tout aérodrome en proportion des opérations aériennes et autres activités pour lesquelles il est utilisé.

9.1.2 Le plan d'urgence d'aérodrome permet d'assurer la coordination des mesures à prendre dans une situation d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage.

1. — Parmi les situations d'urgence on peut citer : les situations critiques concernant des aéronefs, le sabotage, y compris les menaces à la bombe, les actes de capture illicite d'aéronef, les incidents dus à des marchandises dangereuses, les incendies de bâtiments, les catastrophes naturelles et les urgences de santé publique.

2. — Comme exemples d'urgence de santé publique, on peut citer un risque accru de propagation internationale d'une maladie transmissible grave par des voyageurs aériens ou du fret aérien et une grave épidémie de maladie transmissible susceptible d'affecter une grande proportion du personnel d'un aérodrome.

9.1.3 Le plan coordonne l'intervention ou la participation de tous les organes existants qui, de l'avis des autorités compétentes, pourraient aider à faire face à une situation d'urgence.

1. — Parmi ces organes, on peut citer :

- sur l'aérodrome : les organismes du contrôle de la circulation aérienne, les services de sauvetage et d'incendie, l'administration de l'aérodrome, les services médicaux et ambulanciers, les exploitants d'aéronefs, les services de sûreté et la police ;
- hors de l'aérodrome : les services d'incendie, la police, les autorités sani-

taires (notamment les services médicaux, ambulanciers, hospitaliers et de santé publique), les unités militaires et les services de surveillance des ports ou des côtes.

2. — Le rôle des services de santé publique consiste entre autres à établir des plans visant à réduire au minimum les incidences néfastes, sur la communauté, des événements touchant la santé et à s'occuper des questions de santé publique plutôt qu'à dispenser des soins de santé à des personnes.

9.1.4 Le plan devra assurer la coopération et la coordination avec le centre de coordination de sauvetage, s'il y a lieu.

9.1.5 Le plan d'urgence d'aérodrome indiquera au moins :

- a) les types de situation d'urgence auxquels il est destiné à faire face ;
- b) les organes appelés à intervenir dans le plan;
- c) les responsabilités et le rôle de chaque organe, du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement, pour chaque type de situation d'urgence ;
- d) les noms et les numéros de téléphone des services ou des personnes à alerter dans le cas d'une situation d'urgence donnée ;
- e) un plan quadrillé de l'aérodrome et de ses abords immédiats.

9.1.6 Le plan tiendra compte des principes des facteurs humains afin de favoriser l'intervention optimale de tous les organismes existants qui participent aux opérations d'urgence.

Des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains figurent dans le manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

Centre directeur des opérations d'urgence et poste de commandement mobile

9.1.7 Un centre directeur fixe des opérations d'urgence et un poste de commandement mobile à utiliser en cas d'urgence seront établis.

9.1.8 Le centre directeur des opérations d'urgence fera partie intégrante des installations et services d'aérodrome et il sera chargé de la coordination globale et de la direction générale des opérations en cas d'urgence.

9.1.9 Le poste de commandement sera une installation pouvant être amenée rapidement, si nécessaire, au lieu où survient une situation d'urgence, et il assurera localement la coordination des organes qui participent aux opérations.

9.1.10 Une personne sera chargée de diriger le centre directeur des opérations d'urgence et une autre personne, s'il y a lieu, sera chargée de diriger le poste de commandement.

Système de communications

9.1.11 Conformément au plan et en fonction des besoins propres à l'aérodrome, il sera mis en place un système de communications approprié reliant entre eux le poste de commandement et le centre directeur des opérations d'urgence, d'une part, et d'autre part ces derniers avec les organes qui participent aux opérations.

Exercice d'exécution du plan d'urgence

9.1.12 Le plan contiendra des procédures pour la mise à l'épreuve périodique de sa validité et pour l'analyse des résultats obtenus, en vue d'en améliorer l'efficacité.

Tous les organismes participants et le matériel à utiliser sont indiqués dans le plan.

9.1.13 Le plan sera mis à l'épreuve en procédant :

- a) à un exercice d'exécution général, à des intervalles ne dépassant pas deux ans, et à des exercices d'urgence partiels, durant l'année intermédiaire, pour vérifier que toute insuffisance constatée au cours de l'exercice général a été corrigée ; ou
- b) à une série d'essais modulaires commençant durant la première année et se terminant par un exercice général, à des intervalles ne dépassant pas trois ans.

Le plan sera revu alors, ou après une urgence réelle, afin de remédier à toute insuffisance constatée lors des exercices ou de l'urgence réelle.

1. — *L'exercice général a pour but de s'assurer que le plan permet de faire face comme il convient à différents types d'urgence. Les exercices partiels permettent de s'assurer du caractère approprié de l'intervention des différents organismes participants et des différents éléments du plan, comme le système de communications. Le but des essais modulaires est de permettre un effort concentré sur des éléments précis du plan.*

2. — *Des éléments indicatifs sur l'établissement de plans d'urgence d'aéroport figurent dans le manuel des services d'aéroport, 7e Partie.*

Urgences en environnements difficiles

9.1.14 Dans le cas des aérodromes situés près d'étendues d'eau ou de marécages au-dessus desquels s'effectue une portion appréciable des approches ou

des départs, le plan prévoira la mise en œuvre rapide de services de sauvetage spécialisés appropriés et la coordination avec ces services.

9.1.15 Aux aérodromes situés près d'étendues d'eau ou de marécages ou en terrain difficile, le plan d'urgence devra prévoir l'établissement, l'essai et l'évaluation, à intervalles réguliers, d'une d'intervention pré-définie des services de sauvetage spécialisés.

9.1.16 Une évaluation des aires d'approche et de départ jusqu'à une distance de 1 000 m par rapport aux seuils de piste sera effectuée en vue de déterminer les options d'intervention possibles.

Des éléments indicatifs sur l'évaluation des aires d'approche et de départ jusqu'à une distance de 1 000 m par rapport aux seuils de piste figurent dans le Chapitre 13 du manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1re Partie.

9.2 SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Généralités

L'objectif principal d'un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie est de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef sur les aérodromes et dans leur voisinage immédiat. Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie vise à établir et à maintenir des conditions de survie, à assurer des voies d'évacuation pour les occupants et à entreprendre le sauvetage de ceux qui ne peuvent pas sortir sans aide directe. Le sauvetage peut nécessiter de l'équipement et du personnel autre que ce qui avait d'abord été prévu aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie.

Les facteurs les plus importants, pour le sauvetage effectif en cas d'accident d'aéronef comportant des possibilités de survie pour les occupants, sont l'entraînement reçu par le personnel, l'efficacité du matériel et la rapidité d'intervention du personnel et du matériel de sauvetage et d'incendie.

Les spécifications relatives à la lutte contre les incendies de bâtiments et de dépôts de carburants ou à l'épandage de mousse sur les pistes ne sont pas prises en compte.

Emploi

9.2.1 Les aérodromes seront dotés de services et de matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

Des organes publics ou privés, convenablement situés et équipés, peuvent être chargés d'assurer les services de sauvetage et d'incendie. Il est entendu que le poste d'incendie qui abrite ces organes se trouve en principe sur l'aérodrome, mais le poste peut néanmoins être situé hors de l'aérodrome si les délais d'intervention sont respectés.

9.2.2 Les aérodromes situés près d'étendues d'eau ou de marécages ou en terrain difficile au-dessus desquels s'effectue une portion appréciable des approches ou des départs disposeront de services de sauvetage et de matériel d'incendie spécialisés appropriés au danger ou au risque. Le matériel de sauvetage devrait être transporté sur des embarcations ou sur d'autres véhicules tels que des hélicoptères amphibies ou des aéroglisseurs utilisables dans les zones en question. Les véhicules devraient être stationnés de telle sorte qu'ils puissent intervenir rapidement dans les zones à couvrir. Le personnel affecté à la manœuvre de ce matériel devrait avoir reçu une formation et un entraînement appropriés à l'environnement dans lequel il peut être appelé à intervenir.

1. — *Il n'est pas indispensable de mettre en œuvre un matériel spécial de lutte contre l'incendie dans le cas des étendues d'eau ; néanmoins, ce matériel peut être mis en œuvre là où il pourrait être d'une utilité pratique, par exemple lorsque les zones en question comportent des récifs ou des îles.*

2. — *L'objectif est de prévoir et de mettre en œuvre le plus rapidement possible le nombre de dispositifs de flottaison nécessaires compte tenu de l'avion le plus gros qui utilise normalement l'aérodrome.*

3. — *Des indications supplémentaires figurent dans le Chapitre 13 du manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie.*

Niveau de protection à assurer

9.2.3 Le niveau de protection assuré à un aérodrome en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l'incendie correspondra à la catégorie d'aérodrome déterminée selon les principes énoncés aux § 9.2.5 et 9.2.6 ; toutefois, lorsque le nombre de mouvements des avions de la catégorie la plus élevée qui utilisent normalement l'aérodrome est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs les plus actifs, le niveau de protection assuré sera au minimum, celui qui correspond à la catégorie déterminée, moins une.

Un décollage et un atterrissage constituent chacun un mouvement.

9.2.4 Le niveau de protection assuré à un aérodrome en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l'incendie devra correspondre à la catégorie d'aérodrome déterminée selon les principes énoncés aux § 9.2.5 et 9.2.6.

9.2.5 La catégorie d'aérodrome sera déterminée à l'aide du Tableau 9-1 et sera fondée sur la longueur et la largeur du fuselage des avions les plus longs qui utilisent normalement l'aérodrome.

Pour classer les avions qui utilisent l'aérodrome, évaluer premièrement leur longueur hors tout et, deuxièmement, la largeur de leur fuselage

Tableau 9-1. Catégorie d'aérodrome pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie

Catégorie d'aérodrome	Longueur hors tout de l'avion	Largeur maximale du fuselage
(1)	(2)	(3)
1	de 0 m à 9 m non inclus	2 m
2	de 9 m à 12 m non inclus	2 m
3	de 12 m à 18 m non inclus	3 m
4	de 18 m à 24 m non inclus	3 m
5	de 24 m à 28 m non inclus	4 m
6	de 28 m à 39 m non inclus	5 m
7	de 39 m à 49 m non inclus	5 m
8	de 49 m à 61 m non inclus	7 m
9	de 61 m à 76 m non inclus	7 m
10	de 76 m à 90m non inclus	8 m

9.2.5 La catégorie d'aérodrome sera déterminée à l'aide du Tableau 9-1 et sera fondée sur la longueur et la largeur du fuselage des avions les plus longs qui utilisent normalement l'aérodrome.

Pour classer les avions qui utilisent l'aérodrome, évaluer premièrement leur longueur hors tout et, deuxièmement, la largeur de leur fuselage.

9.2.6 Si, après avoir établi la catégorie correspondant à la longueur hors tout de l'avion le plus long, il apparaît que la largeur du fuselage est supérieure à la largeur maximale indiquée à la colonne 3 du Tableau 9-1 pour cette catégorie, l'avion sera classé dans la catégorie immédiatement supérieure.

1. — *Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie, contient des indications sur le classement des aérodromes, notamment ceux où sont exploités des aéronefs tout-cargo, aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie.*

2. — *On trouvera dans la NMO - A, section 17., et dans le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie, des indications sur la formation du personnel, sur le matériel de sauvetage pour les zones difficiles et sur d'autres moyens et services à mettre en œuvre pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie.*

9.2.7 Lorsque des périodes d'activité réduites sont prévues, le niveau de protection offert ne sera pas inférieur au niveau correspondant à la catégorie la plus élevée des avions qui, selon les prévisions, devraient utiliser l'aérodrome au cours de ces périodes, quel que soit le nombre de mouvements.

Agents extincteurs

9.2.8 Les aérodromes seront dotés à la fois d'un agent extincteur principal et d'agents extincteurs complémentaires.

On trouvera la description des agents extincteurs dans le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie.

9.2.9 L'agent extincteur principal sera :

- a) une mousse satisfaisant au niveau A de performance minimale ; ou
- b) une mousse satisfaisant au niveau B de performance minimale ; ou
- c) une mousse satisfaisant au niveau C de performance minimale ; ou
- d) une combinaison de ces agents.

Pour les aérodromes des catégories 1 à 3, l'agent extincteur principal devra de préférence satisfaire au niveau B de performance applicable à une mousse. Le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie, contient des renseignements sur les propriétés physiques et le pouvoir d'extinction qu'une mousse doit avoir pour satisfaire à un niveau de performance acceptable A, B ou C.

9.2.10 L'agent extincteur complémentaire sera un agent chimique en poudre qui convient pour les feux d'hydrocarbures.

1. — Lorsqu'on choisit un agent chimique en poudre à utiliser avec une mousse, il faut impérativement veiller à ce que ces deux agents soient compatibles.

2. — On peut utiliser d'autres agents complémentaires qui offrent un pouvoir extincteur équivalent. De plus amples renseignements sur les agents extincteurs figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie.

9.2.11 Les quantités d'eau pour la production de mousse et les quantités d'agents complémentaires dont doivent être dotés les véhicules de sauvetage et d'incendie seront compatibles avec la catégorie d'aérodrome déterminée comme il est indiqué au paragraphe 9.2.3 à 9.2.6 et au Tableau 9-2. Dans le cas des aérodromes des catégories 1 et 2, on pourra toutefois substituer un agent complémentaire à la quantité d'eau à prévoir (jusqu'à 100 %). Pour les besoins de la substitution, on considérera que 1 kg d'agent complémentaire équivaut à 1,0 L d'eau pour la production d'une mousse satisfaisant au niveau A de performance.

1.— Les quantités d'eau spécifiées pour la production de mousse sont fondées sur un taux d'application de 8,2 L/min/m² pour une mousse satisfaisant au niveau A de performance, de 5,5 L/min/m² pour une mousse satisfaisant au niveau B de performance, et de 3,75 L/min/m² pour une mousse satisfaisant au niveau C de performance.

2. — Si on utilise tout autre agent complémentaire, il faut vérifier les taux de substitution.

9.2.12 Aux aérodromes où il est prévu d'exploiter des avions de taille supérieure à la moyenne dans

une catégorie donnée, les quantités d'eau seront recalculées et que la quantité d'eau pour la production de mousse et les débits de solution de mousse soient augmentés en conséquence.

Des éléments indicatifs sur la détermination des quantités d'eau et des débits en fonction du plus grand avion théorique dans une catégorie donnée figurent au Chapitre 2 du manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie.

9.2.13 À compter du 1^{er} janvier 2015, aux aérodromes où il est prévu d'exploiter des avions de taille supérieure à la moyenne dans une catégorie donnée, les quantités d'eau seront recalculées et la quantité d'eau pour la production de mousse et les débits de solution de mousse seront augmentés en conséquence.

Des éléments indicatifs sur la détermination des quantités d'eau et des débits de solution en fonction de la longueur hors tout la plus grande de l'avion dans une catégorie donnée figurent au Chapitre 2 du Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie.

9.2.14 La quantité d'agent moussant fournie séparément sur les véhicules pour la production de mousse doit être proportionnelle à la quantité d'eau fournie et d'agent moussant choisi.

9.2.15 La quantité d'agent moussant fournie sur un véhicule sera suffisante pour assurer une production correspondant à au moins deux charges de solution de mousse.

9.2.16 Un approvisionnement en eau complémentaire en vue du remplissage rapide des véhicules de sauvetage et d'incendie sur les lieux de l'accident sera prévu dans la mesure du possible.

9.2.17 Aux aérodromes dotés d'une combinaison de mousses de niveaux de performance différents, la quantité totale d'eau à prévoir pour la production de mousse sera calculée pour chaque type de mousse et que la répartition de ces quantités sera documentée pour chaque véhicule et appliquée à l'ensemble de l'équipement de sauvetage et de lutte contre l'incendie requis.

9.2.18 Le débit de mousse ne sera pas inférieur aux valeurs indiquées dans le Tableau 9-2.

9.2.19 Les agents complémentaires seront conformes aux spécifications appropriées de l'Organisation internationale de normalisation (ISO)*. * Voir la publication 7202 (Poudre) de l'ISO.

9.2.20 Le débit d'agents complémentaires ne sera pas inférieur aux valeurs indiquées dans le Tableau 9-2.

9.2.21 Lorsqu'il est prévu d'utiliser un agent complémentaire, les poudres seront remplacées uniquement par un agent offrant un pouvoir extincteur équivalent ou supérieur pour tous les types d'incendie.

Le manuel des services d'aéroport (Doc 9137),

1^{re} Partie, contient des éléments indicatifs sur l'utilisation des agents complémentaires.

9.2.22 Une réserve d'agent moussant égale à 200 % de la quantité indiquée dans le Tableau 9-2 sera maintenue à l'aérodrome pour refaire le plein des véhicules.

Le surplus d'agent moussant transporté dans les véhicules d'incendie, par rapport aux quantités indiquées dans le Tableau 9-2, peut être considéré comme faisant partie de la réserve.

9.2.23 Une réserve d'agent complémentaire égale à 100 % de la quantité indiquée dans le Tableau 9-2 sera maintenue à l'aérodrome pour refaire le plein des véhicules. Une quantité suffisante de gaz propulseur devrait être prévue pour l'utilisation de cette réserve.

9.2.24 Une réserve d'agent complémentaire égale à 200 % de la quantité à prévoir sera maintenue aux aérodromes des catégories 1 et 2 qui ont remplacé jusqu'à 100 % de la quantité d'eau par un agent complémentaire.

9.2.25 Aux aérodromes où l'on prévoit de longs délais de réapprovisionnement, les quantités de réserve visées aux § 9.2.22, 9.2.23 et 9.2.24 seront augmentées comme il en sera déterminé par une évaluation de risque.

Des orientations sur l'exécution d'une analyse de risque aux fins de la détermination des quantités d'agent extincteur de réserve figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie.

Matériel de sauvetage

9.2.26 Les véhicules de sauvetage et d'incendie seront au minimum dotés, par niveau de protection de l'aérodrome, du matériel de sauvetage suivant :

	1 à 5	6 et 7	8 à 10
Quatre aspiraux de 2 m de long et de diamètre 100	1	1	1
Crépine diamètre 100 avec flotteur	1	1	1
Coude de diamètre 100 avec raccord KEYSER et AR	1	2	3
Jeu de clés de barrage (bouche et poteau)	1	2	3
Couronne de tuyau PIL de 10 m/diamètre 110	1	2	1
Couronne de tuyau PIL de 20 m/diamètre 70	4	8	12
Couronne de tuyau PIL de 20 m/diamètre 45	4	8	12
Lance manuelle à eau multi débits avec raccord DN40	1	2	3
Division 65 2* 40 avec 2 vannes	1	2	3
Réduction 100* 65	1	2	3
Réduction 65* 40	1	2	3
Collecteur à clapet 2 x 65 / 100	1	2	3
Tricoises polyvalentes	2	4	6
Commande diamètre 9 mm/25 m résistance = 500 daN	1	2	3
Gaffe, longueur minimale de 4 m	1	2	3
Echelle d'aluminium, longueur déployée 7 m minimum	1	2	3
Scie d'effraction anti-étincelle avec deux disques à métaux de rechange ou disque affûtable	1	2	3
Tranche courroie	2	4	6
Masse de 2 kg avec manche de 1 m	1	2	3
Pioche	1	2	3
Pelle	1	2	3
Coupe-boulon grand modèle	1	2	3
Pince-monseigneur de 1,5 m	1	2	3
Pince-monseigneur de 0,5 m	1	2	3

Couverture anti-feu en coffret	1	2	3
Extincteur 9 kg poudre D	1	2	3
Extincteur 9 kg poudre BC	1	2	3
Extincteur 5 kg CO2 avec perche de 1,5 m et embout conique	1	2	3
Trousse de premiers secours	1	2	3
Sac ou valise d'oxygénothérapie	1	2	3
Cisaille à tôle	1	2	3
Hachette de sauvetage	1	2	3
Hache de sauvetage	1	2	3
Cale adaptée aux aéronefs fréquentant l'aérodrome	2	4	6

De plus, les articles suivants seront maintenus en réserve sur l'aérodrome :

	1 à 5	6 et 7	8 à 10
Couverture de survie	2	4	6
Housse mortuaire	4	4	6
Entonnoir mousse	1	2	3
Entonnoir poudre	1	1	1
Civière (brancard souple ou pliant)	2	4	6
Bâche (3 x 4 m)	1	2	3
Pompe électrique pour liquide émulseur	1	1	1
Elingue souple 15 m de long avec manilles et mousquetons ou sangles	1	2	2
Elingue souple 30 m de long avec manilles et mousquetons ou sangles	1	2	2
Quatre aspiraux de 2 m de long et de diamètre 100		1	2
Crépine diamètre 100 avec flotteur		1	2
Cordage diamètre 20 mm x 20 m résistance = 3 000 daN	1	2	2
Sacs médicalisés			2
Bouteille de rechange pour sac ou valise d'oxygénothérapie	1	2	3

Des éléments indicatifs sur le matériel de sauvetage dont doit être doté un aérodrome figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie.

Délai d'intervention

9.2.27 L'objectif opérationnel du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie est un délai d'intervention d'au maximum trois minutes pour atteindre quelque point que ce soit de chaque piste en service, dans les conditions optimales de visibilité et d'état de la surface.

9.2.28 Réserve

9.2.29 L'objectif opérationnel, pour le service de sauvetage et d'incendie sera un délai d'intervention d'au maximum trois minutes pour atteindre toute autre partie de l'aire de mouvement, dans les conditions optimales de visibilité et d'état de la surface.

1. — *Le délai d'intervention est le temps qui s'écoule entre l'alerte initiale du service de sauvetage et d'incendie et le moment où le ou les premiers véhicules d'intervention est (ou sont) en mesure de projeter de la mousse à un débit égal à 50 % au moins du débit spécifié dans le Tableau 9-2.*

2. — *Les conditions optimales de visibilité et d'état de la surface sont définies comme suit : de jour, bonne visibilité, absence de précipitations et surface de l'itinéraire d'intervention normal sans contaminants, par exemple, eau, glace ou neige.*

9.2.30 Des éléments indicatifs, de l'équipement et/ou des procédures appropriés seront fournis aux services de sauvetage et d'incendie afin d'atteindre au mieux les objectifs opérationnels dans des conditions de visibilité inférieures aux conditions optimales, surtout lors des opérations par faible visibilité.

Le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie, contient des éléments indicatifs supplémentaires.

9.2.31 Tout véhicule autre que le ou les premiers véhicules d'intervention nécessaires pour fournir les quantités d'agents extincteurs spécifiées dans le Tableau 9-2 assurera une projection continue d'agent extincteur et arrivera tout au plus quatre minutes après l'appel initial.

9.2.32 Réserve.

9.2.33 Un programme d'entretien préventif des véhicules de sauvetage et d'incendie sera établi pour assurer le fonctionnement optimal du matériel et le respect du délai d'intervention spécifié pendant toute la durée de vie du véhicule.

Routes d'accès d'urgence

9.2.34 Les aéroports où les conditions topographiques le permettent seront dotés de routes d'accès d'urgence pour réduire au minimum les délais d'intervention. L'on veillera tout particulièrement à l'aménagement d'accès faciles aux aires d'approche jusqu'à 1 000 m du seuil ou au moins jusqu'à la limite de l'aéroport. Aux endroits où il y a des clôtures, il faudra tenir compte de la nécessité d'accéder facilement à l'extérieur.

Les routes de service d'aéroport peuvent servir de routes d'accès d'urgence lorsque leur emplacement et leur construction conviennent à cette fin.

9.2.35 Les routes d'accès d'urgence seront à la fois capables de supporter le poids des véhicules les plus lourds qui les emprunteront, et utilisables dans toutes les conditions météorologiques. Les routes situées à moins de 90 m d'une piste seront dotées d'un revêtement destiné à empêcher l'érosion de la surface et la projection de débris sur la piste, et une marge verticale suffisante sera prévue par rapport aux obstacles en surplomb pour permettre le passage des véhicules les plus hauts.

9.2.36 Si la surface des routes d'accès ne se distingue pas du terrain environnant, des balises seront disposées sur les bords à intervalles d'environ 10 m.

Poste d'incendie

9.2.37 Tous les véhicules de sauvetage et d'incendie seront normalement stationnés dans un poste d'incendie. Des postes satellites seront aménagés lorsque les délais d'intervention ne peuvent être respectés à partir d'un seul poste d'incendie. Une zone d'entraînement du personnel sera également aménagée.

9.2.38 L'emplacement du poste d'incendie sera choisi de façon que les véhicules d'incendie et de sauvetage aient un accès clair et direct aux pistes, avec un nombre minimal de virages.

Moyens de communication et d'alarme

9.2.39 Un système de liaisons spécialisées sera installé pour permettre les communications entre un poste d'incendie et la tour de contrôle, un autre poste d'incendie de l'aéroport et les véhicules de sauvetage et d'incendie.

9.2.40 Un poste d'incendie sera doté d'un système d'alarme qui permette d'alerter le personnel de sauvetage et d'incendie ; ce système devra pouvoir être commandé à partir de tout poste d'incendie de l'aéroport et de la tour de contrôle de l'aéroport.

Nombre de véhicules de sauvetage et d'incendie

9.2.41 Le nombre minimal de véhicules de sauvetage et d'incendie prévus à un aéroport devra correspondre aux indications du tableau suivant :

Catégorie d'aéroport	Véhicules de sauvetage et d'incendie
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

Le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie, contient des éléments indicatifs sur les caractéristiques minimales des véhicules de sauvetage et d'incendie.

Personnel

9.2.42 Le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit être formé de façon à pouvoir exécuter ses tâches avec efficacité ; il doit participer à des exercices pratiques de lutte contre l'incendie adaptés aux types d'aéronefs qui utilisent l'aéroport et au matériel dont celui-ci est doté pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie, et notamment à des exercices sur les feux de carburant alimentés sous pression.

1. — Voir la NMO - A, section 18.

2. — Par « feux de carburant alimentés sous pression », on entend les feux de carburant expulsé sous très forte pression d'un réservoir rompu.

9.2.43 Le programme de formation du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit comprendre des éléments sur les performances humaines, notamment la coordination des équipes.

Des éléments indicatifs sur la conception de programmes de formation sur les performances humaines et la coordination des équipes figurent dans le manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

9.2.44 Pendant les opérations aériennes, un personnel formé et compétent désigné et en nombre suffisant puisse être mobilisé rapidement pour conduire les véhicules de sauvetage et d'incendie et utiliser le matériel à sa capacité maximale. Ce personnel devrait être déployé de façon à assurer des délais d'intervention minimaux ainsi qu'une application continue des agents extincteurs aux débits appropriés. Il faudrait aussi que ce personnel puisse utiliser des lances à main, des échelles et autres matériels de sauvetage et d'incendie habituellement associés aux opérations de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs.

9.2.45 En vue de déterminer l'effectif minimal requis pour les opérations de sauvetage et de lutte contre l'incendie, il faudra procéder à une analyse des ressources nécessaires aux tâches et publier le niveau de l'effectif dans le manuel de l'aérodrome. Le nombre minimal de personnels prévus par vacation à un aérodrome devra correspondre aux indications du tableau suivant.

Catégorie d'aérodrome	Nombre de personnels
1	2 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
2	2 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
3	2 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
4	2 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
5	2 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
6	4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
7	4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
8	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
9	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
10	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre

Des orientations sur l'utilisation de l'analyse des ressources figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1re Partie.

9.2.46 Tout le personnel d'intervention doit être doté de vêtements protecteurs et d'un équipement respiratoire de façon qu'il puisse accomplir ses tâches avec efficacité.

9.3 ENLÈVEMENT DES AÉRONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISÉS

Le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 5e Partie, contient des indications sur l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé, et notamment sur le matériel à utiliser.

Voir également le RAC 13 en ce qui concerne la conservation des indices, la garde et l'enlèvement de l'aéronef.

9.3.1 Pour tout aérodrome, l'exploitant d'aérodrome établira un plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci et désignera un coordonnateur pour l'exécution de ce plan.

9.3.2 Le plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sera fondé sur les caractéristiques des

aéronefs normalement susceptibles d'utiliser l'aérodrome et il comprendra notamment :

- a) une liste du matériel et du personnel disponibles sur l'aérodrome ou au voisinage de celui-ci pour l'exécution du plan ;
- b) des dispositions permettant l'acheminement rapide des jeux d'engins de récupération qui peuvent être fournis par d'autres aérodromes.

9.4 LUTTE CONTRE LE RISQUE D'IMPACTS D'ANIMAUX

La présence d'animaux (y compris les oiseaux) aux aérodromes et à proximité constitue une grave menace pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

9.4.1 Les risques d'impacts d'animaux aux aérodromes ou à proximité doivent être évalués à l'aide :

- a) d'une procédure nationale d'enregistrement et de communication des cas d'impacts d'animaux sur les aéronefs ;
- b) des renseignements recueillis auprès des exploitants d'aéronefs, du personnel des aérodromes et d'autres sources, sur la présence, à l'aérodrome ou à proximité, d'animaux pouvant constituer un danger pour les aéronefs ;
- c) d'une évaluation continue du risque faunique effectuée par un personnel compétent.

Voir le RAC 18 PARTIE 1, Chapitre 8.

9.4.2 Les comptes rendus d'impacts d'animaux seront collectés et communiqués à l'OACI pour qu'ils soient entrés dans la base de données du système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS).

L'IBIS est conçu pour recueillir et diffuser des renseignements concernant les impacts d'animaux sur des aéronefs. Pour tout renseignement concernant ce système, prière de consulter le manuel du système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS) (Doc 9332).

9.4.3 Des dispositions seront prises pour réduire le risque pour les aéronefs en adoptant des mesures visant à réduire au minimum les probabilités de collision entre les animaux et les aéronefs. Chaque aérodrome disposera d'un service de lutte contre le risque d'impacts d'animaux doté de personnel adéquatement formé et au minimum, du matériel suivant :

- a) un véhicule adapté au terrain doté d'un gyrophare et d'une radio VHF en liaison avec la tour de contrôle, équipé pour la lutte animalière et la capture des animaux domestiques ;
- b) un générateur mobile de cris de détresse ;

c) un pistolet lance-fusées et les fusées adaptées ;

d) un fusil de chasse et les cartouches correspondantes ;

e) une paire de jumelles à fort grossissement ;

f) un casque de protection antibruit ou des valves d'oreilles.

Le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 3^e Partie, contient des indications sur les mesures efficaces permettant de déterminer si la présence d'animaux sur un aérodrome ou à proximité constitue un danger potentiel pour les aéronefs et sur les méthodes propres à en décourager la présence.

9.4.4 Des dispositions nécessaires doivent être prises pour éliminer les décharges, dépotoirs ou tout autre point qui risque d'attirer des animaux aux aérodromes ou à proximité et empêcher qu'il en soit créé. Là où il est impossible d'éliminer des sites existants, les risques qu'ils constituent pour les aéronefs devront être évalués et réduits dans la mesure du possible.

9.4.5 Les aménagements des terrains situés à proximité des aéroports qui risquent d'attirer des animaux seront soumis à l'approbation de l'autorité compétente qui tiendra dûment compte des préoccupations en matière de sécurité aéronautique.

9.5 SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC

9.5.1 Lorsque le volume du trafic et les conditions d'exploitation le justifient, un service approprié de gestion d'aire de trafic sera fourni, sur une aire de trafic, par un organisme ATS d'aérodrome, par une autre administration aéroportuaire ou par ces deux organismes travaillant en coopération, pour assurer :

a) la régulation des mouvements afin de prévenir les collisions entre aéronefs ou entre un aéronef et un obstacle ;

b) la régulation de l'entrée des aéronefs sur l'aire de trafic et, en liaison avec la tour de contrôle d'aérodrome, la coordination des mouvements des aéronefs qui quittent cette aire ;

c) la sécurité et la rapidité des mouvements des véhicules et la régulation des autres activités selon les besoins.

9.5.2 Lorsque la tour de contrôle d'aérodrome ne participe pas au service de gestion d'aire de trafic, des procédures seront établies afin de faciliter le transfert des aéronefs entre l'organisme de gestion d'aire de trafic et la tour de contrôle d'aérodrome.

Le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 8^e Partie, et le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476) contiennent des éléments indicatifs sur un service de gestion d'aire de trafic.

9.5.3 Un service de gestion d'aire de trafic sera doté de moyens de communication radiotéléphonique.

9.5.4 Lorsque les procédures applicables par visibilité réduite sont en vigueur, la circulation des personnes et des véhicules sur une aire de trafic sera limitée au strict minimum.

Le manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476) contient des éléments indicatifs sur les procédures particulières correspondantes.

9.5.5 Un véhicule d'urgence qui intervient dans une situation d'urgence aura priorité sur tout le reste de la circulation à la surface.

9.5.6 Un véhicule qui se déplace sur une aire de trafic :

a) cédera le passage à un véhicule d'urgence, à un aéronef qui circule ou se prépare à circuler au sol, ou qui est poussé ou remorqué ;

b) cédera le passage aux autres véhicules conformément à la réglementation locale.

9.5.7 Un poste de stationnement d'aéronef sera surveillé visuellement afin que les dégagements recommandés soient assurés pour l'aéronef qui l'utilise.

9.6 OPÉRATIONS D'AVITAILLEMENT-SERVICE

9.6.1 Un personnel disposant d'un matériel extincuteur pouvant permettre au moins une première intervention en cas d'incendie de carburant, entraîné à l'emploi de ce matériel, doit se tenir prêt à intervenir au cours des opérations d'avitaillement-service d'un aéronef au sol ; ce personnel doit disposer en outre d'un moyen permettant d'avertir rapidement le service de sauvetage et d'incendie en cas d'incendie ou de déversement important de carburant.

9.6.2 Lorsque les opérations d'avitaillement d'un aéronef sont effectuées alors que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, le matériel au sol sera disposé de manière à permettre :

a) l'utilisation d'un nombre suffisant d'issues pour assurer une évacuation rapide ; et

b) l'établissement d'un parcours d'évacuation facile à partir de chacune des issues à utiliser en cas d'urgence.

9.7 UTILISATION DES VÉHICULES D'AÉRODROME

1. — *La NMO - A, section 18, contient des éléments indicatifs sur l'utilisation des véhicules d'aérodrome.*

2. — *Les routes situées sur l'aire de mouvement sont exclusivement réservées au personnel de l'aérodrome et aux autres personnes autorisées et, pour atteindre les bâtiments publics, les personnes étrangères au personnel de l'aérodrome n'ont pas à emprunter ces routes.*

9.7.1 Un véhicule ne doit être utilisé :

a) sur une aire de manœuvre qu'en vertu d'une autorisation de la tour de contrôle d'aérodrome ;

b) sur une aire de trafic qu'en vertu d'une autorisation de l'autorité compétente désignée.

9.7.2 Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de mouvement respectera toutes les consignes impératives indiquées au moyen de marques et de panneaux de signalisation, sauf autorisation contraire :

a) de la tour de contrôle d'aérodrome lorsqu'il se trouve sur l'aire de manœuvre ; ou

b) de l'autorité compétente désignée lorsqu'il se trouve sur l'aire de trafic.

9.7.3 Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de mouvement doit respecter toutes les consignes impératives indiquées au moyen de feux.

9.7.4 Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de mouvement doit avoir reçu la formation appropriée pour les tâches à accomplir et se conformera aux instructions :

a) de la tour de contrôle d'aérodrome lorsqu'il se trouve sur l'aire de manœuvre ; ou

b) de l'autorité compétente désignée lorsqu'il se trouve sur l'aire de trafic.

9.7.5 Le conducteur d'un véhicule doté de radio doit établir des radiocommunications bidirectionnelles de qualité satisfaisante avec la tour de contrôle d'aérodrome avant de pénétrer dans l'aire de manœuvre et avec l'autorité compétente désignée avant de pénétrer dans l'aire de trafic. Le conducteur restera constamment à l'écoute sur la fréquence assignée lorsqu'il se trouve sur l'aire de mouvement.

9.8 SYSTÈMES DE GUIDAGE ET DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION DE SURFACE

Emploi

9.8.1 Un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface doit être mis en œuvre aux aérodromes.

— *Des éléments indicatifs sur ces systèmes figurent dans le manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476).*

Caractéristiques

9.8.2 La conception d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface devra tenir compte :

a) de la densité de la circulation aérienne ;

b) des conditions de visibilité dans lesquelles

doivent se dérouler des opérations ;

c) de la nécessité d'orienter les pilotes ;

d) de la complexité de la configuration de l'aérodrome ;

e) des mouvements des véhicules.

9.8.3 Les éléments visuels d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface, c'est-à-dire les marques, les feux et les panneaux de signalisation, seront conçus de manière à être conformes respectivement aux spécifications des § 5.2, 5.3 et 5.4.

9.8.4 Un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface sera conçu de manière à aider à empêcher l'irruption d'aéronefs et de véhicules sur une piste en service.

9.8.5 Le système sera conçu de manière à aider à empêcher les collisions entre aéronefs ainsi qu'entre aéronefs et véhicules ou objets, partout sur l'aire de mouvement.

Le manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie, contient des éléments indicatifs sur la commande des barres d'arrêt au moyen de la boucle à induction et sur un système visuel de guidage et de contrôle de la circulation au sol.

9.8.6 Lorsque le guidage et le contrôle de la circulation de surface sont assurés par l'allumage sélectif des barres d'arrêt et des feux axiaux de voie de circulation, les conditions ci-après devront être remplies :

a) les parcours de circulation qui sont indiqués par des feux axiaux de voie de circulation allumés devront pouvoir être éteints par l'allumage d'une barre d'arrêt ;

b) les circuits de commande seront conçus de façon que, lorsqu'une barre d'arrêt située en avant de l'aéronef est allumée, la section appropriée des feux axiaux de voie de circulation en aval de la barre sera éteinte ;

c) les feux axiaux de voie de circulation situés en avant de l'aéronef seront allumés lorsque la barre d'arrêt est éteinte.

1. — *Voir les § 5.3.16 et 5.3.19 pour les spécifications relatives aux feux axiaux de voie de circulation et aux barres d'arrêt, respectivement.*

2. — *Le manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie, contient des éléments indicatifs sur l'installation des barres d'arrêt et des feux axiaux de voie de circulation dans les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface.*

9.8.7 Un radar de surface pour aire de manœuvre sera prévu sur un aérodrome utilisable par portée visuelle de piste inférieure à 350 m.

9.8.8 Un radar de surface pour aire de manœuvre sera prévu sur un aérodrome autre que celui qui est visé au § 9.8.7 lorsque la densité de la circulation et les conditions d'exploitation sont telles que la régularité de la circulation ne peut être maintenue au moyen d'autres procédures et installations.

— *Le manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476) et le Manuel de planification des services de la circulation aérienne (Doc 9426) contiennent des éléments indicatifs sur l'emploi du radar de surface.*

9.9 IMPLANTATION DU MATÉRIEL ET DES INSTALLATIONS SUR LES AIRES OPÉRATIONNELLES

1. — *Les spécifications relatives aux surfaces de limitation d'obstacles figurent à la section 4.2.*

2. — *Les spécifications relatives à la conception des feux et de leurs supports, des ensembles lumineux d'indicateur visuel de pente d'approche, des panneaux de signalisation et des balises, figurent, respectivement, aux § 5.3.1, 5.3.5, 5.4.1 et 5.5.1. Le manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 6^e Partie, contient des éléments indicatifs sur la conception d'une structure frangible pour les aides visuelles et non visuelles de navigation.*

9.9.1 Aucun matériel ni aucune installation ne doivent être placés aux emplacements ci-après, à moins que leurs fonctions n'imposent un tel emplacement pour les besoins de la navigation aérienne ou la sécurité des aéronefs :

- a) sur une bande de piste, une aire de sécurité d'extrémité de piste, une bande de voie de circulation ou à une distance inférieure aux distances spécifiées au Tableau 3-1, colonne 11, si ce matériel ou cette installation risque de constituer un danger pour les aéronefs ;
- b) sur un prolongement dégagé, si ce matériel ou cette installation risque de constituer un danger pour un aéronef en vol.

9.9.2 Tout matériel ou toute installation nécessaire à la navigation aérienne ou à la sécurité des aéronefs qui doivent être placés :

- a) sur la portion d'une bande de piste qui s'étend à moins de :
 - 1) 75 m de l'axe de la piste lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; ou
 - 2) 45 m de l'axe de la piste lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; ou
- b) sur une aire de sécurité d'extrémité de piste, d'une bande de voie de circulation ou à une distance inférieure aux distances spécifiées au Tableau 3-1 ; ou

- c) sur un prolongement dégagé et qui risquent de constituer un danger pour un aéronef en vol ;

devront être frangibles et placés aussi bas que possible.

9.9.3 Seront considérés comme obstacles tout matériel ou toute installation qui sont nécessaires à la navigation aérienne ou à la sécurité des aéronefs et qui doivent être placés sur la portion non nivelée d'une bande de piste ; ce matériel ou cette installation devront être frangibles et placés aussi bas que possible.

Des éléments indicatifs sur l'implantation des aides de navigation figurent dans le manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 6^e Partie.

9.9.4 À moins que leurs fonctions ne l'exigent pour les besoins de la navigation aérienne ou de la sécurité des aéronefs, aucun matériel ni aucune installation ne doivent être placés à moins de 240 m de l'extrémité de la bande et à moins de :

- a) 60 m du prolongement de l'axe lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; ou
- b) 45 m du prolongement de l'axe lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ;
dans le cas d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III.

9.9.5 Tout matériel ou toute installation nécessaires à la navigation aérienne ou à la sécurité des aéronefs qui doivent être placés sur la bande ou à proximité de la bande d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III et qui :

- a) sont situés sur la portion de la bande qui s'étend à moins de 77,5 m de l'axe de la piste lorsque le chiffre de code est 4 et que la lettre de code est F ; ou qui
- b) sont situés à moins de 240 m de l'extrémité de la bande et à moins de :
 - 1) 60 m du prolongement de l'axe lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; ou de
 - 2) 45 m du prolongement de l'axe lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; ou qui
- c) font saillie au-dessus de la surface intérieure d'approche, de la surface intérieure de transition, ou de la surface d'atterrissage interrompu ;
seront frangibles et placés aussi bas que possible.

9.9.6 Tout matériel et toute installation nécessaires à la navigation aérienne ou à la sécurité des aéronefs qui constituent un obstacle important pour l'exploitation en vertu des dispositions des § 4.2.4, 4.2.11, 4.2.20 ou 4.2.27, seront frangibles et placés aussi bas que possible.

9.10 CLÔTURES

Emploi

9.10.1 Des clôtures ou autres barrières appropriées doivent être placées sur les aérodromes afin d'interdire l'accès de l'aire de mouvement aux animaux qui pourraient, en raison de leur taille, présenter un danger pour les aéronefs.

9.10.2 Des clôtures ou autres barrières appropriées doivent être placées sur les aérodromes pour empêcher les personnes non autorisées d'avoir accès, par inadvertance ou de façon préméditée, aux zones de l'aérodrome interdites au public.

1. — *les égouts, conduits, tunnels, etc., doivent être au besoin munis de dispositifs pour en interdire l'accès.*

2. — *Il doit être nécessaire de prendre des mesures particulières pour empêcher l'accès des personnes non autorisées aux pistes ou voies de circulation sous lesquelles passent des voies publiques.*

3. — *Les clôtures et barrières, devraient être munies de fondations, enfouies à au moins 0,6 m du terrain naturel pour en empêcher l'accès par le bas. Elles seront en outre suffisamment solides pour retarder au maximum tout acte prémédité.*

4. — *Les clôtures et barrières auront une hauteur minimale de 2 mètres au-dessus du terrain naturel et seront équipés d'un retour défensif d'au moins 0,5 m munis de fils barbelés « coupants » de type concertina.*

5. — *lorsqu'il y a des zones privatives à l'intérieur de la clôture de l'aérodrome (base militaire, base vie, zone agricole, ...), des mesures particulières seront prises pour séparer ces zones des aires de mouvement afin d'empêcher l'accès des personnes aux pistes ou aux voies de circulation*

9.10.3 Des mesures appropriées doivent être prises pour empêcher les personnes non autorisées d'avoir accès, par inadvertance ou de façon préméditée, aux installations et services au sol indispensables à la sécurité de l'aviation civile qui sont situés hors de l'aérodrome.

Emplacement

9.10.4 Des clôtures et barrières doivent être placées de manière à séparer les zones ouvertes au public de l'aire de mouvement et autres installations ou zones de l'aérodrome qui sont vitales pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

9.10.5 Sur les aérodromes où un plus grand niveau de sûreté est jugé nécessaire, une zone dégagée sera aménagée de part et d'autre des clôtures ou barrières pour en rendre le franchissement plus difficile et faciliter la tâche des patrouilles. Il faudrait envisager de construire autour de l'aérodrome, en deçà de la clôture, une route destinée à la fois au personnel de maintenance et aux patrouilles de sûreté.

9.11 ÉCLAIRAGE DE SÛRETÉ

Aux aérodromes où une telle mesure est jugée souhaitable pour des raisons de sûreté, Les clôtures et autres barrières destinées à la protection de l'aviation civile internationale et de ses installations seront éclairées au niveau minimal indispensable. Il faudrait envisager de disposer les feux de manière à éclairer le sol d'un côté comme de l'autre de la clôture ou de la barrière, surtout aux points d'accès.

CHAPITRE 10. ENTRETIEN DE L'AÉRODROME

10.1 GÉNÉRALITÉS

10.1.1 Aux aérodromes, on doit mettre en place un programme d'entretien, comprenant l'entretien préventif, s'il y a lieu, pour maintenir les installations dans un état qui ne nuise pas à la sécurité, à la régularité ou à l'efficacité de la navigation aérienne.

1. — *Par entretien préventif, on entend des travaux d'entretien programmés, entrepris de façon à prévenir toute défaillance ou détérioration des installations.*

2. — *On entend par « installations » les chaussées, les aides visuelles, les clôtures, les réseaux de drainage, les réseaux électriques, les bâtiments, etc.*

10.1.2 La conception et l'application des programmes d'entretien tiendront compte des principes des facteurs humains.

Des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains figurent dans le manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683) et le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 8e Partie..

10.2 CHAUSSÉES

10.2.1 Les surfaces de toutes les aires de mouvement, y compris les chaussées (pistes, voies de circulation et aires de trafic) et les aires adjacentes, doivent être inspectées et leur état surveillé régulièrement dans le cadre d'un programme d'entretien préventif et correctif de l'aérodrome ayant pour objectif d'éviter et d'éliminer tous les objets ou débris qui pourraient endommager les aéronefs ou nuire au fonctionnement des circuits de bord.

1. — *Voir le paragraphe 2.9.3, sur les inspections des aires de mouvement.*

2. — *Voir la NMO - A, section .9*

3. — *Aux aérodromes utilisés par des aéronefs lourds ou des aéronefs équipés de pneus des catégories supérieures de pression visées au paragraphe 2.6.6, alinéa c), il faudrait apporter une attention particulière à l'intégrité des luminaires encastrés dans les chaussées et aux joints des chaussées.*

Le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 8e Partie, le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle

de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476) et le manuel sur les systèmes perfectionnés de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS) (Doc 9830) contiennent des éléments indicatifs sur les inspections quotidiennes de l'aire de mouvement.

— *Le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 9e Partie, contient des éléments indicatifs supplémentaires sur le balayage et le nettoyage des surfaces.*

10.2.2 La surface des pistes doit être entretenue de manière à empêcher la formation d'irrégularités dangereuses.

Voir la NMO - A, section 5.

10.2.3 Les pistes en dur seront entretenues de manière à ce que leur surface offre des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement spécifié par l'État.

Le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2e Partie, contient de plus amples renseignements sur ce sujet, ainsi que sur l'amélioration des caractéristiques de frottement des pistes

10.2.4 Aux fins de l'entretien, les caractéristiques de frottement de la surface des pistes doivent être mesurées périodiquement au moyen d'un appareil automouillant de mesure continue du frottement et consignées. La fréquence des mesures sera suffisante pour déterminer la tendance de ces caractéristiques.

1. — *Des éléments indicatifs concernant l'évaluation des caractéristiques de frottement des pistes figurent à la NMO - A, section 7. Le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2e Partie, contient des éléments indicatifs supplémentaires.*

2. — *L'objectif des paragraphes 10.2.3 à 10.2.6 est de garantir que les caractéristiques de frottement de la totalité de la surface des pistes demeurent égales ou supérieures à un niveau minimal de frottement spécifié par l'État.*

3. — *Des éléments indicatifs sur la détermination de la fréquence requise figurent dans la NMO - A, section 7, et la NMO 5.*

10.2.5 Des mesures d'entretien correctif seront prises pour empêcher que les caractéristiques de frottement de la totalité ou d'une partie de la surface des pistes deviennent inférieures à un niveau minimal de frottement spécifié au paragraphe 10.2.3.

Une section de piste d'environ 100 m de longueur peut être considérée comme significative du point de vue de l'entretien ou de la communication des renseignements.

10.2.6 S'il y a lieu de penser qu'en raison de pentes ou de dépressions, les caractéristiques d'écoulement de tout ou partie d'une piste sont médiocres, les caractéristiques de frottement de la surface de cette piste seront évaluées dans des conditions naturelles ou simulées, qui soient représentatives des conditions lo-

cales de pluie, et des mesures correctives d'entretien seront prises selon les besoins.

10.2.7 Lorsqu'une voie de circulation doit être utilisée par des avions à turbomachines, la surface de ses accotements sera entretenue de manière à être dégagée de tous cailloux ou autres objets qui pourraient pénétrer dans les moteurs des avions.

Des indications sur ce sujet figurent dans le manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie..

10.3 ÉLIMINATION DES CONTAMINANTS

10.3.1 L'eau stagnante, la boue, la poussière, le sable, l'huile, les dépôts de caoutchouc et autres contaminants doivent être enlevés aussi rapidement et aussi complètement que possible de la surface des pistes en service afin d'en limiter l'accumulation.

Des éléments indicatifs sur l'enlèvement de la neige, le contrôle de la glace et l'enlèvement d'autres contaminants figurent dans le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e et 9^e Parties.

10.3.2 Les voies de circulation seront débarrassées dans la mesure nécessaire de l'eau stagnante, de la boue, du sable, de l'huile, et d'autres contaminants pour permettre aux aéronefs de rejoindre ou de quitter les pistes en service.

10.3.3 Les aires de trafic seront débarrassées dans la mesure nécessaire de l'eau stagnante, de la boue, du sable, de l'huile, et d'autres contaminants pour permettre aux aéronefs de manœuvrer en sécurité ou, le cas échéant, d'être remorqués ou poussés.

10.3.4 *Réservé*

10.3.5 *Réservé*

10.3.6 *Réservé.*

10.4 NOUVEAUX REVÊTEMENTS DE PISTE

Les spécifications ci-après s'appliquent aux projets de renforcement de la surface des pistes qui doivent être remises en service temporairement avant la fin de la pose du nouveau revêtement. Les travaux pourraient nécessiter de construire une rampe de raccordement temporaire entre l'ancienne chaussée et la nouvelle. Le manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 3^e Partie, contient des indications sur le renforcement des chaussées et l'évaluation de leur état opérationnel.

10.4.1 La pente longitudinale de la rampe de raccordement temporaire, mesurée par rapport à la surface de piste existante ou à la précédente chaussée, doit être :

- a) comprise entre 0,5 et 1,0 % dans le cas des chaussées d'épaisseur égale ou inférieure à 5 cm ;
- b) égale ou inférieure à 0,5 % dans le cas des chaussées d'épaisseur supérieure à 5 cm.

10.4.2 Les travaux de renforcement d'une chaussée s'effectueront en partant d'une extrémité de la piste et en progressant vers l'autre extrémité de telle sorte que, compte tenu du sens normal d'utilisation de la piste, les avions roulent, dans la plupart des cas, en descendant la rampe de raccordement.

10.4.3 Pendant chaque période de travail, l'opération de renforcement s'effectuera sur toute la largeur de la piste.

10.4.4 Avant d'être rouverte temporairement à l'exploitation, une piste qui fait l'objet de travaux de renforcement de la chaussée sera dotée de marques axiales conformes aux spécifications de la section 5.2.3. En outre, l'emplacement d'un seuil temporaire sera identifié par une bande transversale de 3,6 m de largeur.

10.4.5 Le revêtement sera réalisé et entretenu de façon qu'il offre un frottement supérieur au niveau minimal spécifié au § 10.2.3..

10.5 AIDES VISUELLES

1. — *Les présentes spécifications ont pour objet de définir les niveaux de performance visés de l'entretien. Elles n'ont pas pour objet de définir si un dispositif lumineux est opérationnellement hors service.*

2. — *Les économies d'énergie apportées par les diodes électroluminescentes (DEL) sont attribuables en grande partie au fait que les DEL n'ont pas la signature thermique infrarouge des lampes à incandescence. Les exploitants d'aérodrome qui se sont habitués à ce que cette signature fasse fondre la glace et la neige voudront peut-être examiner si un programme d'entretien modifié est nécessaire ou non dans de telles conditions, ou évaluer l'intérêt possible, du point de vue opérationnel, de l'installation de lampes à DEL dotées d'éléments chauffants.*

3. — *Les systèmes de vision améliorée (EVS) utilisent la signature thermique infrarouge des lampes à incandescence. Les protocoles du RAC 18 PARTIE 1 fournissent un moyen approprié de prévenir les utilisateurs d'EVS quand des dispositifs lumineux à incandescence sont transformés en dispositifs lumineux à DEL.*

10.5.1 Un feu sera jugé hors service lorsque l'intensité moyenne du faisceau principal est inférieure à 50 % de la valeur spécifiée dans la figure appropriée de la NMO 2. Pour les feux dont le faisceau principal a une intensité fonctionnelle moyenne supérieure à la valeur indiquée dans la NMO 2, la valeur de 50 % sera liée à la valeur fonctionnelle.

10.5.2 Un système d'entretien préventif des aides visuelles doit être mis en œuvre pour assurer la fiabilité du balisage lumineux et des marques.
Des indications sur l'entretien préventif des aides visuelles figurent dans le manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 9^e Partie.

10.5.3 Le système d'entretien préventif retenu pour une piste avec approche de précision de catégorie II ou III comportera au moins les vérifications suivantes:

- a) une inspection visuelle et des mesures, prises sur le terrain, de l'intensité, de l'ouverture de faisceau et de l'orientation des feux compris dans les éléments particuliers des balisages lumineux d'approche et de piste ;
- b) un contrôle et des mesures des caractéristiques électriques de chaque circuit compris dans les balisages lumineux d'approche et de piste ;
- c) un contrôle du bon fonctionnement des réglages d'intensité lumineuse utilisés par le contrôle de la circulation aérienne.

10.5.4 Les mesures d'intensité, d'ouverture de faisceau et de calage prises sur le terrain en ce qui concerne les feux de balisage lumineux d'approche et de piste équipant des pistes avec approche de précision de catégorie II ou III porteront autant que possible sur tous les feux, pour assurer la conformité avec la spécification pertinente de l'Appendice 2.

10.5.5 Les mesures d'intensité, d'ouverture de faisceau et de calage concernant des feux de balisage lumineux d'approche et de piste équipant des pistes avec approche de précision de catégorie II ou III seront prises à l'aide d'une unité de mesure mobile offrant une précision suffisante pour analyser les caractéristiques de chaque feu.

10.5.6 La fréquence des mesures prises en ce qui concerne les feux qui équipent des pistes avec approche de précision de catégorie II ou III sera fondée sur la densité de la circulation, le niveau local de pollution, la fiabilité du matériel de balisage lumineux installé et l'évaluation continue des mesures prises sur le terrain. En tout cas, elle ne sera pas être inférieure à deux fois par année pour ce qui est des feux encastrés, et à une fois par année pour ce qui a trait aux autres feux.

10.5.7 L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste avec approche de précision de catégorie II ou III sera d'assurer que, pendant toute période d'exploitation dans les conditions de catégorie II ou III, tous les feux d'approche et de piste fonctionnent normalement et que, en tout cas, au moins :

- a) 95 % des feux fonctionnent normalement dans chacun des éléments essentiels de balisage ci-après :
 - 1) 450 derniers mètres du dispositif lumineux d'approche de précision, catégories II et III ;
 - 2) feux d'axe de piste ;
 - 3) feux de seuil de piste ;
 - 4) feux de bord de piste ;

b) 90 % des feux de zone de toucher des roues fonctionnent normalement ;

c) 85 % des feux du dispositif lumineux d'approche au-delà de 450 m fonctionnent normalement ;

d) 75 % des feux d'extrémité de piste fonctionnent normalement.

Afin d'assurer la continuité du guidage, le pourcentage admissible de feux hors service ne sera pas toléré s'il se traduit par une altération de la configuration fondamentale du dispositif lumineux. En outre, l'existence de deux feux contigus hors service ne sera pas non plus admise ; toutefois, dans le cas d'une barrette ou d'une barre transversale, l'existence de deux feux contigus hors service peut être admise.

En ce qui concerne les barrettes, les barres transversales et les feux de bord de piste, on considérera les feux comme contigus s'ils sont situés consécutivement et :

— *transversalement : dans la même barrette ou la même barre transversale ; ou*

— *longitudinalement : dans la même rangée de feux de bord de piste ou de barrettes.*

10.5.8 L'objectif du système d'entretien préventif d'une barre d'arrêt installée en un point d'attente avant piste associé à une piste destinée à être utilisée avec une portée visuelle de piste inférieure à 350 m sera d'obtenir :

- a) qu'il n'y ait pas plus de deux feux hors service ;
- b) que deux feux consécutifs ne soient pas hors service à moins que l'intervalle entre feux consécutifs ne soit sensiblement inférieur à l'intervalle spécifié.

10.5.9 L'objectif du système d'entretien préventif d'une voie de circulation destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 350 m sera de ne pas permettre que deux feux axiaux contigus soient hors service.

10.5.10 L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste avec approche de précision de catégorie I sera d'assurer que, pendant toute période d'exploitation dans les conditions de catégorie I, tous les feux d'approche et de piste fonctionnent normalement et que, en tout cas, au moins 85 % des feux fonctionnent normalement dans chacun des éléments suivants :

- a) dispositif lumineux d'approche de précision de catégorie I ;
- b) feux de seuil de piste ;
- c) feux de bord de piste ;

d) feux d'extrémité de piste.

Afin d'assurer la continuité du guidage, l'existence de deux feux contigus hors service ne sera pas permise à moins que l'intervalle entre deux feux successifs ne soit sensiblement inférieur à l'intervalle spécifié.

Dans le cas des barrettes et des barres transversales, l'existence de deux feux contigus hors service ne suppose pas le guidage.

10.5.11 L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste de décollage destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 550 m sera d'assurer que pendant toute période d'exploitation, tous les feux de piste fonctionnent normalement et que, en tous cas, au moins :

a) 95 % des feux fonctionnent normalement dans le balisage lumineux d'axe de piste (là où il existe) et dans le balisage lumineux de bord de piste ;

b) 75 % des feux fonctionnent normalement dans le balisage lumineux d'extrémité de piste.

Afin d'assurer la continuité du guidage, l'existence de deux feux contigus hors service ne sera pas admise.

10.5.12 L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste de décollage destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est de 550 m ou plus sera d'assurer que, pendant toute période d'exploitation, tous les feux de piste fonctionnent normalement et que, en tous cas, au moins 85 % des feux fonctionnent normalement dans le balisage lumineux de bord de piste et d'extrémité de piste. Afin d'assurer la continuité du guidage, l'existence de deux feux contigus hors service ne sera pas permise.

10.5.13 Dans des conditions de visibilité réduite, l'exploitant d'aérodrome limitera les travaux de construction ou d'entretien à proximité des circuits électriques d'aérodrome.

NMO 1

COULEURS DES FEUX AÉRONAUTIQUES À LA SURFACE, DES MARQUES ET DES PANNEAUX ET TABLEAUX DE SIGNALISATION

1. Généralités

Les spécifications ci-après définissent les limites colorimétriques des couleurs à utiliser pour les feux aéronautiques à la surface, les marques, les panneaux et tableaux de signalisation. Ces spécifications sont conformes aux spécifications de 1983 de la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

Il est impossible d'établir, pour les couleurs, des spécifications qui excluent toute possibilité de confusion. Pour que la distinction des couleurs présente un

degré suffisant de certitude, il importe que l'intensité lumineuse reçue par l'œil dépasse largement le seuil de perceptibilité, que la couleur ne soit pas trop modifiée par l'absorption sélective atmosphérique et que l'observateur soit doué d'une vision des couleurs satisfaisante. Il existe également un risque de confusion des couleurs si l'intensité lumineuse reçue par l'œil est extrêmement élevée, par exemple dans le cas d'une source lumineuse à haute intensité observée de très près. L'expérience montre que l'on peut obtenir une identification satisfaisante des couleurs si l'on consacre à ces facteurs l'attention qui leur est due.

Les quantités colorimétriques sont exprimées par rapport à l'observateur de référence et dans le système de coordonnées adopté par la Commission internationale de l'éclairage (CIE) lors de sa huitième session à Cambridge, Angleterre, en 1931.*

2. Couleurs des feux aéronautiques à la surface

2.1 Quantités colorimétriques (chromaticité)

2.1.1 Les quantités colorimétriques des feux aéronautiques à la surface restent dans les limites ci-après :

Équations CIE (voir Figure A1-1) :

a) Rouge

$$\begin{array}{ll} \text{Limite pourpre} & y = 0,980 - x \\ \text{Limite jaune} & y = 0,335 \end{array}$$

b) Jaune

$$\begin{array}{ll} \text{Limite rouge} & y = 0,382 \\ \text{Limite blanche} & y = 0,790 - 0,667x \\ \text{Limite verte} & y = x - 0,120 \end{array}$$

c) Vert

$$\begin{array}{ll} \text{Limite jaune} & x = 0,360 - 0,080y \\ \text{Limite blanche} & x = 0,650y \\ \text{Limite bleue} & y = 0,390 - 0,171x \end{array}$$

d) Bleu

$$\begin{array}{ll} \text{Limite verte} & y = 0,805x + 0,065 \\ \text{Limite blanche} & y = 0,400 - x \\ \text{Limite pourpre} & x = 0,600y + 0,133 \end{array}$$

e) Blanc

$$\begin{array}{ll} \text{1) Lampe à incandescence} & \\ \text{Limite jaune} & x = 0,500 \\ \text{Limite bleue} & x = 0,285 \\ \text{Limite verte} & y = 0,440 \end{array}$$

$$\text{et } y = 0,150 + 0,640x$$

$$\begin{array}{ll} \text{Limite pourpre } y & = 0,050 + 0,750x \\ \text{et } y & = 0,382 \end{array}$$

2) DEL

Limite jaune	$x = 0,440$
Limite bleue	$x = 0,320$
Limite verte	$y = 0,150 + 0,643x$
Limite pourpre	$y = 0,050 + 0,757x$

f) Blanc variable

Limite jaune	$x = 0,255 + 0,750y$ et $x = 1,185 - 1,500y$
Limite bleue	$x = 0,285$
Limite verte	$y = 0,440$ et $y = 0,150 + 0,640x$
Limite pourpre	$y = 0,050 + 0,750x$ et $y = 0,382$

Des indications sur les changements de chromaticité qui résultent de l'effet de la température sur les écrans figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^{ème} Partie.

2.1.2 Recommandation.— Dans les cas où une atténuation n'est pas exigée et dans les cas où il importe que des observateurs affectés de défauts de perception des couleurs puissent déterminer la couleur du feu, les signaux verts définis par les limites ci-après devront être utilisés :

Limite jaune	$y = 0,726 - 0,726x$
Limite blanche	$x = 0,650y$
Limite bleue	$y = 0,390 - 0,171x$

Voir Colorimétrie, publication n° 15 (1971) de la CIE.

2.1.3 Recommandation.— Dans les cas où une certitude accrue d'identification est plus importante que la portée optique maximale, les signaux verts définis par les limites ci-après devront être utilisés :

Limite jaune	$y = 0,726 - 0,726x$
Limite blanche	$x = 0,625y - 0,041$
Limite bleue	$y = 0,390 - 0,171x$

2.2 Distinction entre les feux de différentes couleurs

2.2.1 Recommandation.— S'il est nécessaire que le jaune puisse se distinguer du blanc, les feux devront être très voisins les uns des autres, dans le temps ou dans l'espace (par exemple, éclats successifs émis par le même phare).

2.2.2 Recommandation.— S'il est nécessaire que le jaune puisse se distinguer du vert et/ou du blanc, comme par exemple dans le cas des feux axiaux de voie de sortie de piste, la coordonnée y de la lumière jaune ne devra pas dépasser la valeur de 0,40.

Les limites colorimétriques du blanc ont été établies en supposant que ces feux seront utilisés dans des conditions telles que les caractéristiques (températures de couleur) de la source lumineuse soient sensiblement constantes.

a. 2.2.3 Recommandation.— Le blanc variable ne devra être utilisé que pour des feux dont on peut faire varier l'intensité, afin d'éviter l'éblouissement, par exemple. Pour que cette couleur puisse être distinguée du jaune, les feux devront être conçus et utilisés de manière telle :

- que la coordonnée x du jaune excède d'au moins 0,050 la coordonnée x du blanc ;
- que la disposition des feux soit telle que les feux jaunes se voient en même temps que les feux blancs et dans leur voisinage immédiat.

2.2.4 On doit vérifier que la couleur des feux aéronautiques à la surface est dans les limites de la Figure A1-1 en effectuant des mesures à cinq points situés à l'intérieur de la zone délimitée par la courbe iso-candela la plus intérieure (voir les diagrammes isocandelas de la NMO 2), les feux fonctionnant à l'intensité ou à la tension nominale. Dans le cas de courbes isocandelas elliptiques ou circulaires, les mesures de la couleur seront effectuées au centre et aux limites horizontales et verticales. Dans le cas de courbes isocandelas rectangulaires, les mesures de la couleur seront effectuées au centre et aux limites des diagonales (angles). En outre, on vérifiera la couleur des feux à la courbe iso-candela la plus extérieure pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de décalage de couleur qui pourrait causer la confusion du pilote.

1. — Pour la courbe isocandela la plus extérieure, une mesure des coordonnées de couleur devrait être effectuée et enregistrée pour examen et jugement quant à leur acceptabilité par l'autorité compétente.

2.— Certains dispositifs lumineux peuvent être implantés de manière qu'ils puissent être vus et utilisés par des pilotes de directions au-delà de celle prévue dans la courbe isocandela la plus extérieure (par exemple des feux de barre d'arrêt à des points d'attente avant piste d'une largeur significative). Dans de tels cas, l'autorité responsable du site devrait évaluer l'application effective et, s'il y a lieu, exiger une vérification du changement de couleur aux angles au-delà de la courbe la plus extérieure.

2.2.5 Dans le cas des indicateurs visuels de pente d'approche et autres dispositifs lumineux qui ont un secteur de transition des couleurs, la couleur sera mesurée à des points conformes aux indications du paragraphe 2.2.4, mais les zones de couleur seront traitées séparément et aucun point ne se trouvera à moins de 0,5 degré du secteur de transition.

3. Couleurs des marques et des panneaux et tableaux de signalisation

- Les spécifications relatives aux couleurs

à la surface, qui sont présentées ci-dessous, ne s'appliquent qu'aux surfaces fraîchement peintes. Les couleurs utilisées pour les marques à la surface s'altèrent en général avec le temps et elles doivent donc être rafraîchies.

2. — On trouvera des éléments indicatifs sur les couleurs à la surface dans le document de la CIE intitulé *Recommandations sur les couleurs de surface pour la signalisation visuelle*, publication n° 39-2 (TC-106) 1983.

3.— Les spécifications recommandées au paragraphe 3.4 pour les panneaux éclairés de l'intérieur ont un caractère provisoire et sont fondées sur les spécifications de la CIE concernant les panneaux de signalisation éclairés de l'intérieur. Ces spécifications seront revues et mises à jour lorsque la CIE établira des spécifications pour les autres panneaux éclairés de l'intérieur.

3.1 Les quantités colorimétriques et les facteurs de luminance des couleurs ordinaires, des couleurs des matériaux rétro réfléchissants et des couleurs des panneaux de signalisation et autres panneaux éclairés de l'intérieur seront déterminés dans les conditions types ci-après :

- a) angle d'éclairage : 45° ;
- b) direction d'observation : perpendiculaire à la surface ;
- c) source d'éclairage : source d'éclairage type CIE D65.

3.2 **Recommandation.**— Lorsqu'ils sont déterminés dans les conditions types, les quantités colorimétriques et les facteurs de luminance des couleurs ordinaires pour les marques et les panneaux et tableaux de signalisation éclairés de l'extérieur devront demeurer dans les limites ci-après :

Équations CIE (voir Figure A1-2) :

- a) Rouge
 - Limite pourpre $y = 0,345 - 0,051x$
 - Limite blanche $y = 0,910 - x$
 - Limite orangée $y = 0,314 + 0,047x$
 - Facteur de luminance $\beta = 0,07$ (min.)
- b) Orangé
 - Limite rouge $y = 0,285 + 0,100x$
 - Limite blanche $y = 0,940 - x$
 - Limite jaune $y = 0,250x + 0,220x$
 - Facteur de luminance $\beta = 0,20$ (min.)

- c) Jaune
 - Limite orangée $y = 0,108 + 0,707x$
 - Limite blanche $y = 0,910 - x$
 - Limite verte $y = 1,35x - 0,093$
 - Facteur de luminance $\beta = 0,45$ (min.)

- d) Blanc
 - Limite pourpre $y = 0,010 + x$
 - Limite bleue $y = 0,610 - x$
 - Limite verte $y = 0,030 + x$
 - Limite jaune $y = 0,710 - x$
 - Facteur de luminance $\beta = 0,75$ (min.)

- e) Noir
 - Limite pourpre $y = x - 0,030$
 - Limite bleue $y = 0,570 - x$
 - Limite verte $y = 0,050 + x$
 - Limite jaune $y = 0,740 - x$
 - Facteur de luminance $\beta = 0,03$ (max.)

- f) Vert tirant sur le jaune
 - Limite verte $y = 1,317x + 0,4$
 - Limite blanche $y = 0,910 - x$
 - Limite jaune $y = 0,867x + 0,4$
- g) Vert
 - Limite jaune $x = 0,313$
 - Limite blanche $y = 0,243 + 0,670x$
 - Limite bleue $y = 0,493 - 0,524x$
 - Facteur de luminance $\beta = 0,10$ (min.)

Le rouge de surface et l'orangé de surface sont trop peu différents l'un de l'autre pour qu'il soit possible de les distinguer lorsque ces couleurs ne sont pas vues simultanément.

3.3 **Recommandation.**— Lorsqu'ils sont déterminés dans les conditions types, les quantités colorimétriques et les facteurs de luminance des couleurs des matériaux rétro réfléchissants pour les marques et les panneaux et tableaux de signalisation devront demeurer dans les limites ci-après :

Équations CIE (voir Figure A1-3) :

a) Rouge

$$\text{Limite pourpre } y = 0,345 - 0,051x$$

$$\text{Limite blanche } y = 0,910 - x$$

$$\text{Limite orangée } y = 0,314 + 0,047x$$

$$\text{Facteur de luminance } \beta = 0,03 \text{ (min.)}$$

b) Orangé

$$\text{Limite rouge } y = 0,265 + 0,205x$$

$$\text{Limite blanche } y = 0,910 - x$$

$$\text{Limite jaune } y = 0,207 + 0,390x$$

$$\text{Facteur de luminance } \beta = 0,14 \text{ (min.)}$$

c) Jaune

$$\text{Limite orangée } y = 0,160 + 0,540x$$

$$\text{Limite blanche } y = 0,910 - x$$

$$\text{Limite verte } y = 1,35x - 0,093$$

$$\text{Facteur de luminance } \beta = 0,16 \text{ (min.)}$$

d) Blanc

$$\text{Limite pourpre } y = x$$

$$\text{Limite bleue } y = 0,610 - x$$

$$\text{Limite verte } y = 0,040 + x$$

$$\text{Limite jaune } y = 0,710 - x$$

$$\text{Facteur de luminance } \beta = 0,27 \text{ (min.)}$$

e) Bleu

$$\text{Limite verte } y = 0,118 + 0,675x$$

$$\text{Limite blanche } y = 0,370 - x$$

$$\text{Limite pourpre } y = 1,65x - 0,187$$

$$\text{Facteur de luminance } \beta = 0,01 \text{ (min.)}$$

f) Vert

$$\text{Limite jaune } y = 0,711 - 1,22x$$

$$\text{Limite blanche } y = 0,243 + 0,670x$$

$$\text{Limite bleue } y = 0,405 - 0,243x$$

$$\text{Facteur de luminance } \beta = 0,03 \text{ (min.)}$$

3.4 Recommandation.— Lorsqu'ils sont déterminés dans les conditions types, les quantités colorimétriques et les facteurs de luminance des couleurs utilisées pour les panneaux de signalisation et autres panneaux luminescents ou éclairés de l'intérieur devront demeurer dans les limites ci-après:

Équations CIE (voir Figure A1-4) :

a) Rouge

$$\text{Limite pourpre } y = 0,345 - 0,051x$$

$$\text{Limite blanche } y = 0,910 - x$$

$$\text{Limite orange } y = 0,314 + 0,047x$$

$$\text{Facteur de luminance } \beta = 0,07 \text{ (min.) (de jour)}$$

$$\text{Luminance par } 5 \% \text{ (min.)}$$

$$\text{rapport au blanc } 20 \% \text{ (max.) (de nuit)}$$

b) Jaune

$$\text{Limite orange } y = 0,108 + 0,707x$$

$$\text{Limite blanche } y = 0,910 - x$$

$$\text{Limite verte } y = 1,35x - 0,093$$

$$\text{Facteur de luminance } \beta = 0,45 \text{ (min.) (de jour)}$$

$$\text{Luminance par } 30\% \text{ (min.) rapport au blanc } 80 \% \text{ (max.) (de nuit)}$$

c) Blanc

$$\text{Limite pourpre } y = 0,010 + x$$

$$\text{Limite bleue } y = 0,610 - x$$

$$\text{Limite verte } y = 0,030 + x$$

$$\text{Limite jaune } y = 0,710 - x$$

$$\text{Facteur de luminance } \beta = 0,75 \text{ (min.) (de jour)}$$

$$\text{Luminance par } 100 \% \text{ rapport au blanc (de nuit)}$$

d) Noir

$$\text{Limite pourpre } y = x - 0,030$$

$$\text{Limite bleue } y = 0,570 - x$$

$$\text{Limite verte } y = 0,050 + x$$

$$\text{Limite jaune } y = 0,740 - x$$

Facteur de luminance $\beta = 0,03$ (max.) (de jour)

Luminance par 0 % (min.) rapport au blanc 2 % (max.) (de nuit)

e) Vert

Limite jaune $x = 0,313$

Limite blanche $y = 0,243 + 0,670x$

Limite bleue $y = 0,493 - 0,524x$

Facteur de luminance $\beta = 0,10$ (min.) (de jour)

Luminance par 5 % (min.) rapport au blanc 30 % (max.) (de nuit).

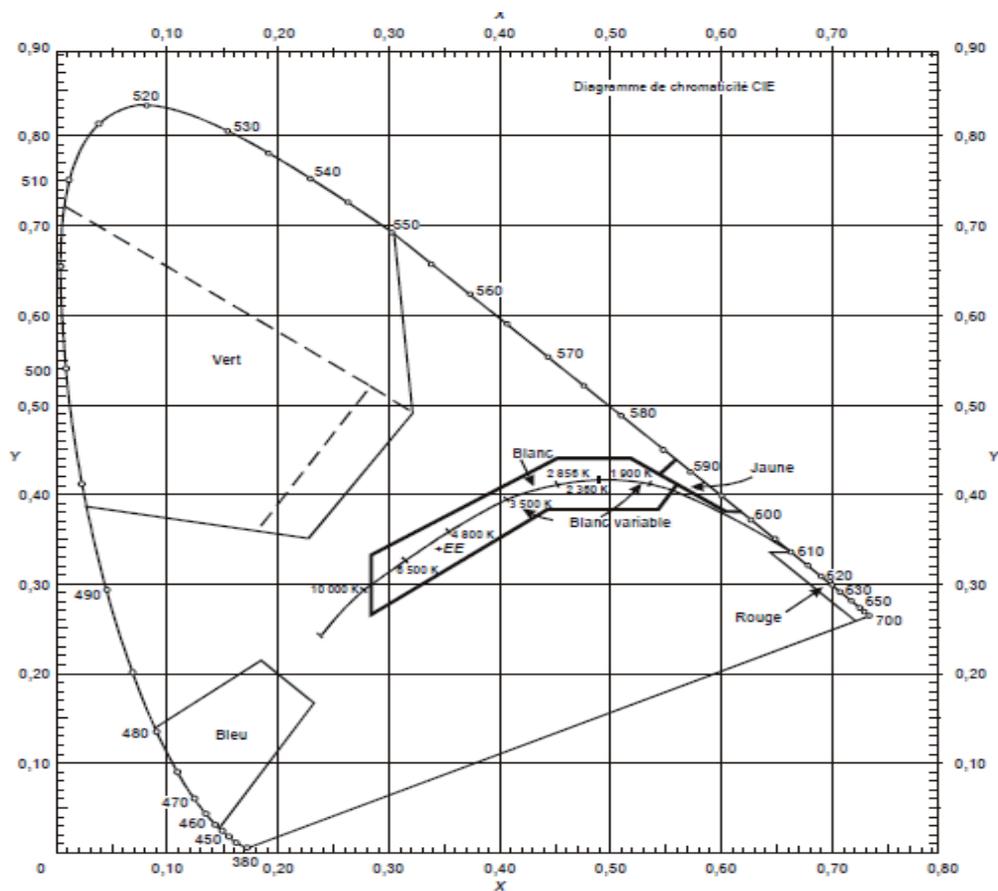


Figure A1-1. Couleurs des feux aéronautiques à la surface

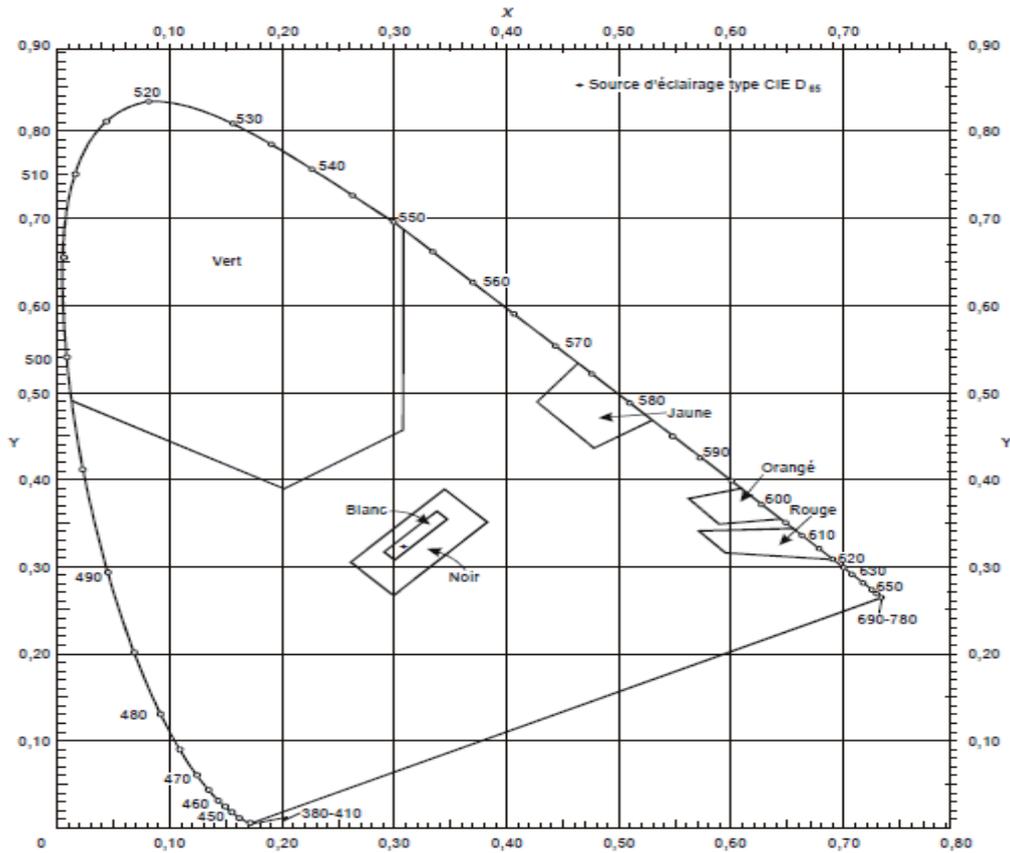


Figure A1-2. Limites recommandées des couleurs ordinaires pour les marques et les panneaux et tableaux de signalisation éclairés de l'extérieur

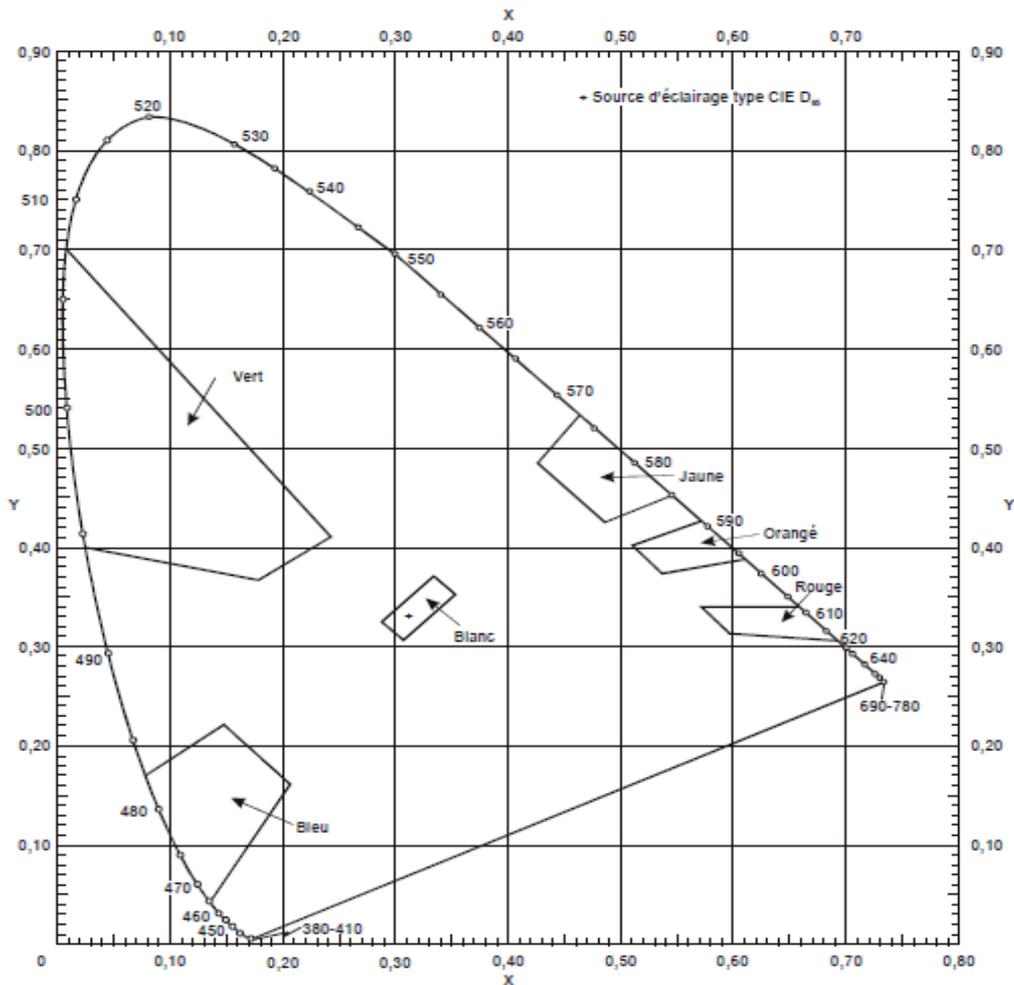


Figure A1-3. Limites recommandées des couleurs de matériaux rétro réfléchissants pour les marques et les panneaux et tableaux de signalisation

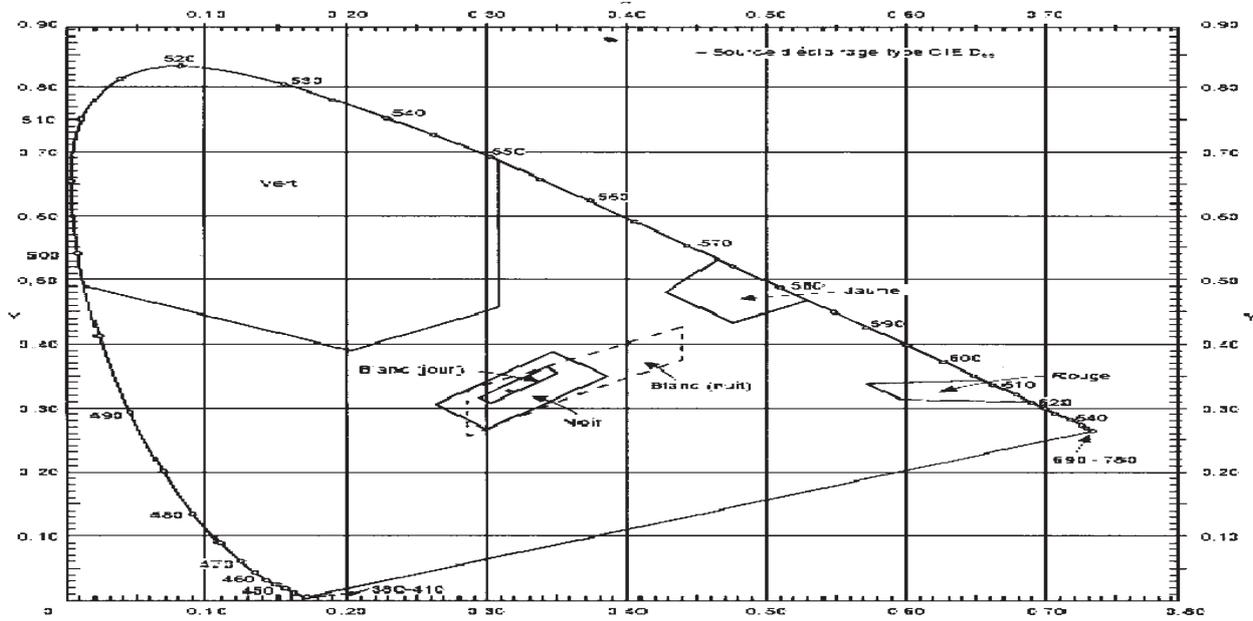
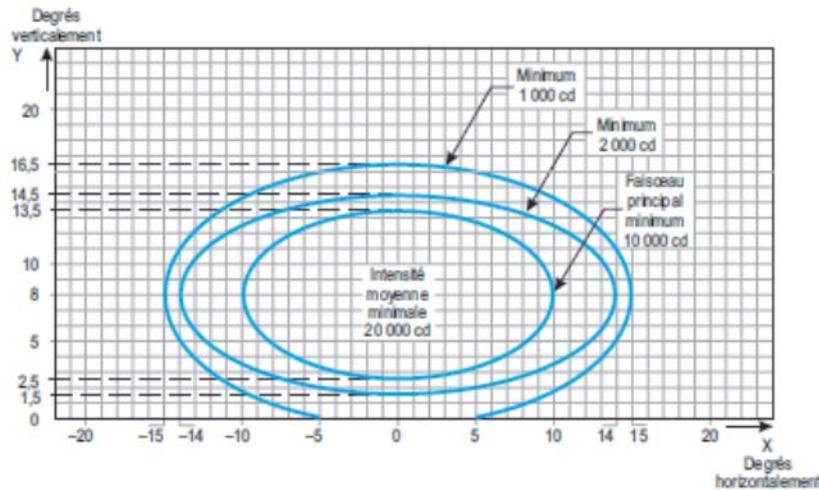


Figure A1-4. Couleurs des panneaux de signalisation et autres panneaux lumineux éclairés de l'intérieur

**NMO 2.
CARACTÉRISTIQUES DES FEUX AÉRONAUTIQUES À LA SURFACE**



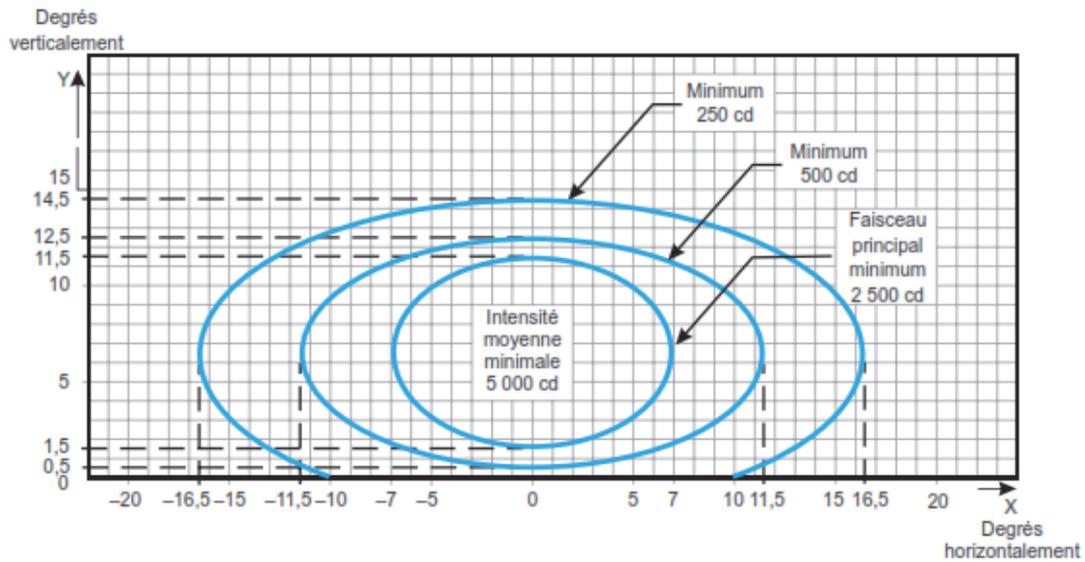
$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	10	14	15
b	5,5	6,5	8,5

1. Courbes calculées d'après la formule –
2. Les angles de calage en site des feux seront tels que le faisceau principal aura une couverture verticale caractérisée par les valeurs suivantes :
3. distance à partir du seuil couverture verticale du faisceau principal du seuil à 315 m

0° – 11°	
de 316 m à 475 m	0,5° – 11,5°
de 476 m à 640 m	1,5° – 12,5°
au-delà de 641 m	2,5° – 13,5° (voir ci-dessus)
4. Les feux des barres transversales au-delà de 22,5 m devraient avoir une convergence de 2 degrés. Tous les autres feux doivent être alignés parallèlement à l'axe de la piste.
5. Voir les notes communes aux Figures A2-1 à A2-11.

Figure A2-1. Diagramme isocandela des feux de ligne axiale et des barres transversales d'approche (lumière blanche)



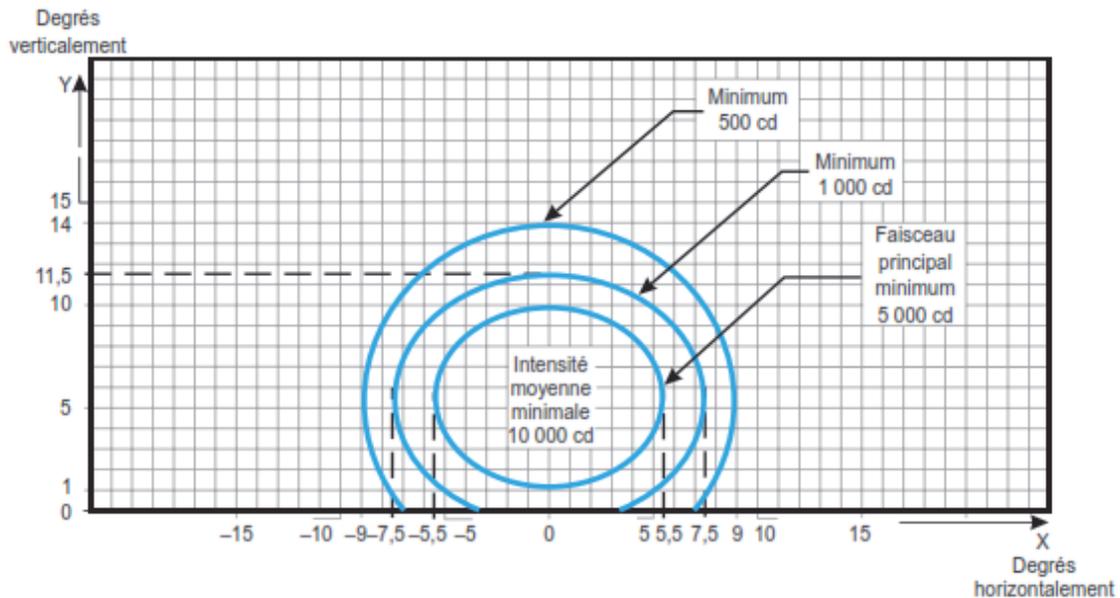
$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	7,0	11,5	16,5
b	5,0	6,0	8,0

1. Courbes calculées d'après la formule
2. Convergence de 2 degrés.
3. Les angles de calage en site des feux seront tels que le faisceau principal aura une couverture verticale caractérisée par les valeurs suivantes :

distance à partir du seuil	couverture verticale du faisceau principal
du seuil à 115 m	0,5° – 10,5°
de 116 m à 215 m	1° – 11°
au-delà de 216 m	1,5° – 11,5° (voir ci-dessus)
4. Voir les notes communes aux Figures A2-1 à A2-11.

Figure A2-2. Diagramme isocandela des feux de barrette latérale d'approche (lumière rouge)

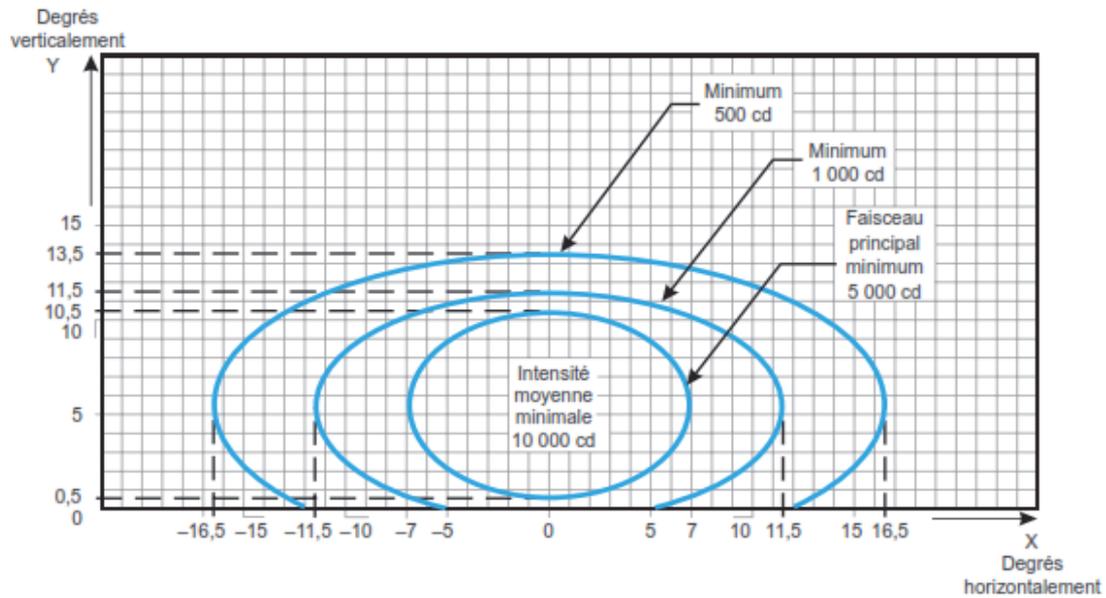


$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5,5	7,5	9,0
b	4,5	6,0	8,5

1. Courbes calculées d'après la formule
2. Convergence de 3,5 degrés.
3. Voir les notes communes aux Figures A2-1 à A2-11.

Figure A2-3. Diagramme isocandela des feux de seuil (lumière verte)

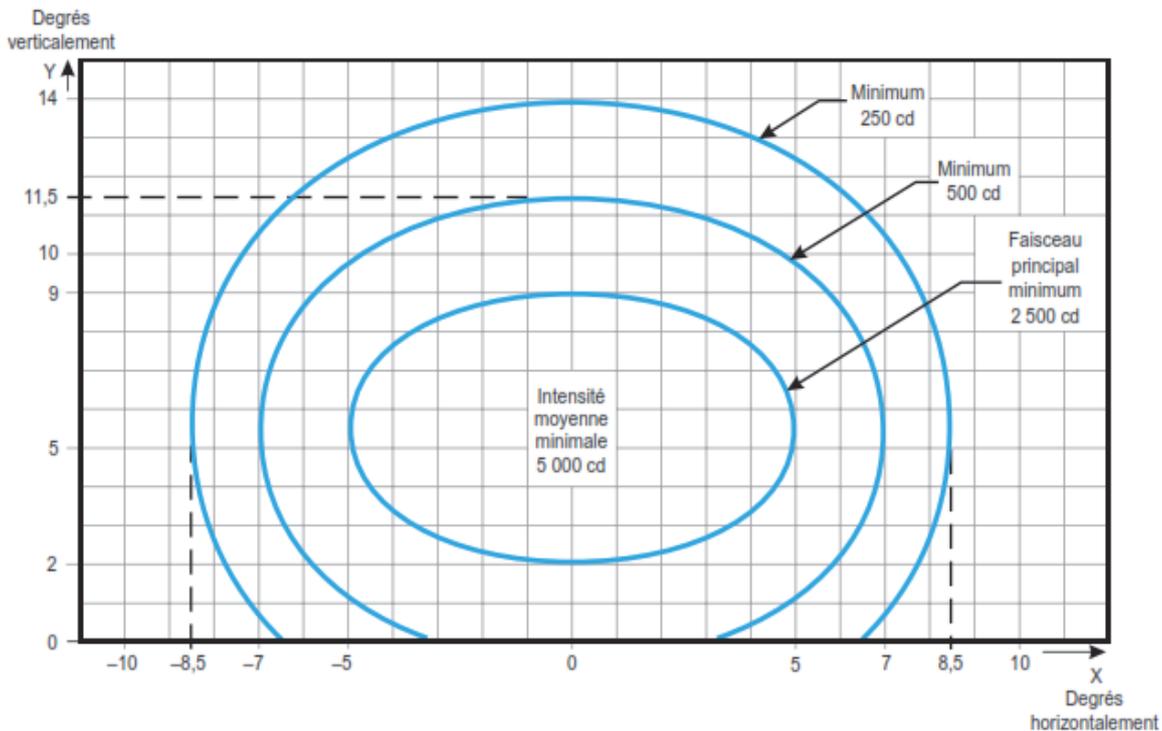


$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	7,0	11,5	16,5
b	5,0	6,0	8,0

1. Courbes calculées d'après la formule
2. Convergence de 2 degrés.
3. Voir les notes communes aux Figures A2-1 à A2-11.

Figure A2-4. Diagramme isocandela des barres de flanc de seuil (lumière verte)

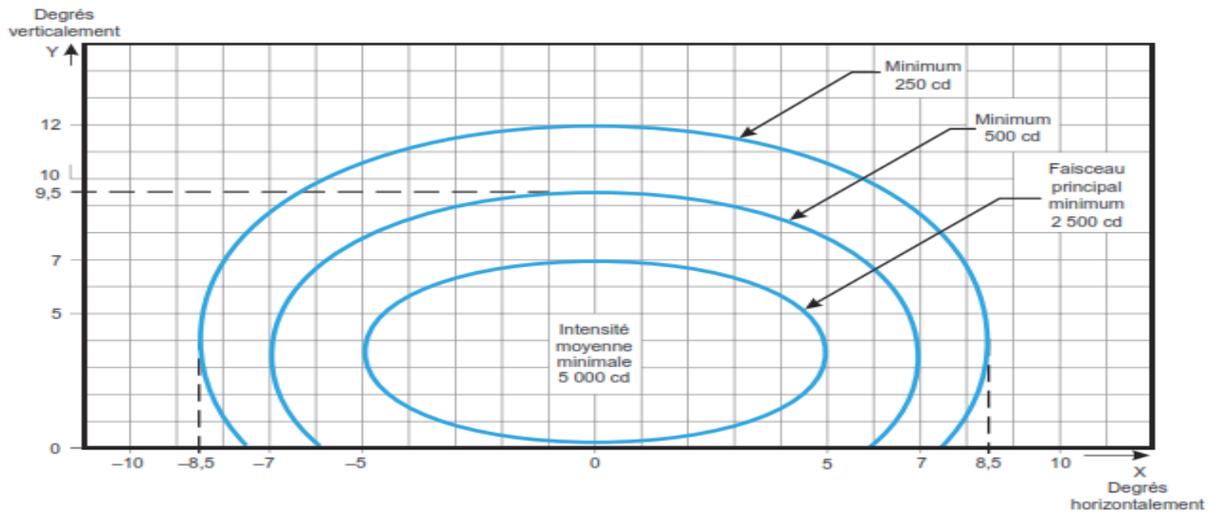


$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5,0	7,0	8,5
b	3,5	6,0	8,5

1. Courbes calculées d'après la formule
2. Convergence de 4 degrés.
3. Voir les notes communes aux Figures A2-1 à A2-11.

Figure A2-5. Diagramme isocandela des feux de zone de toucher des roues (lumière blanche)

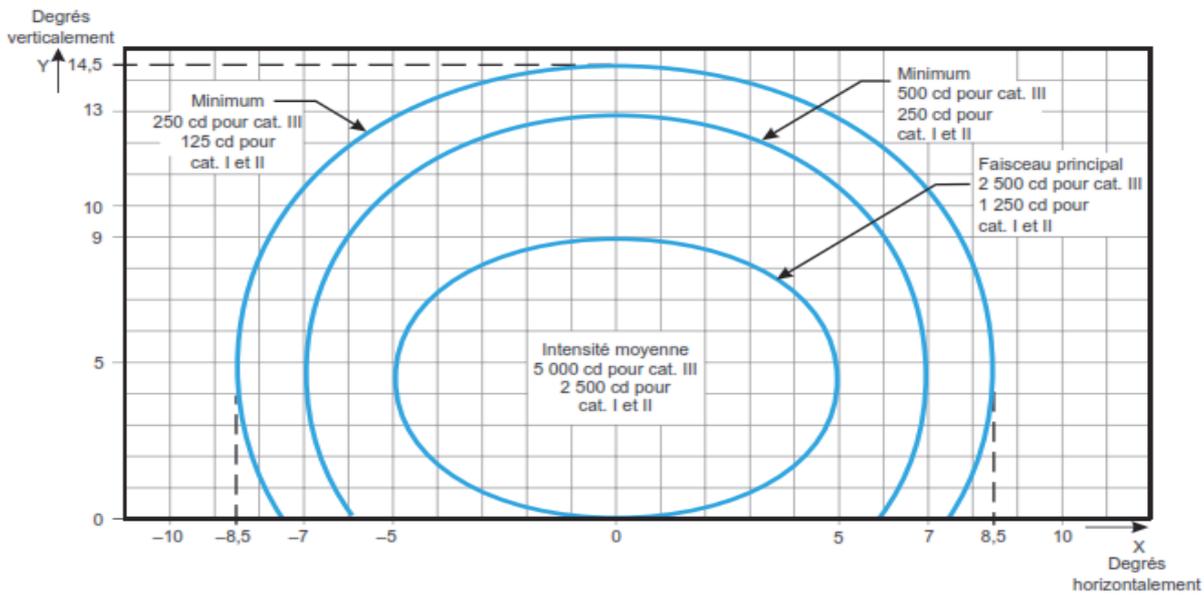


$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5,0	7,0	8,5
b	3,5	6,0	8,5

1. Courbes calculées d'après la formule
2. Pour la lumière rouge, multiplier ces valeurs par 0,15.
3. Pour la lumière jaune, multiplier ces valeurs par 0,40.
4. Voir les notes communes aux Figures A2-1 à A2-11.

Figure A2-6. Diagramme isocandela des feux d'axe de piste avec intervalle longitudinal de 30 m (lumière blanche) et des feux indicateurs de voie de sortie rapide (lumière jaune)

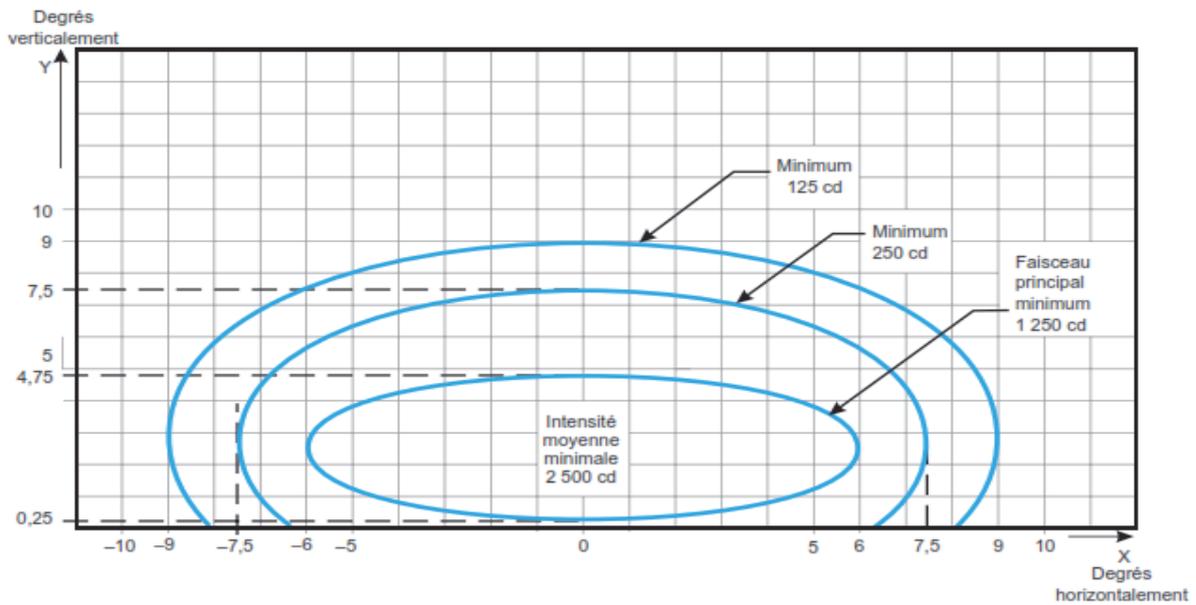


$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5,0	7,0	8,5
b	4,5	8,5	10,0

1. Courbes calculées d'après la formule
2. Pour la lumière rouge, multiplier ces valeurs par 0,15.
3. Pour la lumière jaune, multiplier ces valeurs par 0,40.
4. Voir les notes communes aux Figures A2-1 à A2-11.

Figure A2-7. Diagramme isocandela des feux d'axe de piste avec intervalle longitudinal de 15 m (lumière blanche) et des feux indicateurs de voie de sortie rapide (lumière jaune)

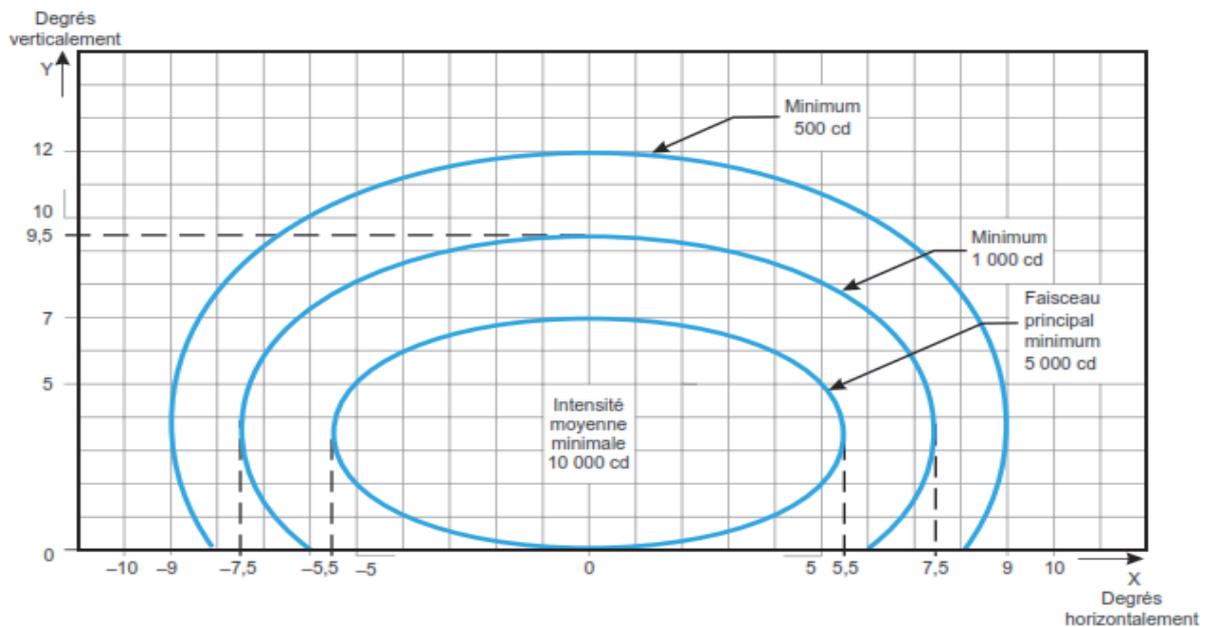


$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	6,0	7,5	9,0
b	2,25	5,0	6,5

1. Courbes calculées d'après la formule
2. Voir les notes communes aux Figures A2-1 à A2-11.

Figure A2-8. Diagramme isocandela des feux d'extrémité de piste (lumière rouge)

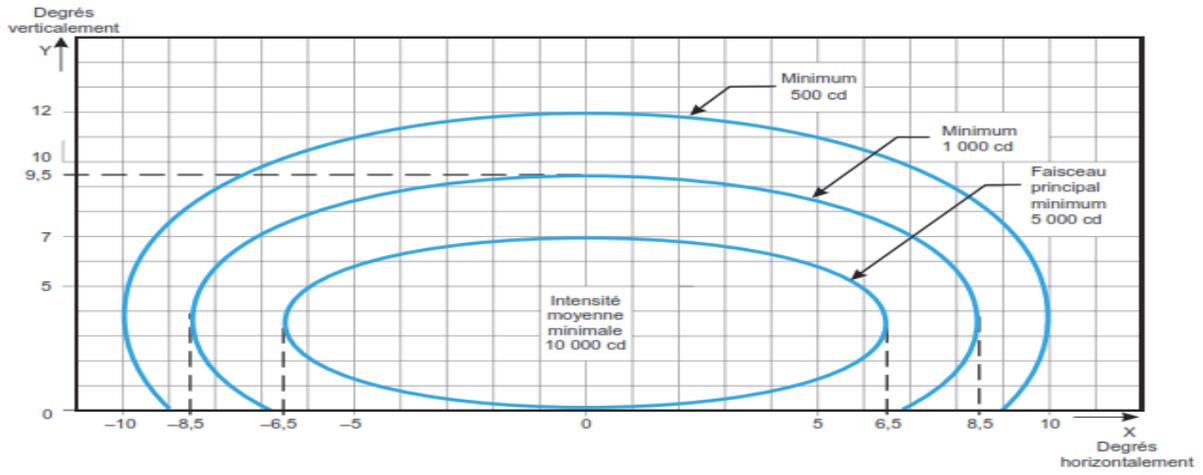


$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5,5	7,5	9,0
b	3,5	6,0	8,5

1. Courbes calculées d'après la formule
2. Convergence de 3,5 degrés.
3. Pour la lumière rouge, multiplier ces valeurs par 0,15.
4. Pour la lumière jaune, multiplier ces valeurs par 0,40.
5. Voir les notes communes aux Figures A2-1 à A2-11.

Figure A2-9. Diagramme iso candela des feux de bord de piste avec 45 m de largeur de piste (lumière blanche)



$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	6,5	8,5	10,0
b	3,5	6,0	8,5

1. Courbes calculées d'après la formule
2. Convergence de 4,5 degrés.
3. Pour la lumière rouge, multiplier ces valeurs par 0,15.
4. Pour la lumière jaune, multiplier ces valeurs par 0,40.
5. Voir les notes communes aux Figures A2-1 à A2-11.

Figure A2-10. Diagramme isocandela des feux de bord de piste avec 60 m de largeur de piste (lumière blanche)

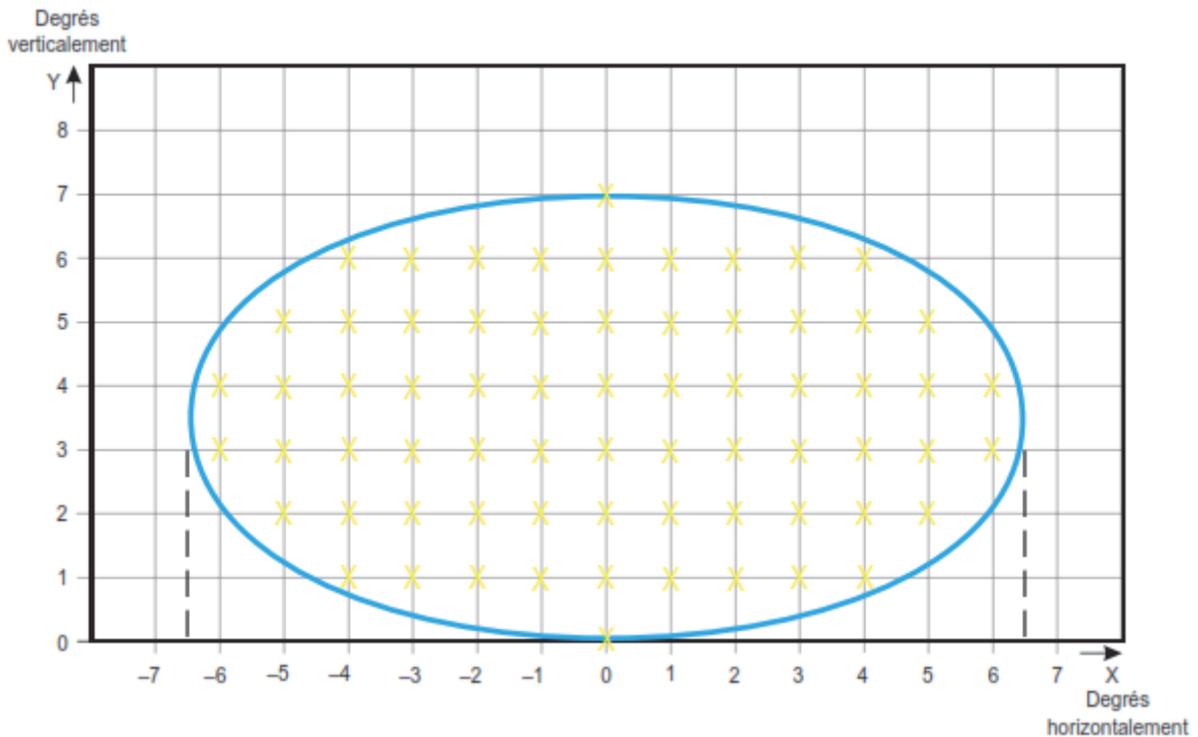


Figure A2-11. Points du carroyage à utiliser pour calculer l'intensité moyenne des feux d'approche et de piste

Notes communes aux Figures A2-1 à A2-11

1. Les ellipses de chaque figure sont symétriques par rapport à leurs axes vertical et horizontal communs.
2. Les Figures A2-1 à A2-10 montrent les intensités lumineuses minimales permises. L'intensité moyenne du faisceau principal est calculée en établissant les points du carroyage qui apparaissent sur la Figure A2-11 et en utilisant les valeurs d'intensité mesurées à tous les points du carroyage situés sur le pourtour et à l'intérieur de l'ellipse représentant le faisceau principal. La valeur moyenne est la valeur arithmétique des intensités lumineuses mesurées sur tous les points de carroyage considérés.
3. Aucun écart ne peut être toléré pour le faisceau principal quand le feu est convenablement orienté.
4. Rapport d'intensité moyenne. Le rapport entre l'intensité moyenne à l'intérieur de l'ellipse définissant le faisceau principal d'un nouveau feu caractéristique et l'intensité lumineuse moyenne du faisceau principal d'un nouveau feu de bord de piste devra être le suivant :

Figure A2-1	Ligne axiale et barre transversale d'approche	1,5 – 2,0 (lumière blanche)
Figure A2-2	Barrette latérale d'approche	0,5 – 1,0 (lumière rouge)
Figure A2-3	Seuil	1,0 – 1,5 (lumière verte)
Figure A2-4	Barre de flanc de seuil	1,0 – 1,5 (lumière verte)
Figure A2-5	Zone de toucher des roues	0,5 – 1,0 (lumière blanche)
Figure A2-6	Axe de piste (intervalle longitudinal de 30 m)	0,5 – 1,0 (lumière blanche)
Figure A2-7	Axe de piste (intervalle longitudinal de 15 m) (lumière blanche)	0,5 – 1,0 pour CAT III
		0,25 – 0,5 pour CAT I, II (lumière blanche)
Figure A2-8	Extrémité de piste	0,25 – 0,5 (lumière rouge)
Figure A2-9	Bord de piste (piste de 45 m de largeur)	1,0 (lumière blanche)
Figure A2-10	Bord de piste (piste de 60 m de largeur)	1,0 (lumière blanche)

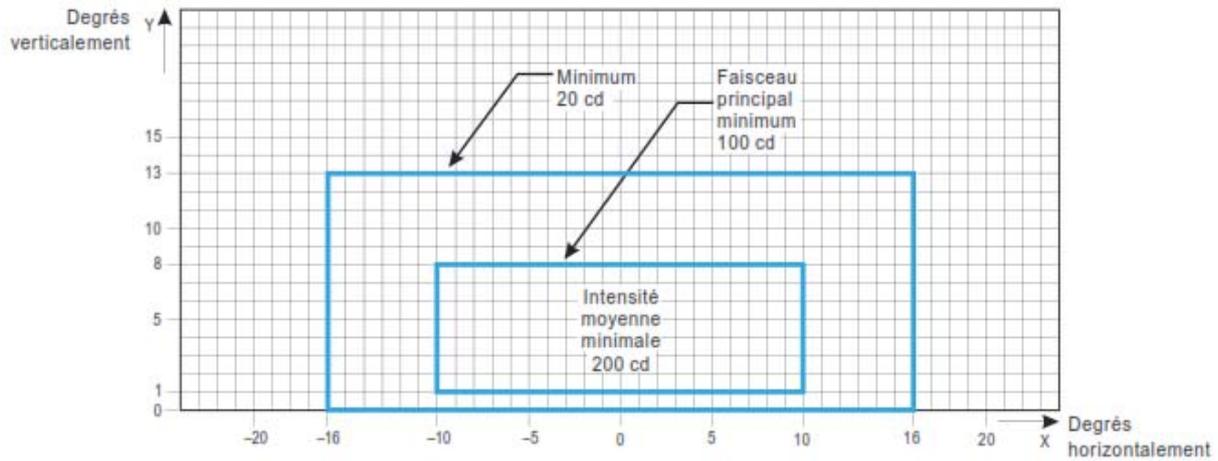
5. Les couvertures de faisceau indiquées dans les figures fournissent le guidage nécessaire pour des approches jusqu'à une RVR minimale d'environ 150 m et pour des décollages jusqu'à une RVR minimale d'environ 100 m.

6. Les angles d'azimut sont mesurés par rapport au plan vertical passant par l'axe de piste. Pour les feux autres que les feux d'axe de piste, les angles dirigés vers la piste sont considérés comme positifs. Les angles de site sont mesurés par rapport au plan horizontal.

7. Lorsque, pour des feux d'axe d'approche et des barres transversales, ainsi que pour des feux de barrettes latérales d'approche, des feux encastrés sont utilisés au lieu de feux en saillie, par exemple sur une piste dont le seuil est décalé, les intensités spécifiées peuvent être obtenues en utilisant deux ou trois feux (d'intensité plus faible) à chaque emplacement.

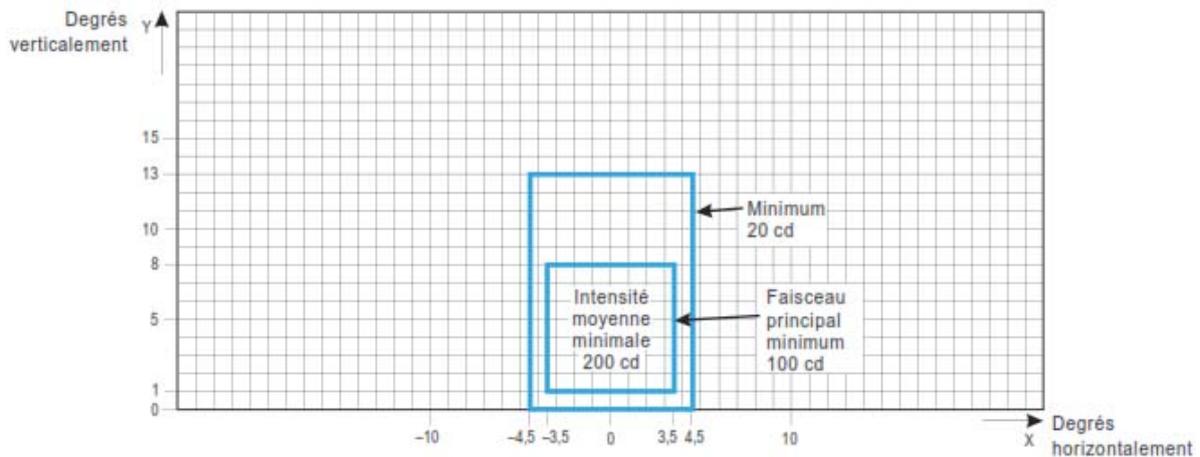
8. Il y a lieu de souligner l'importance d'un entretien suffisant. L'intensité moyenne ne devrait jamais tomber à une valeur inférieure à 50 % de la valeur indiquée dans les figures, et les administrations d'aéroport devraient veiller à maintenir l'intensité des feux à une valeur voisine de l'intensité moyenne minimale spécifiée.

9. Le feu doit être installé de manière que le faisceau principal soit aligné en respectant le calage spécifié à un demi- degré près.



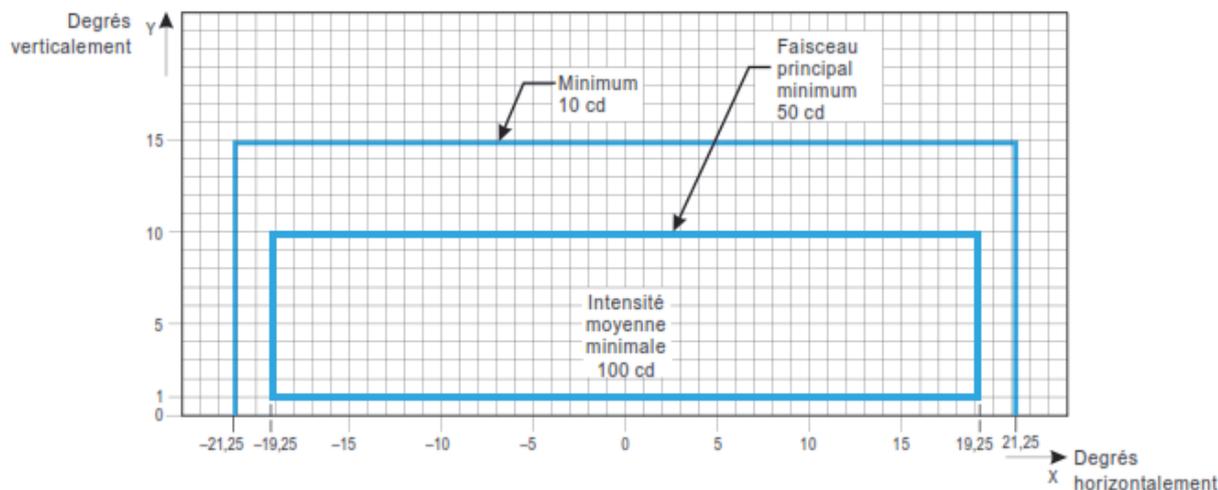
1. Ces couvertures de faisceau, utilisables avant comme après les virages, permettent un décalage du poste de pilotage pouvant atteindre jusqu'à 12 m.
2. Voir les notes communes aux Figures A2-12 à A2-21.
3. Les intensités recommandées au paragraphe 5.3.16.9 pour les feux axiaux renforcés de voie de sortie rapide sont quatre fois supérieures aux intensités respectives de la figure (soit 800 cd pour la moyenne minimale du faisceau principal).

Figure A2-12. Diagramme isocandela des feux d'axe de voie de circulation (espacement de 15 m), de barre d'entrée interdite et de barre d'arrêt dans les sections rectilignes, valant pour des conditions donnant lieu à une portée visuelle de piste inférieure à 350 m et dans lesquelles des décalages importants peuvent survenir, ainsi que pour des feux de protection de piste à faible intensité, configuration B



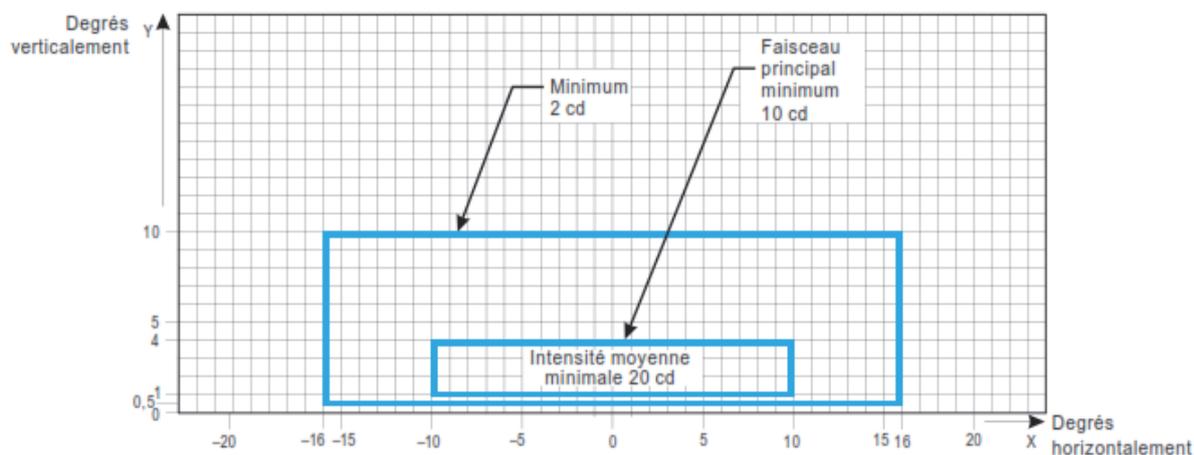
1. Avec ces couvertures de faisceau, généralement satisfaisantes, le poste de pilotage peut normalement s'écarter de l'axe d'environ 3 m.
2. Voir les notes communes aux Figures A2-12 à A2-21.

Figure A2-13. Diagramme isocandela des feux d'axe de voie de circulation (espacement de 15 m), de barre d'entrée interdite et de barre d'arrêt dans les sections rectilignes, valant pour des conditions donnant lieu à une portée visuelle de piste inférieure à 350 m



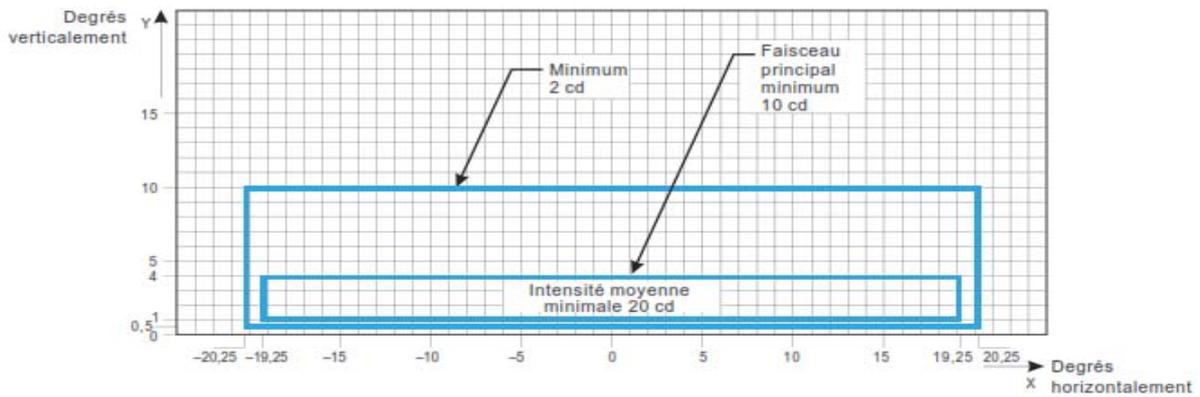
1. Dans les courbes, les feux auront une convergence de 15,75 degrés par rapport à la tangente à la courbe.
2. Voir les notes communes aux Figures A2-12 à A2-21.

Figure A2-14. Diagramme isocandela des feux d'axe de voie de circulation (espacement de 7,5 m), de barre d'entrée interdite et de barre d'arrêt dans les sections courbes, valant pour des conditions donnant lieu à une portée visuelle de piste inférieure à 350 m



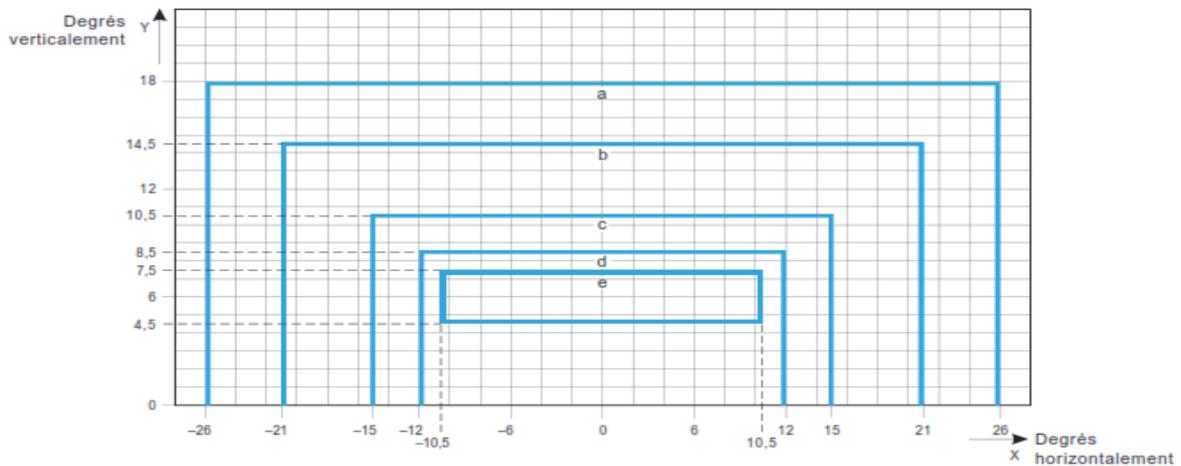
1. Aux endroits où la luminance de fond est habituellement élevée, lorsque la poussière, la neige et les phénomènes d'obscurcissement locaux comptent pour beaucoup dans la dégradation de l'intensité lumineuse d'un feu, les valeurs de cd sont à multiplier par 2,5.
2. S'il s'agit de feux omnidirectionnels, leurs faisceaux verticaux devront être conformes aux spécifications dont cette figure fait état.
3. Voir les notes communes aux Figures A2-12 à A2-21.

Figure A2-15. Diagramme isocandela des feux d'axe de voie de circulation (espacement de 30 m, 60 m), de barre d'entrée interdite et de barre d'arrêt dans les sections rectilignes, valant pour des conditions donnant lieu à une portée visuelle de piste de 350 m ou plus



1. Dans les courbes, les feux auront une convergence de 15,75 degrés par rapport à la tangente à la courbe.
2. Aux endroits où la luminance de fond est habituellement élevée, lorsque la poussière, la neige et les phénomènes d'obscurcissement locaux comptent pour beaucoup dans la dégradation de l'intensité lumineuse d'un feu, les valeurs de cd sont à multiplier par 2,5.
3. Ces couvertures de faisceau sont prévues pour jusqu'à 12 m d'écartement du poste de pilotage par rapport à l'axe, ce qui peut éventuellement être le cas à la fin d'un virage.
4. Voir les notes communes aux Figures A2-12 à A2-21.

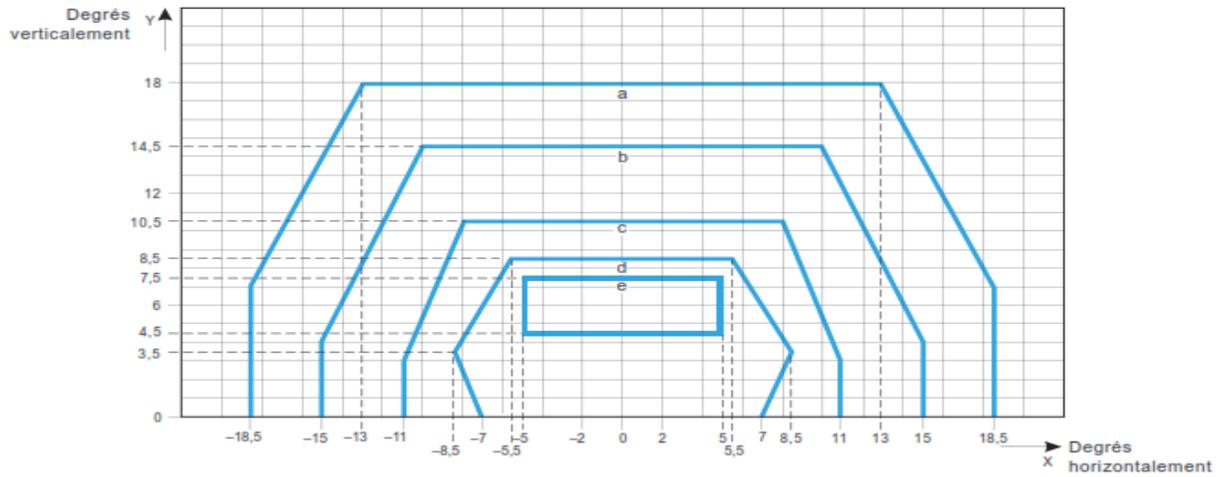
Figure A2-16. Diagramme isocandela des feux d'axe de voie de circulation (espacement de 7,5 m, 15 m, 30 m), de barre d'entrée interdite et de barre d'arrêt dans les sections courbes, valant pour des conditions donnant lieu à une portée visuelle de piste de 350 m ou plus



Courbe	a	b	c	d	e
Intensité (cd)	8	20	100	450	1 800

1. Ces couvertures de faisceau, utilisables avant comme après les virages, permettent un décalage du poste de pilotage pouvant atteindre jusqu'à 12 m.
2. Voir les notes communes aux Figures A2-12 à A2-21.

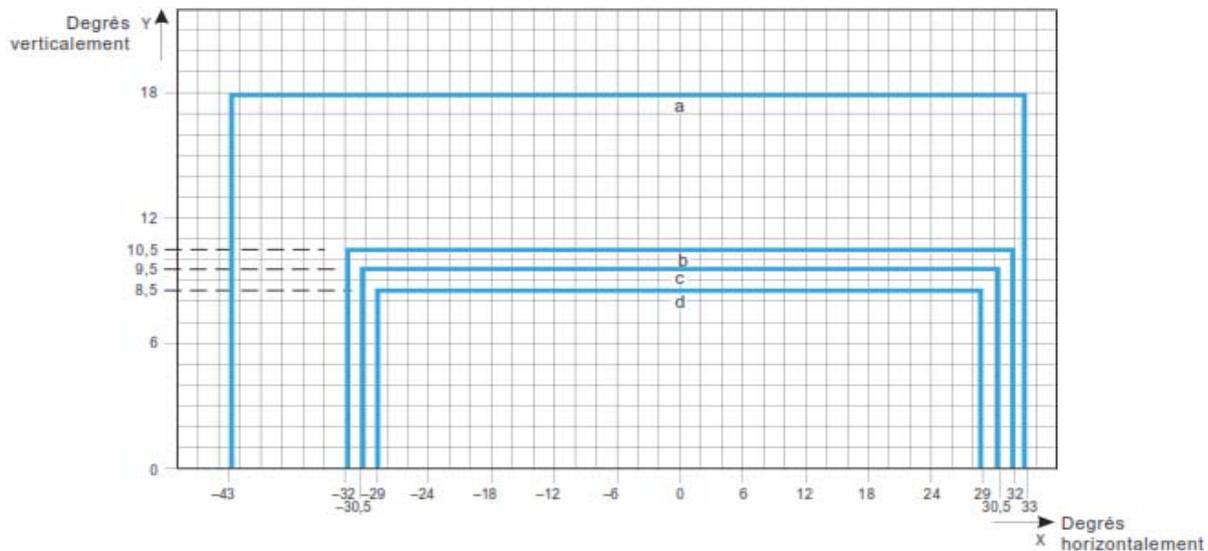
Figure A2-17. Diagramme isocandela des feux haute intensité d'axe de voie de circulation (espacement de 15 m), de barre d'entrée interdite et de barre d'arrêt dans les sections rectilignes destinés à être utilisés dans des systèmes perfectionnés de contrôle et de guidage des mouvements à la surface aux endroits où des intensités lumineuses supérieures sont nécessaires et où des décalages importants peuvent survenir



Courbe	a	b	c	d	e
Intensité (cd)	8	20	100	450	1 800

1. Ces couvertures de faisceau, généralement satisfaisantes, tiennent compte du décalage normal du poste de pilotage par rapport à la roue extérieure du train principal sur le bord de la voie de circulation.
2. Voir les notes communes aux Figures A2-12 à A2-21.

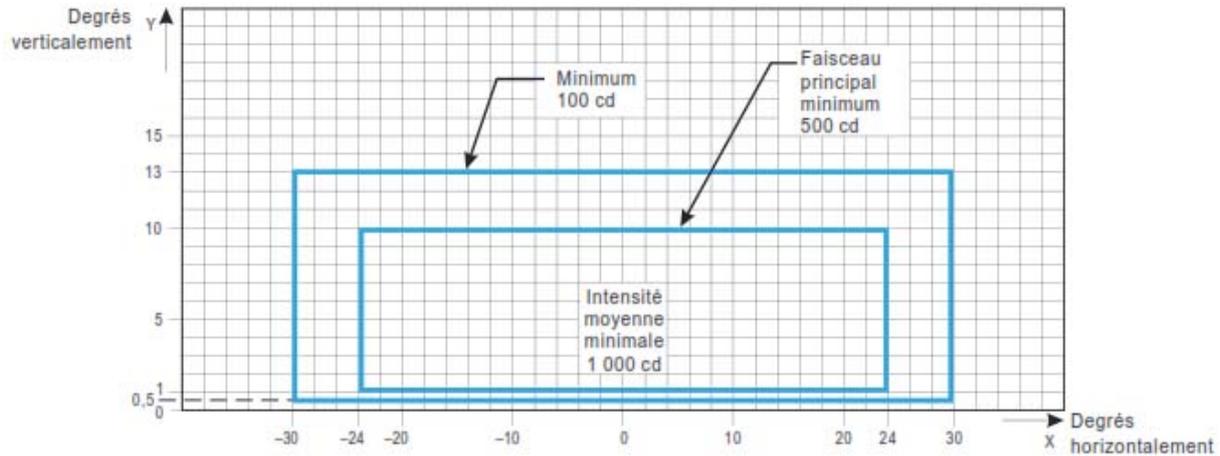
Figure A2-18. Diagramme isocandela des feux haute intensité d'axe de voie de circulation (espacement de 15 m), de barre d'entrée interdite et de barre d'arrêt dans les sections rectilignes destinés à être utilisés dans des systèmes perfectionnés de contrôle et de guidage des mouvements à la surface aux endroits où des intensités lumineuses supérieures sont nécessaires



Courbe	a	b	c	d
Intensité (cd)	8	100	200	400

1. Dans les courbes, les feux auront une convergence de 17 degrés par rapport à la tangente à la courbe.
2. Voir les notes communes aux Figures A2-12 à A2-21.

Figure A2-19. Diagramme isocandela des feux haute intensité d'axe de voie de circulation (espacement de 7,5 m), de barre d'entrée interdite et de barre d'arrêt dans les sections courbes, destinés à être utilisés dans des systèmes perfectionnés de contrôle et de guidage des mouvements à la surface aux endroits où des intensités lumineuses supérieures sont nécessaires



1. Bien que les feux produisent des éclats en fonctionnement normal, l'intensité lumineuse est spécifiée comme s'il s'agissait de lampes incandescentes fixes.
2. Voir les notes communes aux Figures A2-12 à A2-21.

Figure A2-20. Diagramme isocandela des feux de protection d'une piste à haute intensité, configuration B

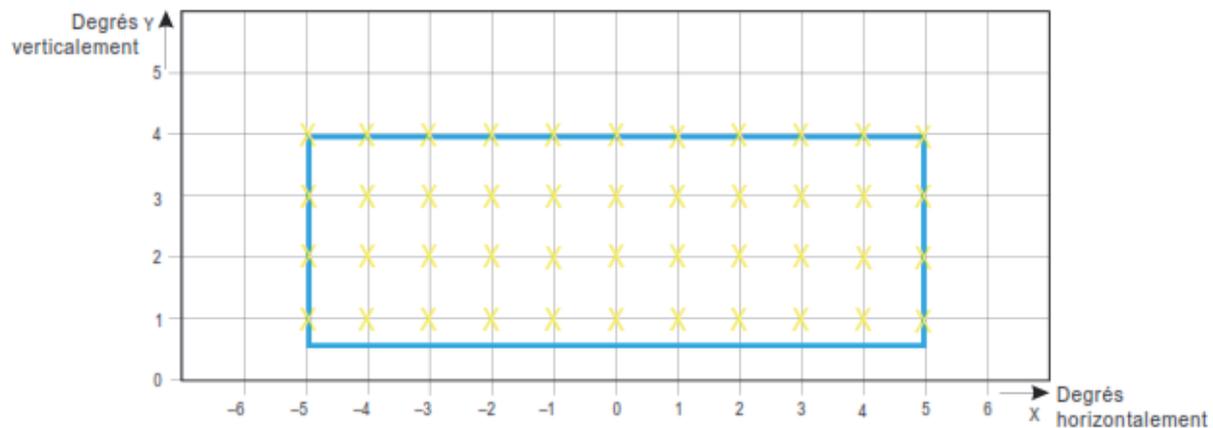


Figure A2-21. Points du carroyage à utiliser pour calculer l'intensité moyenne des feux d'axe de voie de circulation et de barre d'arrêt

Notes communes aux Figures A2-12 à A2-21

1. Les intensités spécifiées dans les Figures A2-12 à A2-20 concernent des feux verts et jaunes d'axe de voie de circulation, des feux jaunes de protection de piste et des feux rouges de barre d'arrêt.
2. Les Figures A2-12 à A2-20 montrent les intensités lumineuses minimales permises. L'intensité moyenne du faisceau principal est calculée en établissant les points du carroyage qui apparaissent sur la Figure A2-21 et en utilisant les valeurs d'intensité mesurées à tous les points du carroyage situés sur le pourtour et à l'intérieur du rectangle représentant le faisceau principal. La valeur moyenne est la moyenne arithmétique des intensités lumineuses mesurées en tous les points considérés du carroyage.
3. Aucun écart ne peut être toléré pour le faisceau principal ou pour le faisceau le plus à l'intérieur, selon le cas, quand le feu est convenablement orienté.
4. Les angles en azimut sont mesurés par rapport au plan vertical passant par l'axe de la voie de circulation, sauf dans les courbes où ils sont mesurés par rapport à la tangente à la courbe.
5. Les angles en site sont mesurés par rapport à la pente longitudinale de la surface de la voie de circulation.
6. Il y a lieu de souligner l'importance d'un entretien suffisant. L'intensité, qu'elle soit moyenne, le cas échéant, ou spécifiée sur les courbes iso candelas correspondantes, ne devrait jamais tomber à une valeur inférieure à 50 % de la valeur indiquée dans les figures, et les administrations d'aéroport devraient veiller à maintenir l'intensité des feux à une valeur voisine de l'intensité moyenne minimale spécifiée.

7. Le feu doit être installé de manière que le faisceau principal ou le faisceau le plus à l'intérieur, selon le cas, soit aligné en respectant le calage spécifié à un demi-degré près.

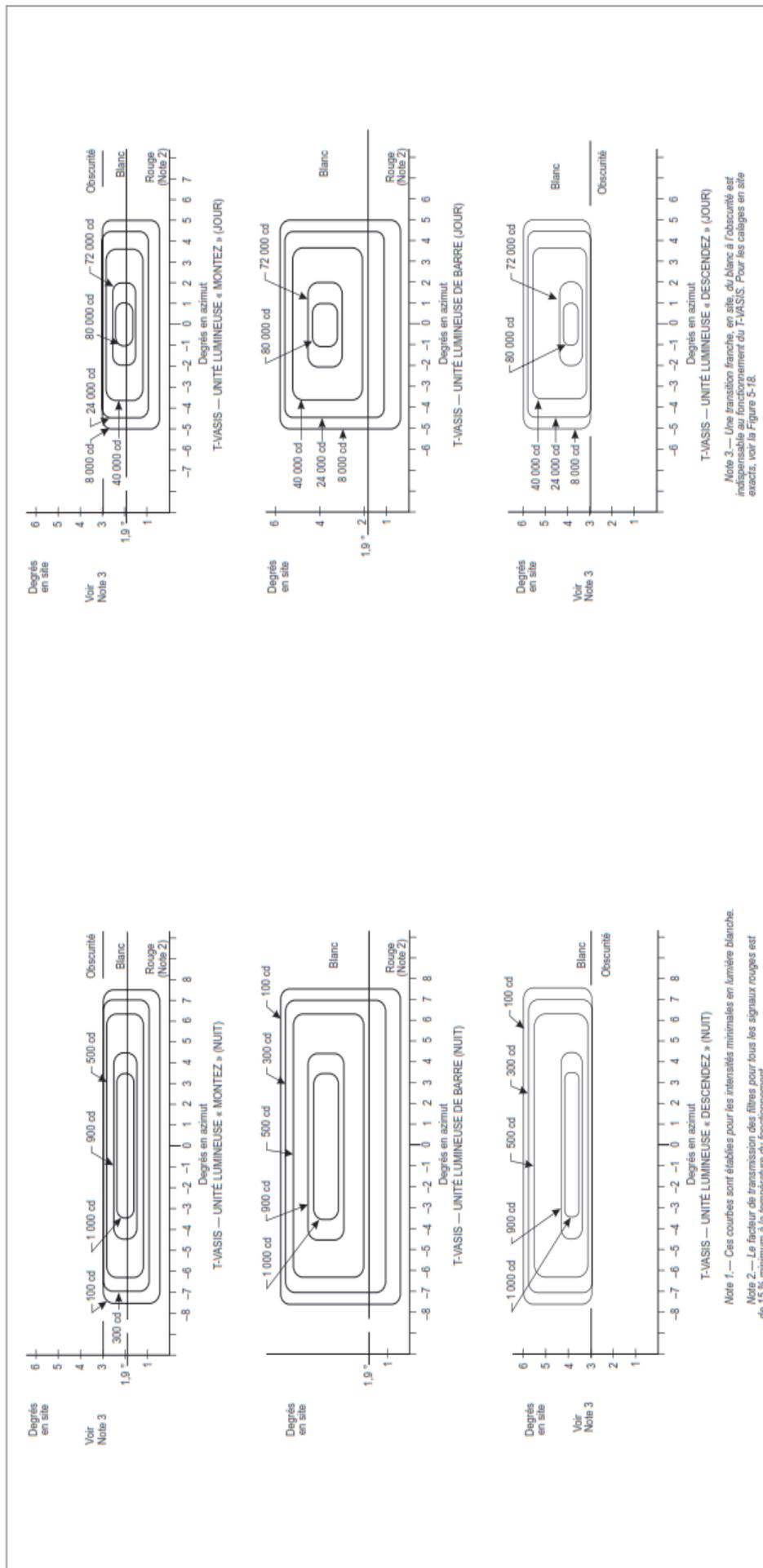
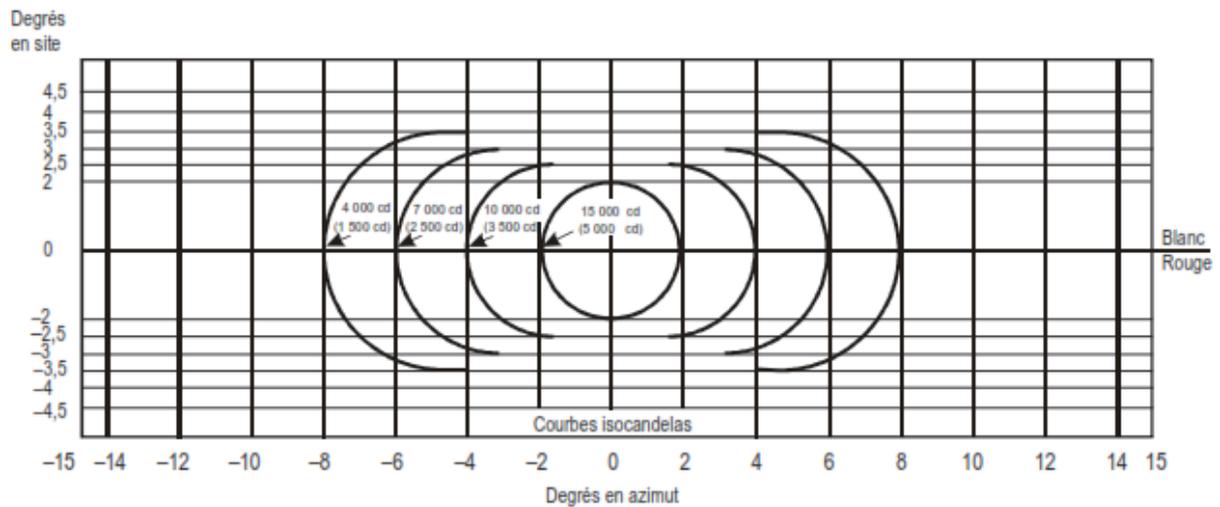
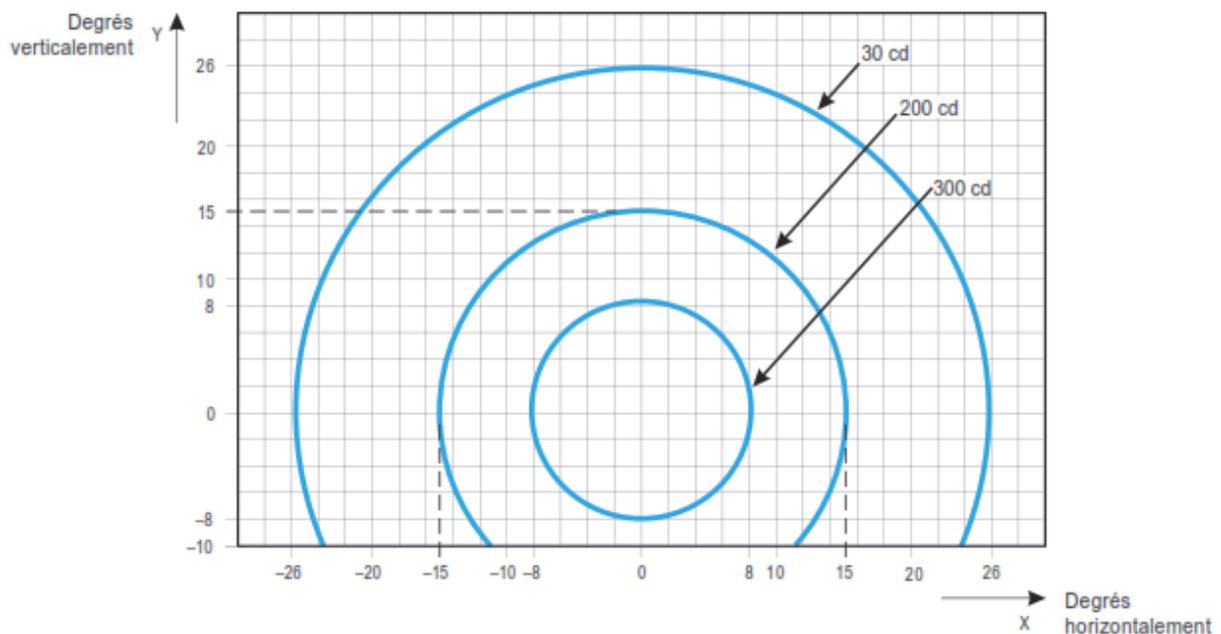


Figure A2-22. Répartition de l'intensité lumineuse du T-VASIS et de l'AT-VASIS



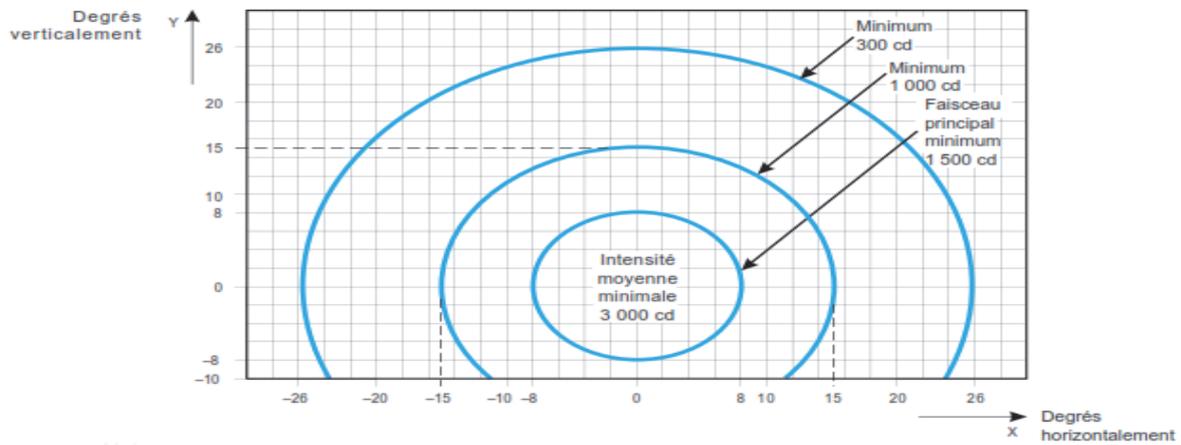
1. Ces courbes sont établies pour les intensités minimales en lumière rouge.
2. La valeur de l'intensité lumineuse dans le secteur blanc du faisceau est au moins égale à deux fois et peut atteindre six fois et demie l'intensité correspondante dans le secteur rouge.
3. Les valeurs d'intensité indiquées entre parenthèses concernent l'APAPI.

Figure A2-23. Répartition de l'intensité lumineuse du PAPI et de l'APAPI



1. Bien que les feux produisent des éclats en fonctionnement normal, l'intensité lumineuse est spécifiée comme s'il s'agissait de lampes incandescentes fixes.
2. Les intensités spécifiées s'appliquent à la lumière jaune.

Figure A2-24. Diagramme isocandela pour chaque feu de dispositif lumineux de protection de piste à faible intensité, configuration A



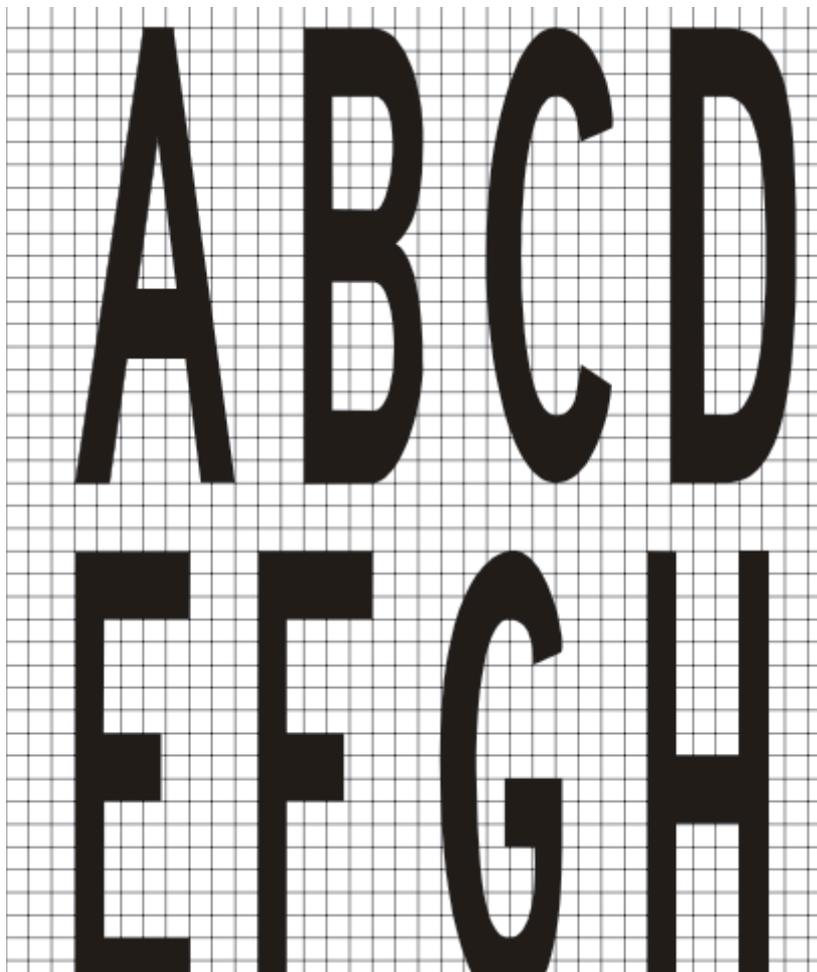
1. Bien que les feux produisent des éclats en fonctionnement normal, l'intensité lumineuse est spécifiée comme s'il s'agissait de lampes incandescentes fixes.
2. Les intensités spécifiées s'appliquent à la lumière jaune.

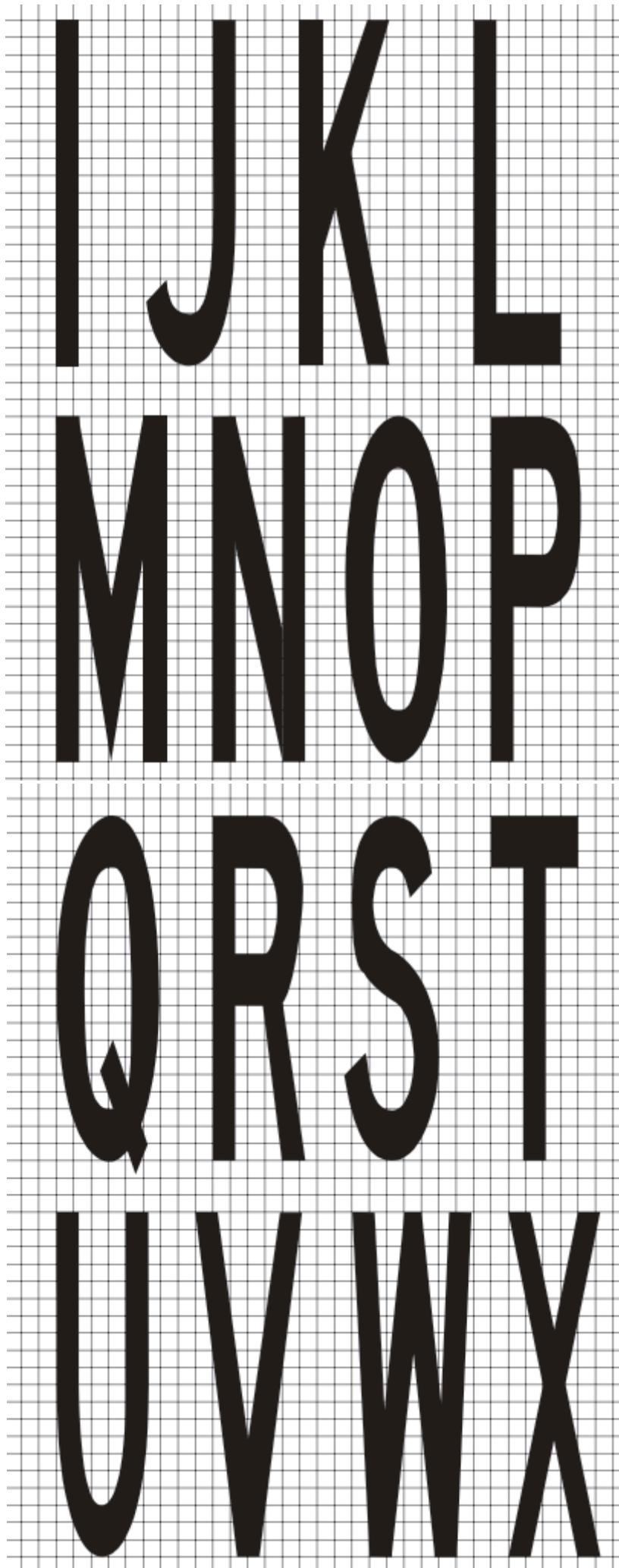
Figure A2-25. Diagramme isocandela pour chaque feu de dispositif lumineux de protection de piste à haute intensité, configuration A

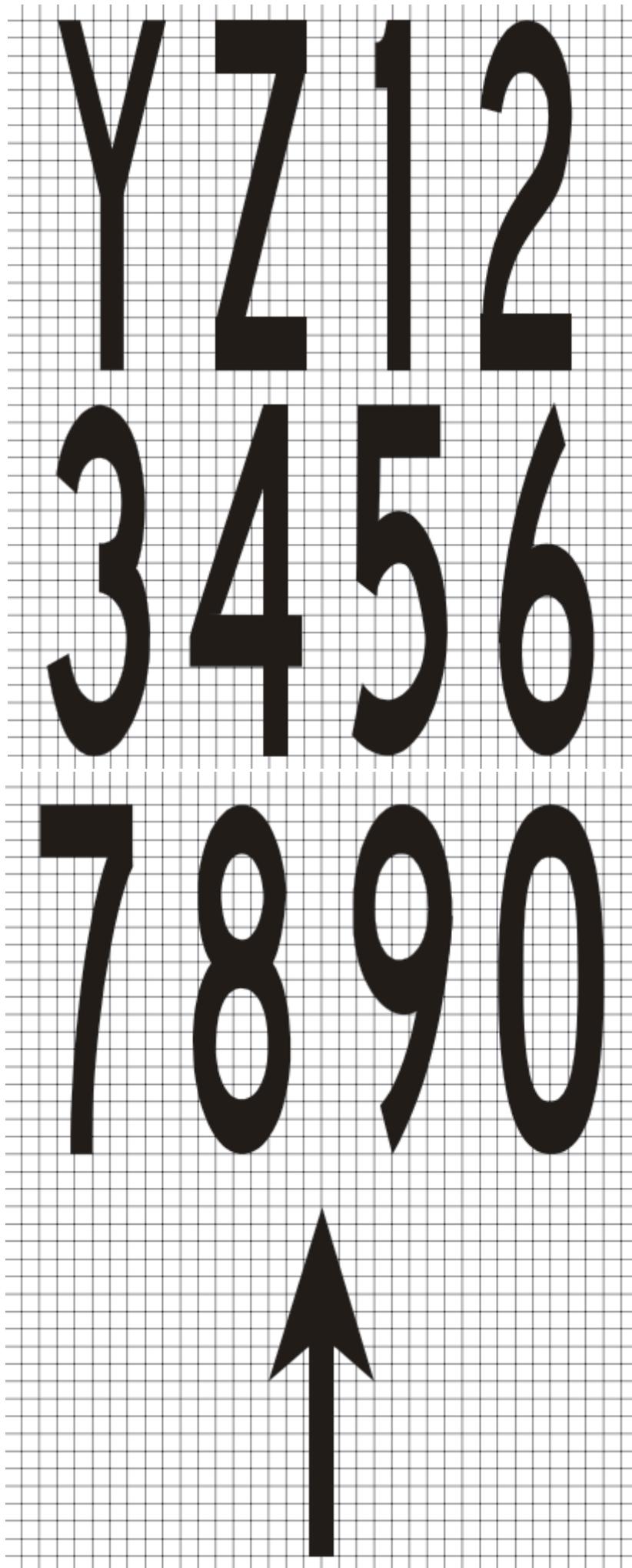
NMO 3.

MARQUES D'OBLIGATION ET MARQUES D'INDICATION

- 1.— Voir les spécifications sur l'emploi, l'emplacement et les caractéristiques des marques d'obligation et des marques d'indication au Chapitre 5, sections 5.2.16 et 5.2.17.
- 2.— La présente NMO illustre la forme et les proportions des lettres, des nombres et des symboles des marques d'obligation et des marques d'indication sur un quadrillage de 20 cm.







NMO 4.**SPÉCIFICATIONS RELATIVES À LA CONCEPTION DES PANNEAUX DE GUIDAGE POUR LA CIRCULATION À LA SURFACE**

Voir les spécifications sur l'emploi, l'emplacement et les caractéristiques des panneaux au Chapitre 5, section 5.4.

1. La hauteur des inscriptions doit être conforme aux dispositions du tableau ci-après :

Chiffre de code de la piste	Hauteur minimale des caractères		
	Panneau d'obligation	Panneaux de piste et de sortie de piste	Panneau d'indication Autres panneaux
1 ou 2	300 mm	300 mm	200 mm
3 ou 4	400 mm	400 mm	300 mm

Lorsqu'un panneau d'emplacement de voie de circulation est installé conjointement avec un panneau d'identification de piste (voir paragraphe 5.4.3.22), les dimensions des caractères seront celles qui sont spécifiées pour les panneaux d'obligation.

2. Les flèches ont les dimensions suivantes :

Hauteur de l'inscription	Largeur du trait
200 mm	32 mm
300 mm	48 mm
400 mm	64 mm

3. Dans le cas d'une simple lettre, la largeur du trait est la suivante :

4.

Hauteur de l'inscription	Largeur du trait
200 mm	32 mm
300 mm	48 mm
400 mm	64 mm

5. La luminance du panneau est la suivante :

- a) là où l'exploitation se fait avec une portée visuelle de piste inférieure à 800 m, la luminance moyenne du panneau sera d'au moins :

Rouge	30 cd/m ²
Jaune	150 cd/m ²
Blanc	300 cd/m ²

- b) là où l'exploitation se fait dans les conditions indiquées au paragraphe 5.4.1.7, alinéas b) et c), et 5.4.1.8, la luminance moyenne du panneau sera d'au moins :

Rouge	10 cd/m ²
Jaune	50 cd/m ²
Blanc	100 cd/m ²

En conditions de portée visuelle de piste inférieure à 400 m, il y aura une certaine dégradation des performances du panneau.

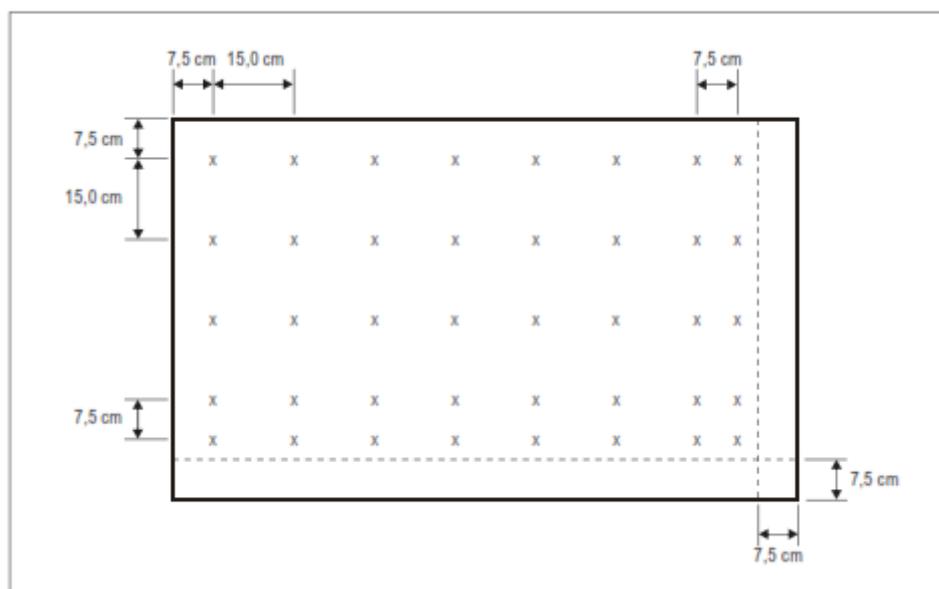
6. Le rapport de luminance entre les éléments rouges et blancs d'un panneau d'obligation est compris entre 1:5 et 1:10.

7. La luminance moyenne du panneau est calculée en établissant des points de grille comme le montre la Figure A4-1 et en utilisant les valeurs de luminance mesurées à tous les points de grille situés à l'intérieur du rectangle représentant le panneau.

8. La valeur moyenne est la moyenne arithmétique des valeurs de luminance mesurées à tous les points de grille considérés.
Des éléments indicatifs sur la façon de mesurer la luminance moyenne d'un panneau figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.
9. Le rapport des valeurs de luminance n'excédera pas 1,5:1 entre points de grille voisins. Pour les parties de la façade du panneau où l'espacement des points de grille est de 7,5 cm, le rapport entre les valeurs de luminance des points de grille voisins n'excédera pas 1,25:1. Le rapport entre les valeurs de luminance maximale et minimale de l'ensemble de la façade du panneau n'excédera pas 5:1.
10. Les formes de caractères (lettres, chiffres, flèches et symboles) seront conformes aux indications de la Figure A4-2. La largeur des caractères et l'espacement entre chaque caractère seront déterminés comme il est indiqué dans le Tableau A4-1.
11. La hauteur de façade des panneaux sera conforme au tableau suivant :
- | <i>Hauteur de l'inscription</i> | <i>Hauteur de façade (minimale)</i> |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| 200 mm | 200 mm |
| 300 mm | 600 mm |
| 400 mm | 800 mm |
12. La largeur de façade des panneaux sera déterminée à l'aide de la Figure A4-3. Dans le cas d'un panneau d'obligation installé sur un côté seulement d'une voie de circulation, la largeur de façade ne doit pas être inférieure à :
- a) 1,94 m, lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
 - b) 1,46 m, lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

On trouvera d'autres indications sur la détermination de la largeur de façade d'un panneau dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

13. Bordures
- a) La ligne de séparation verticale noire entre deux panneaux de direction adjacents devra avoir une largeur approximative de 0,7 largeur de trait.
 - b) La bordure jaune d'un panneau d'emplacement unique devra avoir une largeur approximative de 0,5 largeur de trait.
14. Les couleurs des panneaux seront conformes aux spécifications appropriées, qui figurent dans la NMO 1.



1. — *La luminance moyenne d'un panneau de signalisation se calcule en établissant des points de grille sur une façade du panneau comportant des inscriptions types et un fond de la couleur appropriée (rouge pour les panneaux d'obligation et jaune pour les panneaux de direction et de destination), comme suit :*

- a) En partant du coin supérieur gauche de la façade du panneau, établir un point de grille de référence à 7,5 cm du bord gauche et du haut de la façade du panneau.
- b) Tracer une grille avec des espacements de 15 cm dans les plans horizontal et vertical par rapport au point de grille de référence. Les points de grille situés à moins de 7,5 cm du bord de la façade du panneau seront exclus.
- c) Si le dernier point d'une rangée ou d'une colonne de points de grille se trouve à une distance située entre 22,5 cm et 15 cm du bord de la façade du panneau de signalisation (bord non compris), un point supplémentaire sera ajouté à 7,5 cm de ce point.
- d) Si un point de grille tombe à la limite d'un caractère et du fond, le point de grille sera légèrement déplacé pour être complètement à l'extérieur du caractère.

2. — Des points de grille supplémentaires peuvent être nécessaires pour s'assurer que chaque caractère comprend au moins cinq points de grille à intervalles égaux.

3. — Lorsque deux types de panneaux constituent un seul ensemble, une grille distincte sera établie pour chaque type.

Figure A4-1. Points de grille pour calculer la luminance moyenne d'un panneau de signalisation

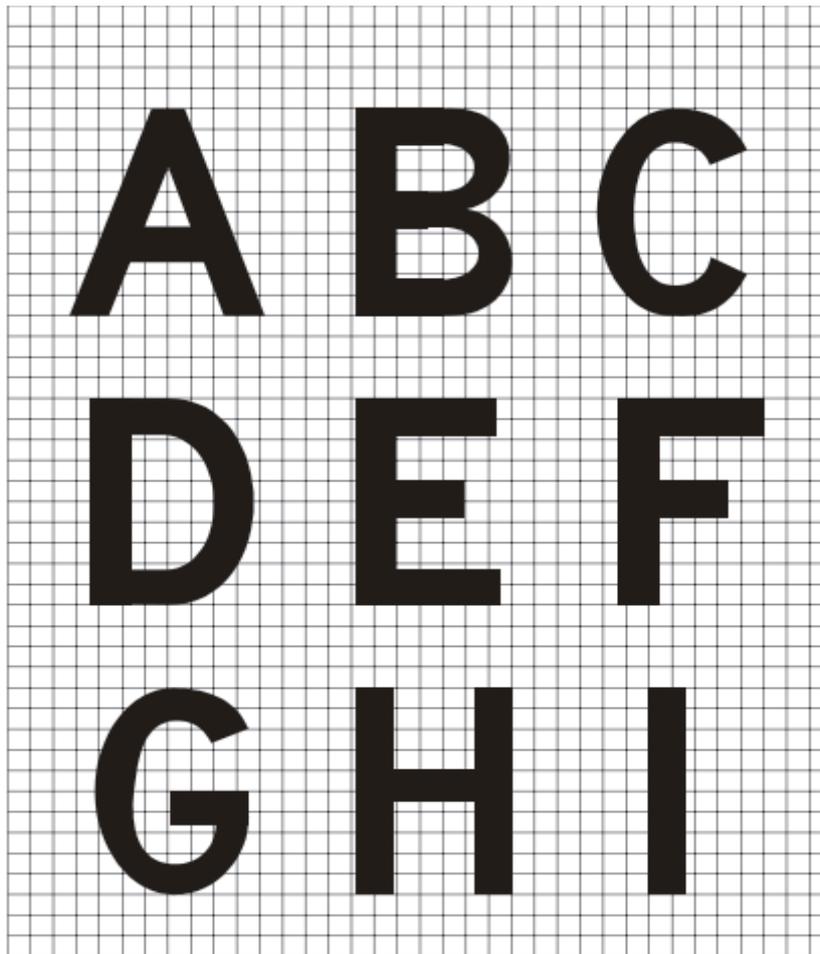


Figure A4-2. Formes de caractères

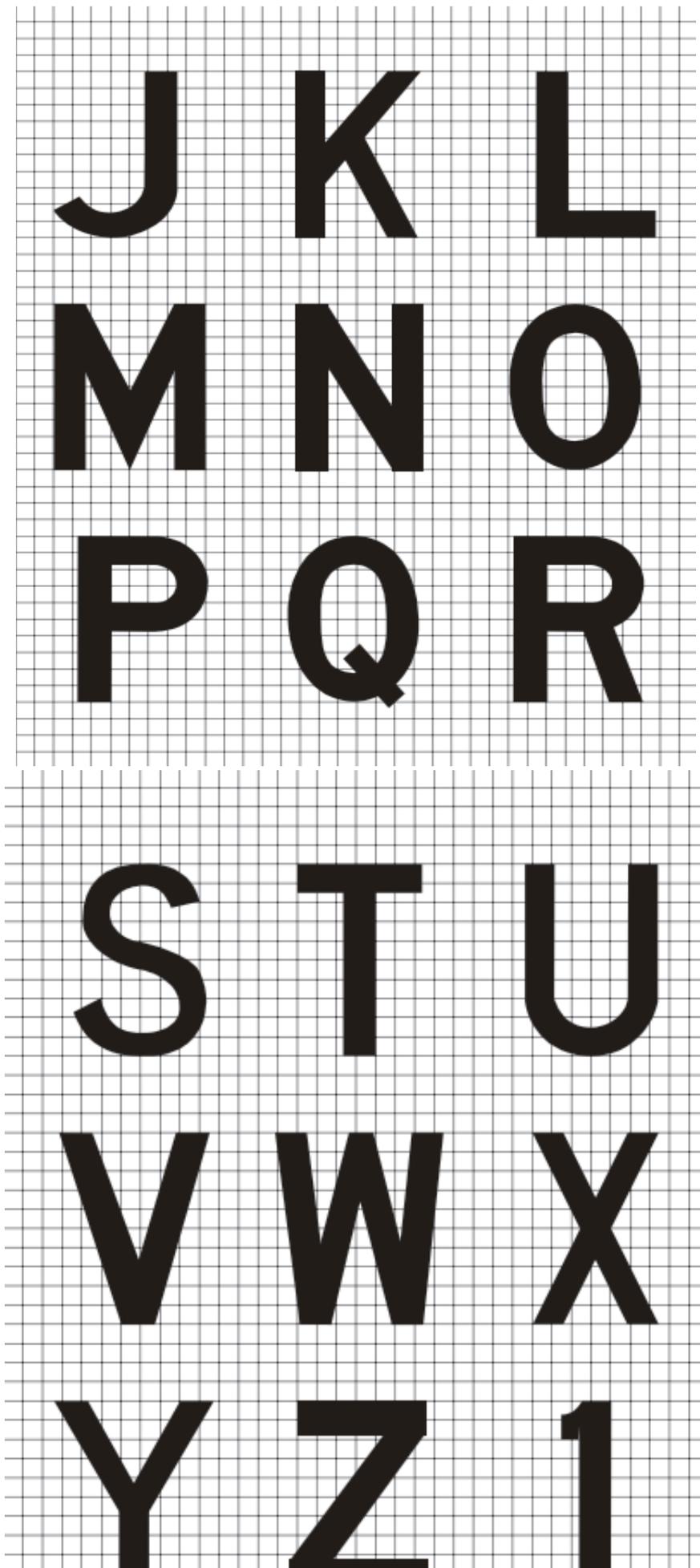


Figure A4-2. (suite)

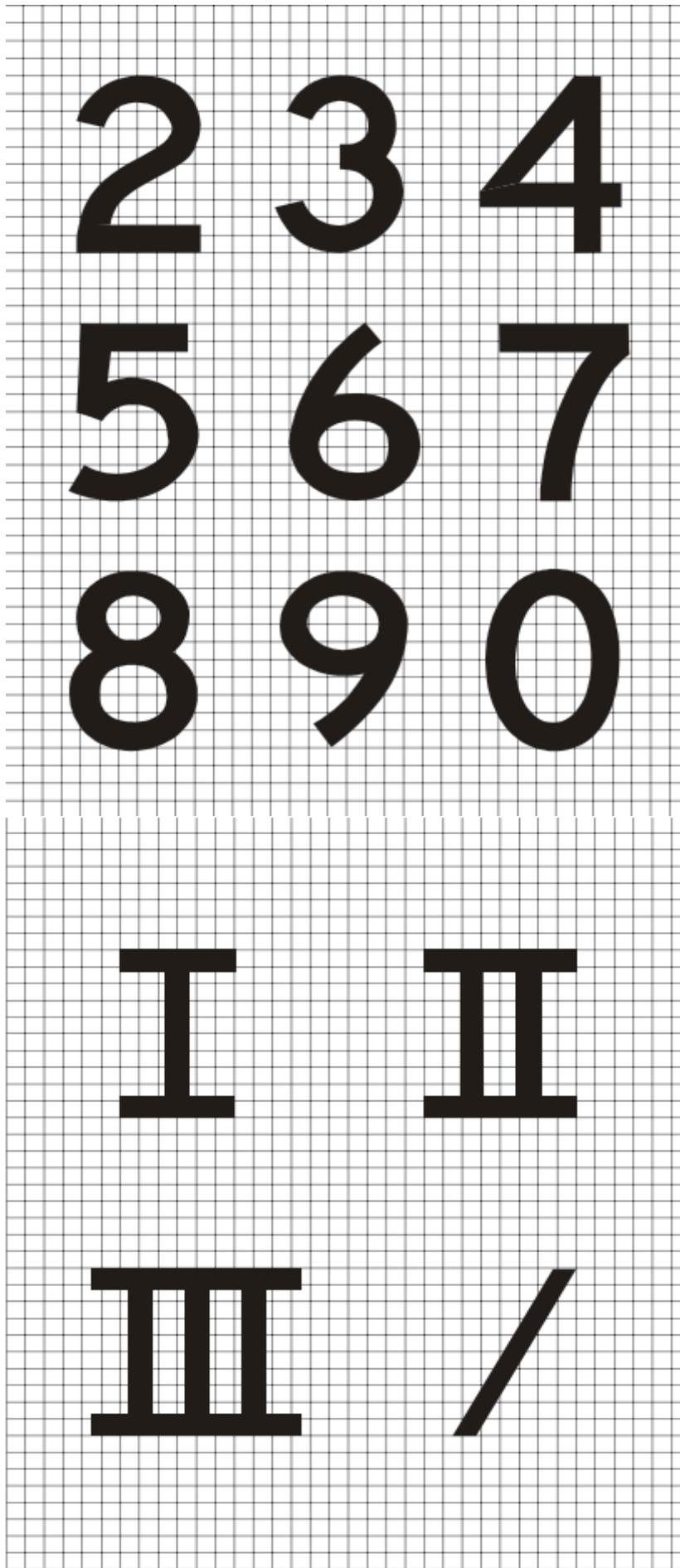
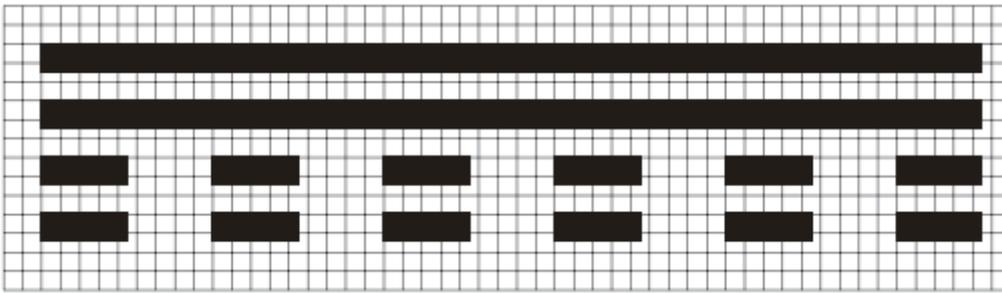
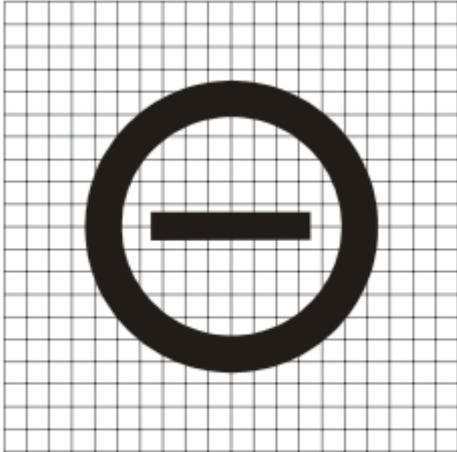


Figure A4-2. (suite)



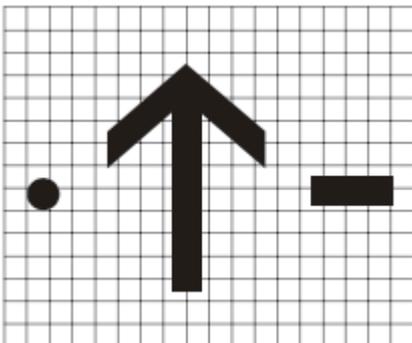
Panneau indicateur de dégagement de piste



Les panneaux d'ENTRÉE INTERDITE en place doivent être conformes à ces dimensions

Panneau D'ENTRÉE INTERDITE

Figure A4-2. (suite)



1. — La largeur du trait de la flèche, le diamètre du point ainsi que la largeur et la longueur du tiret seront proportionnés aux largeurs de trait des caractères.

2. — Les dimensions de la flèche resteront constantes pour une taille donnée de panneau, quelle que soit son orientation

Point, flèche et tiret

Figure A4-2. (suite)

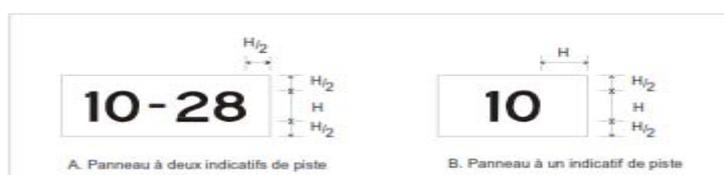


Figure A4-3. Dimensions des panneaux

Tableau A4-1. Largeurs et espacement des lettres et des chiffres

a) Numéro de code selon les lettres			
Lettre précédente	Lettre suivante		
	B, D, E, F, H, I, K, L, M, N, P, R, U	C, G, O, Q, S, X, Z	A, J, T, V, W, Y
	Numéro de code		
A	2	2	4
B	1	2	2
C	2	2	3
D	1	2	2
E	2	2	3
F	2	2	3
G	1	2	2
H	1	1	2
I	1	1	2
J	1	1	2
K	2	2	3
L	2	2	4
M	1	1	2
N	1	1	2
O	1	2	2
P	1	2	2
Q	1	2	2
R	1	2	2
S	1	2	2
T	2	2	4
U	1	1	2
V	2	2	4
W	2	2	4
X	2	2	3
Y	2	2	4
Z	2	2	3

a) Numéro de code selon les chiffres			
Chiffre précédent	1,5	2, 3, 6, 8, 9, 0	4, 7
	Numéro de code		
1	1	1	2
2	1	2	2
3	1	2	2
4	2	2	4
5	1	2	2
6	1	2	2
7	2	2	4
8	1	2	2
9	1	2	2
0	1	2	2

C) Espace entre caractères			
Numéro De code	Hauteur des lettres (mm)		
	200	300	400
	Espacement (mm)		
1	48	71	96
2	38	57	76
3	25	38	50
4	13	19	26

d) Largeur de la lettre

Lettre	Hauteur des lettres (mm)		
	200	300	400
	Espacement (mm)		
A	170	255	340
B	137	205	274
C	137	205	274
D	137	205	274
E	124	186	248
F	124	186	248
G	137	205	274
H	137	205	274
I	32	48	64
J	127	190	254
K	140	210	280
L	124	186	248
M	157	236	314
N	137	205	274
O	143	214	286
P	137	205	274
Q	143	205	274
R	137	186	248
S	137	205	274
T	124	186	248
U	137	206	274
V	152	229	304
W	178	267	356
X	137	205	274
Y	171	257	342
Z	137	205	274

e) Largeur de la lettre

Chiffre	Hauteur des lettres (mm)		
	200	300	400
	Espacement (mm)		
1	50	74	98
2	137	205	274
3	137	205	274
4	149	224	298
5	137	205	274
6	137	205	274
7	137	205	274
8	137	205	274
9	137	205	274
0	143	214	286

INSTRUCTIONS

1. Pour déterminer l'ESPACEMENT approprié entre des lettres ou des chiffres, il faut obtenir le numéro de code à l'aide du tableau a) ou du tableau b), et avec ce numéro de code, utiliser le tableau c) pour déterminer la hauteur voulue de la lettre ou du chiffre.

2. L'espace entre des mots ou des groupes de caractères constituant une abréviation ou un symbole devrait être de 0,5 à 0,75 fois la hauteur des caractères utilisés. Toutefois, lorsqu'une flèche est accompagnée d'un seul caractère, par exemple 'A→', l'espace peut être réduit jusqu'à 0,25 fois la hauteur du caractère, au maximum, pour que l'ensemble soit bien équilibré.

3. Lorsqu'un chiffre fait suite à une lettre, ou vice versa, utiliser le code 1.

4. Lorsqu'un trait d'union, un point ou une barre oblique fait suite à un caractère, ou vice versa, utiliser le code 1.

NMO 5.
SPÉCIFICATIONS DE QUALITÉ DES DONNÉES AÉRONAUTIQUES

Tableau A5-1. Latitude et longitude

Latitude et longitude	Précision Type de données	Classification de l'intégrité
Point de référence d'aérodrome.....	30 m mesurées/calculées	ordinaires
Aides de navigation situées sur l'aérodrome	3 m mesurées	essentielles
Obstacles dans la zone 3.....	0,5 m mesurées	essentielles
Obstacles dans la zone 2 (la partie située à l'intérieur de la limite de l'aérodrome)	5 m mesurées	essentielles
Seuil de piste	1 m mesurées	critiques
Extrémité de piste (point d'alignement de trajectoire de vol).....	1 m mesurées	critiques
Points axiaux de piste.....	1 m mesurées	critiques
Point d'attente avant piste	0,5 m mesurées	critiques
Points axiaux de voie de circulation/points de ligne de guidage sur l'aire de stationnement	0,5 m mesurées	essentielles
Marque d'intersection des voies de circulation	0,5 m mesurées	essentielles
Ligne de guidage de sortie.....	0,5 m mesurées	essentielles
Limites d'aire de trafic (polygone).....	1 m mesurées	ordinaires
Poste de dégivrage/antigivrage (polygone).....	1 m mesurées	ordinaires
Poste de dégivrage/antigivrage (polygone).....	1 m mesurées	ordinaires
Postes de stationnement d'aéronef/points de vérification INS	0,5 m mesurées	ordinaires

Note 1.— Voir l'Annexe 15, Appendice 8, pour les représentations graphiques des surfaces de collecte de données d'obstacles et les critères employés pour identifier les obstacles dans les zones définies.

Note 2.— La mise en œuvre des dispositions des § 10.1.4 et 10.1.6 de l'Annexe 15 concernant la fourniture, à compter du 12 novembre 2015, des données d'obstacles conformément aux spécifications des zones 2 et 3 serait facilitée par une planification appropriée de la collecte et du traitement de ces données.

1. — Voir le RAC 18 PARTIE 1, NMO 8, pour les représentations graphiques des surfaces de collecte de données d'obstacles et les critères employés pour identifier les obstacles dans les zones définies.

2. — La mise en œuvre des dispositions des paragraphe 10.1.4 et 10.1.6 du RAC 18 PARTIE 1 concernant la fourniture, à compter du 12 novembre 2015, des données d'obstacles conformément aux spécifications des zones 2 et 3 serait facilitée par une planification appropriée de la collecte et du traitement de ces données.

Tableau A5-2. Altitude/hauteur

Altitude/hauteur	Précision Type de données	Classification de l'intégrité
Altitude d'aérodrome.....	0,5 m mesurées	essentielles
Ondulation du géoïde par rapport au WGS-84 au point de mesure de l'altitude d'un aérodrome	0,5 m mesurées	essentielles
Seuil de piste, approches classiques	0,5 m mesurées	essentielles
Ondulation du géoïde par rapport au WGS-84 au seuil de piste, approches classiques	0,5 m mesurées	essentielles
Seuil de piste, approches de précision	0,25 m mesurées	critiques
Ondulation du géoïde par rapport au WGS-84 au seuil de piste, approches de précision	0,25 m mesurées	critiques
Point axiaux de piste.....	0,25 m mesurées	critiques
Point axiaux de voie de circulation/points de ligne de guidage sur l'aire de stationnement	1 m mesurées	essentielles
Obstacles dans la zone 2 (la partie située à l'intérieur de la limite de l'aérodrome).....	3 m mesurées	essentielles
Obstacles dans la zone 3.....	0,5 m mesurées	essentielles
Équipement de mesure de distance/précision (DME/P).....	3 m mesurées	essentielles

Note 1.— Voir l'Annexe 15, Appendice 8, pour les représentations graphiques des surfaces de collecte de données d'obstacles et les critères employés pour identifier les obstacles dans les zones définies.

Note 2.— La mise en œuvre des dispositions des § 10.1.4 et 10.1.6 de l'Annexe 15 concernant la fourniture, à compter du 12 novembre 2015, des données d'obstacles conformément aux spécifications des zones 2 et 3 serait facilitée par une planification appropriée de la collecte et du traitement de ces données.

1. — Voir le RAC 18 PARTIE 1, NMO 8, pour les représentations graphiques des surfaces de collecte de données d'obstacles et les critères employés pour identifier les obstacles dans les zones définies.

2. — La mise en œuvre des dispositions des paragraphe 10.1.4 et 10.1.6 du RAC 18 PARTIE 1 concernant la fourniture, à compter du 12 novembre 2015, des données d'obstacles conformément aux spécifications des zones 2 et 3 serait facilitée par une planification appropriée de la collecte et du traitement de ces données.

Tableau A5-3. Déclinaison et déclinaison magnétique

Déclinaison/déclinaison magnétique	Précision Type de données	Classification de l'intégrité
Déclinaison magnétique d'aérodrome.....	1 degré mesurées	essentielles
Déclinaison magnétique d'antenne d'alignement de piste ILS.....	1 degré mesurées	essentielles
Déclinaison magnétique d'antenne d'azimut MLS	1 degré mesurées	essentielles

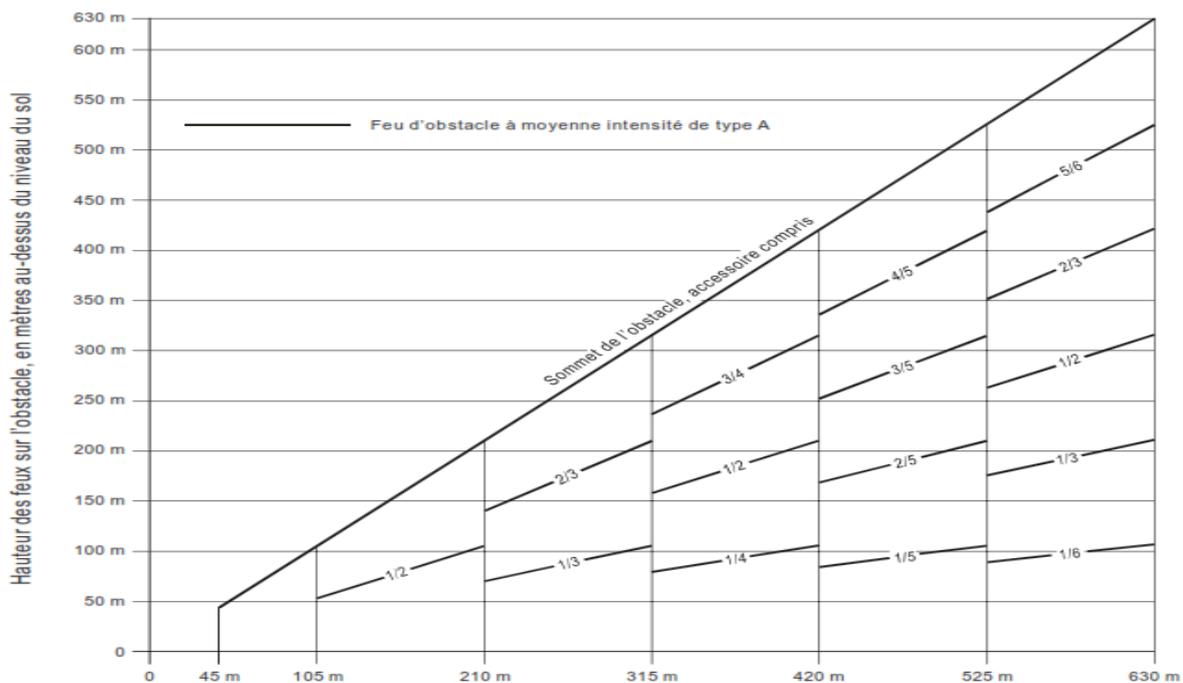
Tableau A5-4. Relèvement/orientation

Relèvement/orientation	Précision Type de données	Classification de l'intégrité
Alignement de piste ILS.....	1/100 degré mesurées	essentielles
Azimut zéro degré MLS	1/100 degré mesurées	essentielles
Orientation de piste (vraie).....	1/100 degré mesurées	ordinaires

Tableau A5-5. Longueur/distances/autres dimensions

Longueur/distance/autres dimensions	Précision Type de données	Classification de l'intégrité
Longueur de piste	1 m mesurées	critiques
Largeur de piste.....	1 m mesurées	essentielles
Distance de seuil décalé	1 m mesurées	ordinaires
Longueur et largeur de prolongement d'arrêt.....	1 m mesurées	critiques
Longueur et largeur de prolongement dégagé	1 m mesurées	essentielles
Distance d'atterrissage utilisable.....	1 m mesurées	critiques
Distance de roulement utilisable au décollage	1 m mesurées	critiques
Distance utilisable au décollage	1 m mesurées	critiques
Distance utilisable pour l'accélération-arrêt.....	1 m mesurées	critiques
Largeur d'accotement de piste	1 m mesurées	essentielles
Largeur de voie de circulation.....	1 m mesurées	essentielles
Largeur d'accotement de voie de circulation	1 m mesurées	essentielles
Distance antenne d'alignement de piste ILS — extrémité de piste	3 m calculées	ordinaires
Largeur d'accotement de voie de circulation	mesurées	essentielles
Distance antenne d'alignement de piste ILS — extrémité de piste	3 m calculées	ordinaires
Distance antenne d'alignement de descente ILS — seuil de piste, dans l'axe de la piste.....	3 m calculées	ordinaires
Distance radiobornes ILS — seuil de piste	3 m calculées	essentielles
Distance antenne DME ILS — seuil de piste, dans l'axe de la piste	3 m calculées	essentielles
Distance antenne d'azimut MLS — extrémité de piste	3 m calculées	ordinaires
Distance antenne de site MLS — seuil de piste, dans l'axe de la piste	3 m calculées	ordinaires
Distance antenne DME/P MLS — seuil de piste, dans l'axe de la piste	3 m calculées	essentielles

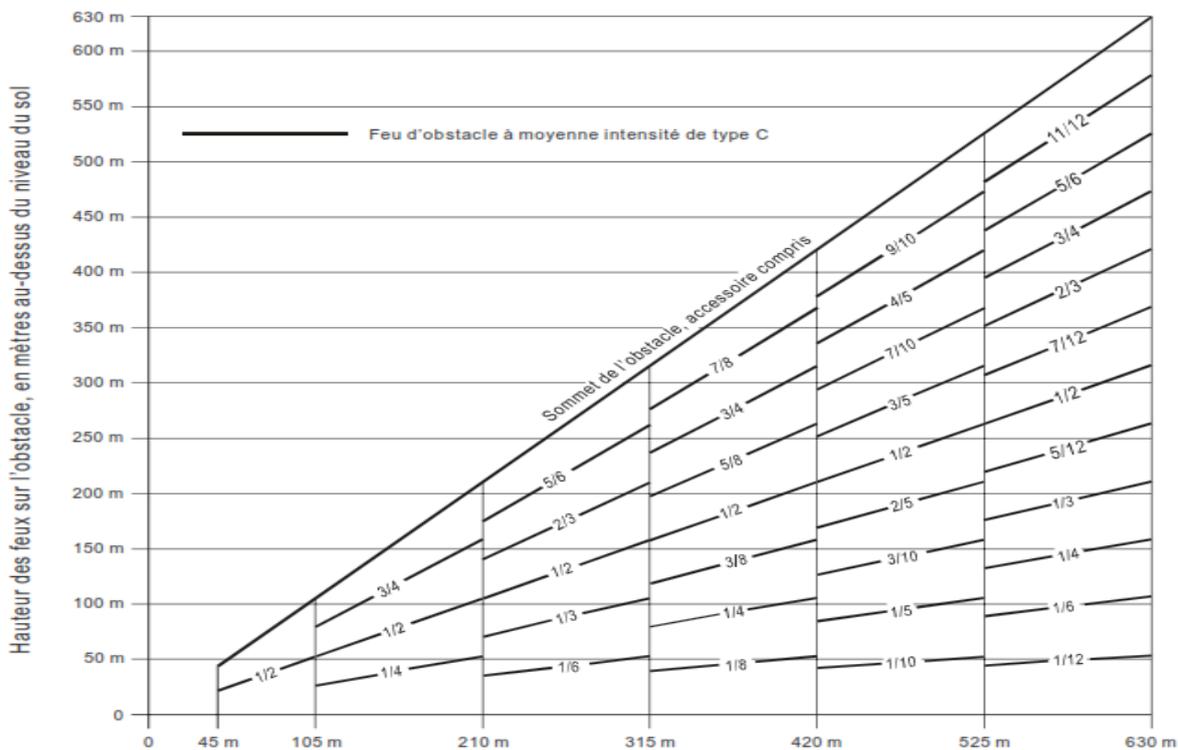
NMO 6.
EMPLACEMENT DES FEUX SUR LES OBSTACLES



Hauteur de l'obstacle, en mètres au-dessus du niveau du sol

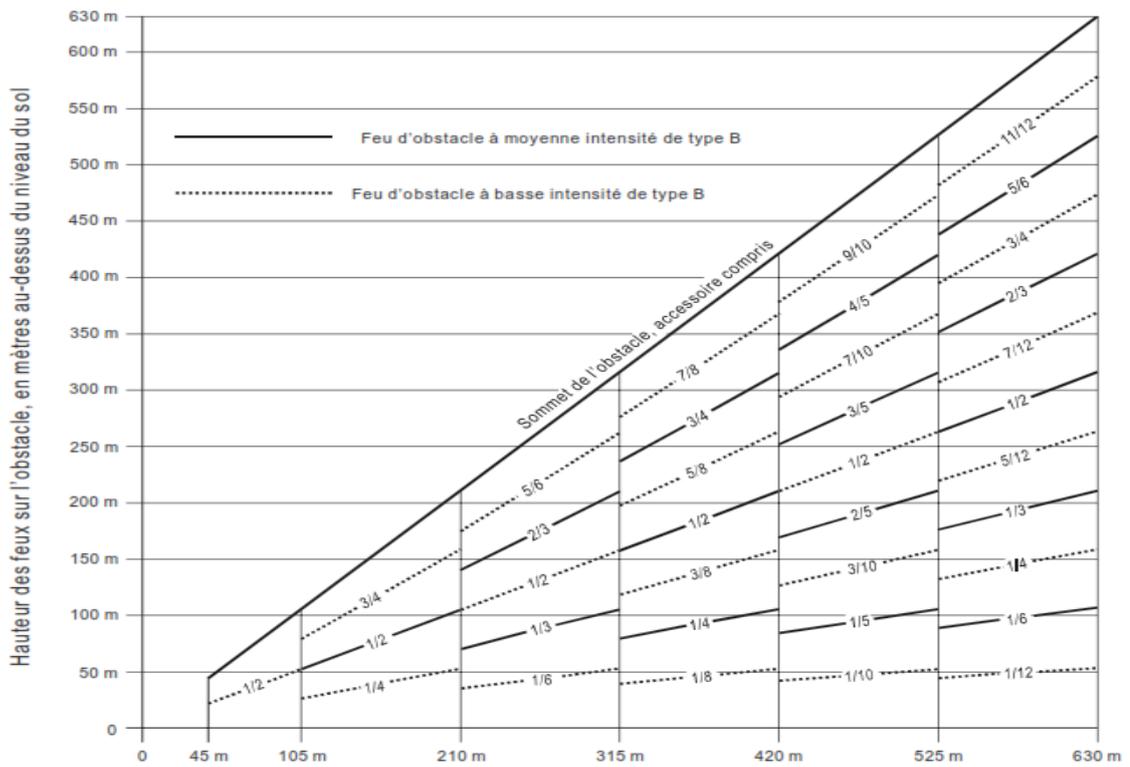
Dans le cas d'obstacles d'une hauteur de plus de 150 m au-dessus du niveau du sol, il est recommandé d'utiliser des feux d'obstacle à haute intensité. Si on utilise des feux à moyenne intensité, un marquage sera également nécessaire.

Figure A6-1. Dispositif de balisage d'obstacle à feux blancs à éclats de moyenne intensité de type A



Hauteur de l'obstacle, en mètres au-dessus du niveau du sol
Balisage de nuit seulement.

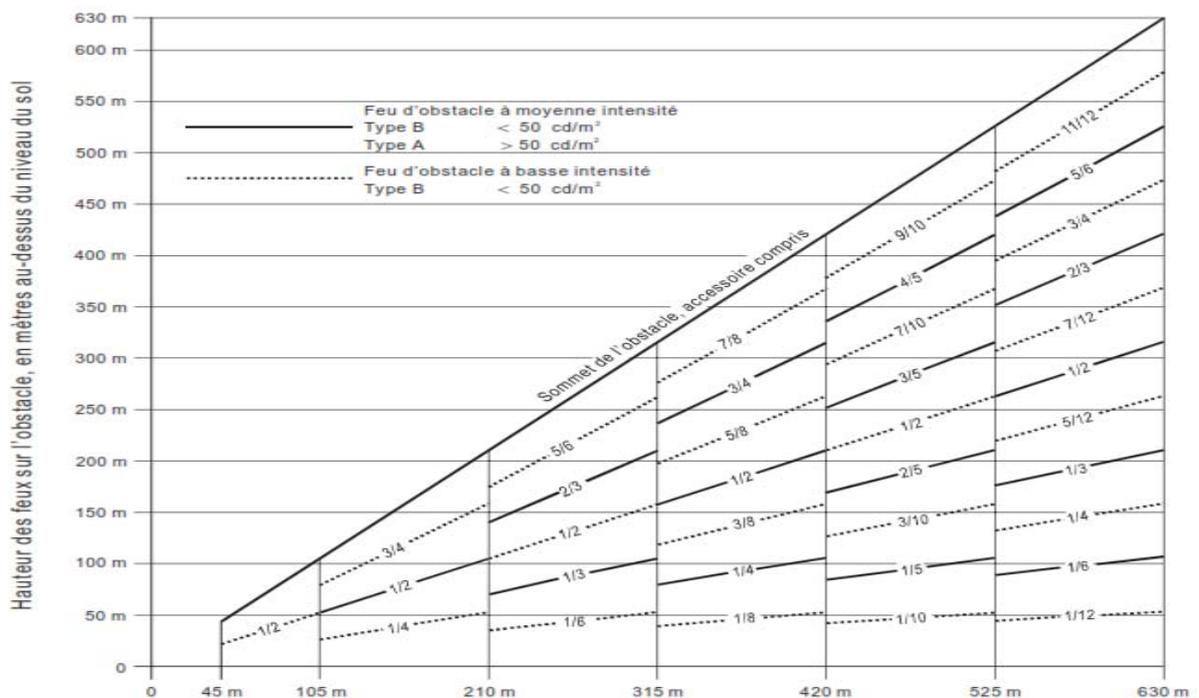
Figure A6-2. Dispositif de balisage d'obstacle à feux rouges à éclats de moyenne intensité de type B



Hauteur de l'obstacle, en mètres au-dessus du niveau du sol

Balissage de nuit seulement.

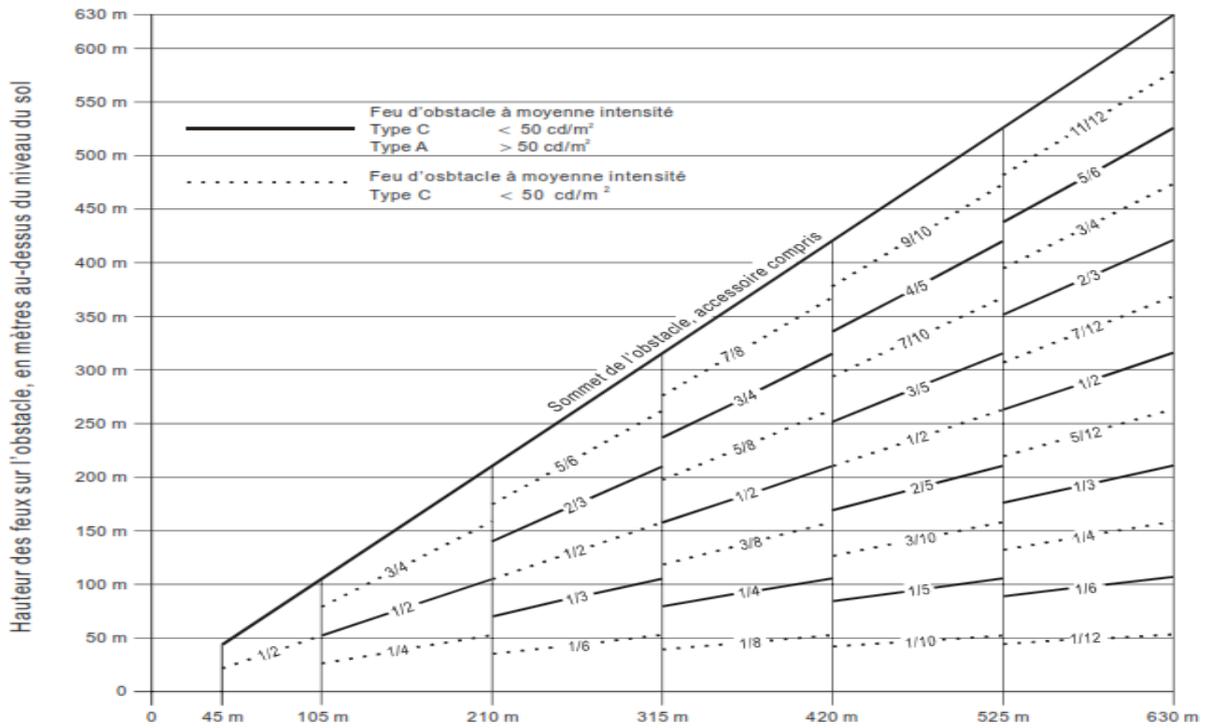
Figure A6-3. Dispositif de balisage d'obstacle à feux rouges fixes de moyenne intensité de type C



Hauteur de l'obstacle, en mètres au-dessus du niveau du sol

Dans le cas d'obstacles d'une hauteur de plus de 150 m au-dessus du niveau du sol, il est recommandé d'utiliser des feux d'obstacle à haute intensité. Si on utilise des feux à moyenne intensité, un marquage sera également nécessaire.

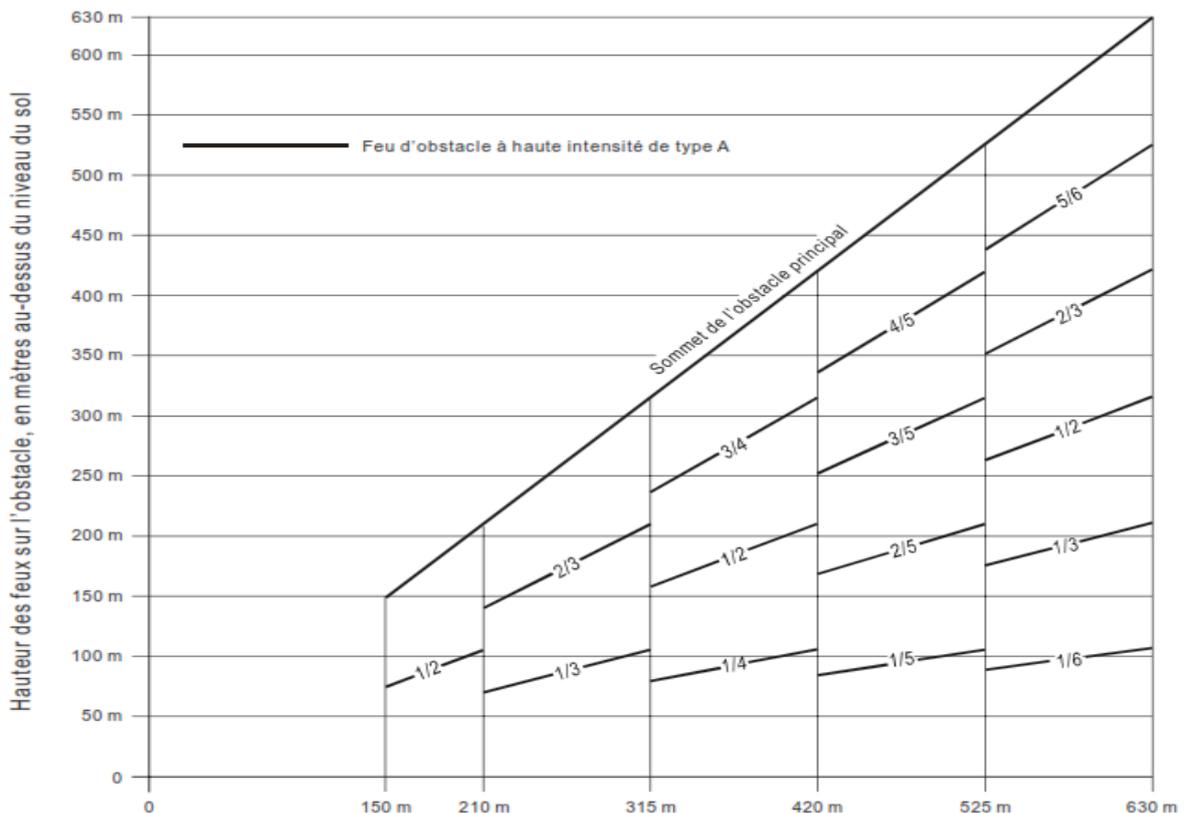
Figure A6-4. Dispositif de balisage d'obstacle double à moyenne intensité de type A/type B



Hauteur de l'obstacle, en mètres au-dessus du niveau du sol

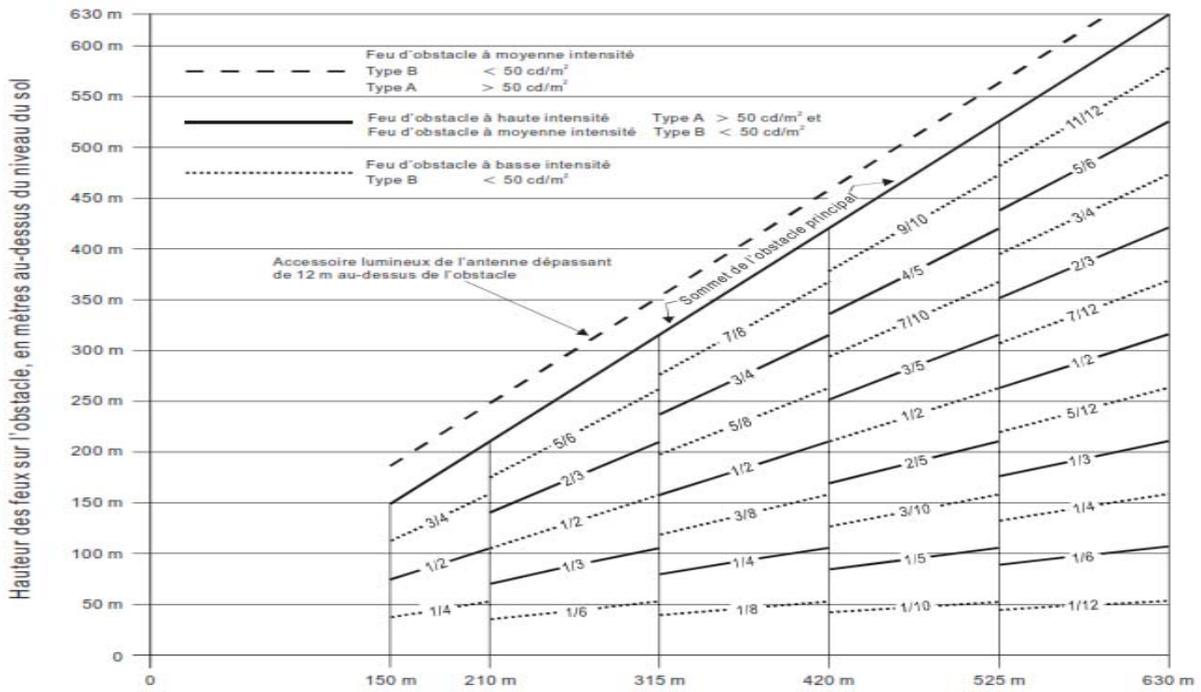
Dans le cas d'obstacles d'une hauteur de plus de 150 m au-dessus du niveau du sol, il est recommandé d'utiliser des feux d'obstacle à haute intensité. Si on utilise des feux à moyenne intensité, un marquage sera également nécessaire.

Figure A6-5. Dispositif de balisage d'obstacle double à moyenne intensité de type A/type C



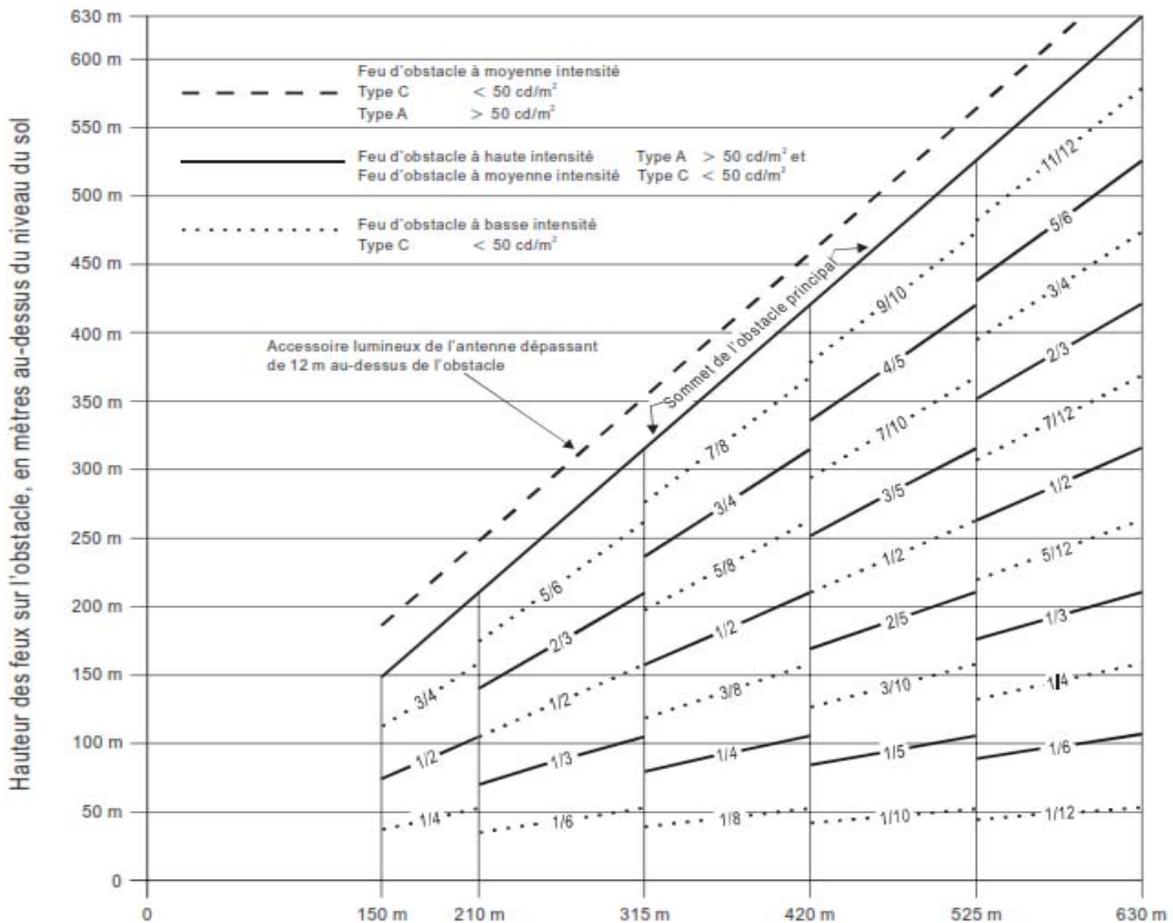
Hauteur de l'obstacle, en mètres au-dessus du niveau du sol

Figure A6-6. Dispositif de balisage d'obstacle à feux blancs à éclats à haute intensité de type A



Hauteur de l'obstacle, en mètres au-dessus du niveau du sol

Figure A6-7. Dispositif de balisage d'obstacle double à haute/moyenne intensité de type A/type B



Hauteur de l'obstacle, en mètres au-dessus du niveau du sol

Figure A6-8. Dispositif de balisage d'obstacle double à haute/moyenne intensité de type A/type C

NMO - A.
ÉLÉMENTS INDICATIFS COMPLÉTANT
LES DISPOSITIONS

DU RAC 07 – PARTIE 1

1. Nombre, implantation et orientation des pistes
Implantation et orientation

1.1 De nombreux facteurs interviennent dans la détermination de l'implantation et de l'orientation des pistes. Sans prétendre en faire l'énumération complète, ni en analyser les incidences, il paraît utile d'indiquer ceux d'entre eux dont l'examen est le plus souvent nécessaire. Ces facteurs peuvent se subdiviser en quatre catégories :

1.1.1 *Type d'exploitation.* Il convient de déterminer en particulier si l'aérodrome doit être utilisé dans toutes les conditions météorologiques ou dans les conditions météorologiques de vol à vue seulement, et si son utilisation est prévue de jour et de nuit, ou de jour seulement.

1.1.2 *Facteurs climatologiques.* Il convient de faire une étude sur le régime des vents pour déterminer le coefficient d'utilisation, et de tenir compte des remarques suivantes à cet égard.

a) Pour le calcul du coefficient d'utilisation on dispose en général de statistiques relatives au vent établies pour différentes gammes de vitesses et de directions, et la précision des calculs peut dépendre dans une grande mesure des hypothèses faites sur la répartition des observations entre ces gammes. À défaut de renseignements précis sur la répartition réelle on admettra une répartition uniforme, car ces hypothèses conduisent généralement, par rapport aux orientations de piste les plus favorables, à une évaluation par défaut du coefficient d'utilisation.

b) Les valeurs maximales de la composante transversale du vent indiquées au Chapitre 3, paragraphe 3.1.3, correspondent aux conditions normales. Il existe des facteurs qui peuvent nécessiter de réduire ces valeurs maximales pour un aérodrome déterminé, notamment :

- 1) différences importantes dans les caractéristiques de manœuvre, et les valeurs admissibles de la composante transversale du vent pour divers types d'avions (y compris les types d'avions futurs) dans chacune des catégories indiquées au paragraphe 3.1.3 ;
- 2) prépondérance des rafales ; nature des rafales ;
- 3) prépondérance d'une turbulence ; nature de la turbulence ;
- 4) possibilité d'utiliser une piste secondaire ;
- 5) largeur des pistes ;
- 6) état de la surface de piste ; la présence d'eau, de neige et de glace sur la piste ré-

duit la valeur maximale admissible de la composante transversale du vent ;

7) force du vent correspondant à la valeur maximale admissible de la composante transversale du vent.

Mais il convient aussi de procéder à l'étude des cas de faible visibilité et/ou de nuages bas et de prendre en considération leur fréquence ainsi que la direction et la vitesse des vents correspondants.

1.1.3 Topographie de l'emplacement de l'aérodrome, de ses approches et de ses abords, notamment :

a) respect des surfaces de limitation d'obstacles ;

b) utilisation actuelle et future des terrains ; il y a lieu de choisir l'orientation et la disposition de façon à protéger le plus possible les zones particulièrement sensibles (zones résidentielles, écoles, hôpitaux, etc.) contre la gêne due au bruit des aéronefs. Des renseignements détaillés sur cette question sont fournis dans le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), Partie 2, et dans les *Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829) ;

c) longueurs de piste actuelles et futures ;

d) coût des travaux de construction ;

e) possibilité d'implantation d'aides visuelles et non visuelles d'approche.

1.1.4 *Circulation aérienne au voisinage de l'aérodrome*, notamment :

a) proximité d'autres aérodromes ou de routes ATS ;

b) densité de la circulation ;

c) procédures de contrôle de la circulation aérienne et procédures d'approche interrompue.

Nombre de pistes dans chaque direction

1.2 Le nombre de pistes à prévoir dans chaque direction dépend du nombre de mouvements d'aéronefs à traiter.

2. Prolongements dégagés et prolongements d'arrêt

2.1 La décision d'aménager un prolongement d'arrêt et/ou un prolongement dégagé, comme solution de remplacement au problème de l'allongement d'une piste dépendra des caractéristiques physiques de la zone située au-delà de l'extrémité de piste et des spécifications de performances opérationnelles des avions qui utiliseront la piste. La longueur à donner à la piste, au prolongement d'arrêt et au prolongement dégagé est fonction des performances de décollage des avions, mais il faudrait aussi vérifier la

distance d'atterrissage nécessaire à ces avions pour s'assurer que la piste est assez longue pour l'atterrissage. Toutefois, la longueur d'un prolongement dégagé ne devrait pas dépasser la moitié de la longueur de roulement utilisable au décollage.

2.2 Les limites d'emploi relatives aux performances des avions nécessitent d'aménager une longueur suffisante pour permettre, une fois le décollage commencé, soit d'immobiliser l'avion, soit de poursuivre le décollage, avec sécurité. Pour les besoins des calculs, on suppose que les longueurs de piste, de prolongement d'arrêt et de prolongement dégagé aménagés sur l'aérodrome sont tout juste suffisantes pour l'avion qui a besoin de la plus grande distance de décollage et de la plus grande distance accélération-arrêt, compte tenu de sa masse au décollage, des caractéristiques de la piste et des conditions atmosphériques ambiantes. Dans ces conditions, il y a, pour chaque décollage, une vitesse appelée vitesse de décision ; au-dessous de cette vitesse, en cas de panne de moteur, il faut interrompre le décollage, tandis qu'au-dessus de cette vitesse le décollage doit être poursuivi. La poursuite du décollage nécessitera une distance de roulement au décollage et une distance de décollage très grandes si une panne de moteur se produit avant que ne soit atteinte la vitesse de décision, à cause de la vitesse insuffisante et de la puissance réduite disponible. Il ne serait pas difficile d'arrêter l'avion dans les limites de la distance restante utilisable pour l'accélération-arrêt, à condition que les mesures nécessaires soient prises immédiatement. Dans ce cas, la décision correcte serait d'interrompre le décollage.

2.3 D'autre part, si la panne de moteur se produit après que la vitesse de décision ait été atteinte, l'avion aura acquis une vitesse et une puissance suffisantes pour continuer le décollage avec sécurité dans les limites de la distance de décollage utilisable restante. Toutefois, à cause de la vitesse élevée, il y aurait des difficultés à immobiliser l'avion dans les limites de la distance accélération-arrêt utilisable restante.

2.4 La vitesse de décision n'est une vitesse fixe pour aucun avion mais peut être choisie par le pilote à l'intérieur de limites compatibles avec les valeurs utilisables de la distance accélération-arrêt et de la distance de décollage, la masse de l'avion au décollage, les caractéristiques de la piste et les conditions atmosphériques ambiantes sur l'aérodrome. Normalement, une plus grande vitesse de décision est choisie lorsque la distance accélération-arrêt utilisable est plus grande.

2.5 Il est possible d'obtenir une variété de combinaisons distance accélération-arrêt nécessaire/distance de décollage nécessaire pour répondre aux besoins d'un avion déterminé, compte tenu de sa masse au décollage, des caractéristiques de la piste et des conditions atmosphériques ambiantes. À chacune de ces combinaisons correspond une distance de roulement au décollage déterminée.

2.6 Le cas le plus fréquent est celui où la vitesse de décision est telle que la distance de décollage nécessaire et la distance accélération-arrêt nécessaire sont égales ; leur valeur commune est appelée longueur de piste équivalente. Lorsqu'il n'y a pas de prolongement d'arrêt ni de prolongement dégagé, ces distances sont toutes deux égales à la longueur de la piste. Cependant, si l'on fait pour le moment abstraction de la distance d'atterrissage, la piste ne doit pas constituer essentiellement la totalité de la longueur de piste équivalente, la distance de roulement nécessaire au décollage étant, bien entendu, inférieure à la longueur de piste équivalente. Celle-ci peut être par conséquent réalisée par une piste augmentée d'une longueur égale de prolongement dégagé et de prolongement d'arrêt au lieu d'être constituée par la totalité de la piste. Si une piste est utilisée pour le décollage dans les deux sens, il faudra aménager, à ses deux extrémités, des prolongements d'arrêt et des prolongements dégagés de même longueur. L'économie dans la longueur de piste est donc réalisée au prix d'une plus grande longueur totale.

2.7 Lorsqu'il est impossible pour des raisons d'ordre économique d'aménager un prolongement d'arrêt et que par suite seuls une piste et un prolongement dégagé doivent être aménagés, la longueur de piste (abstraction faite des besoins de l'atterrissage) devrait être égale à la distance accélération-arrêt nécessaire, ou à la longueur de roulement nécessaire au décollage, si celle-ci est plus grande. La distance utilisable au décollage sera égale à la somme de la longueur de la piste et de la longueur du prolongement dégagé.

2.8 On pourra déterminer comme il est indiqué ci-après la longueur minimale de piste et la longueur maximale de prolongement d'arrêt ou de prolongement dégagé qu'il faut aménager, en utilisant les données du manuel de vol de l'avion considéré comme critique du point de vue des longueurs de piste nécessaires :

a) s'il est possible, sur le plan économique, d'aménager un prolongement d'arrêt, les longueurs à prévoir correspondent à la longueur de piste équivalente. La longueur de piste est la plus grande des deux distances suivantes : distance de roulement au décollage ou distance d'atterrissage nécessaire. Si la distance accélération-arrêt nécessaire est plus grande que la longueur de piste ainsi déterminée, l'excédent peut être assuré par un prolongement d'arrêt, généralement à chaque extrémité de la piste. Il faut en outre aménager un prolongement dégagé de même longueur que le prolongement d'arrêt ;

b) s'il n'est pas question d'aménager un prolongement d'arrêt, la longueur de piste est la distance d'atterrissage nécessaire ou la distance accélération-arrêt nécessaire, si celle-ci est plus grande, correspondant à la plus faible valeur possible de la vitesse de décision. L'excédent, par rapport à la longueur de la piste, de la distance

de décollage peut être fourni par un prolongement dégagé, généralement à chaque extrémité de la piste.

2.9 Outre les considérations ci-dessus, le concept du prolongement dégagé peut s'appliquer, dans certains cas, à une situation dans laquelle la distance de décollage nécessaire avec tous les moteurs en fonctionnement dépasse la distance nécessaire avec un moteur hors de fonctionnement.

2.10 L'économie permise par un prolongement d'arrêt peut être complètement perdue si, chaque fois qu'il a été utilisé, le prolongement d'arrêt doit être à nouveau nivelé et compacté. Par conséquent, le prolongement d'arrêt doit être aménagé de façon à pouvoir supporter un nombre minimal d'applications de la charge correspondant à l'avion auquel ce prolongement est destiné sans qu'il en résulte de dommages pour la structure de l'avion.

3. Calcul des distances déclarées

3.1 Pour chaque direction de piste, les distances à calculer sont la distance de roulement utilisable au décollage (TORA), la distance utilisable au décollage (TODA), la distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA) et la distance utilisable à l'atterrissage (LDA).

3.2 Si la piste ne comporte ni prolongement d'arrêt ni prolongement dégagé, le seuil étant lui-même situé à l'extrémité de la piste, les quatre distances déclarées devraient normalement avoir la même longueur que la piste [voir Figure A-1 (A)].

3.3 Si la piste comporte un prolongement dégagé (CWY), la TODA comprendra la longueur du prolongement dégagé [voir Figure A-1 (B)].

3.4 Si la piste comporte un prolongement d'arrêt (SWY), l'ASDA comprendra la longueur du prolongement d'arrêt [voir Figure A-1 (C)].

3.5 Si le seuil est décalé, la LDA sera diminuée de la distance de décalage du seuil [voir Figure A-1 (D)]. Le décalage du seuil n'affecte la LDA que dans le cas des approches exécutées du côté du seuil en question ; aucune des distances déclarées n'est affectée dans le cas des opérations exécutées dans l'autre direction.

3.6 Les Figures A-1 (B) à A-1 (D) représentent une piste dotée d'un prolongement dégagé, d'un prolongement d'arrêt, ou d'un seuil décalé. Si la piste comporte plusieurs de ces caractéristiques, plusieurs des distances déclarées seront modifiées, les modifications obéissant toutefois au même principe illustré. Le cas d'une piste comportant toutes ces caractéristiques est représenté à la Figure A-1 (E).

3.7 La Figure A-1 (F) propose un modèle de présentation des renseignements sur les distances déclarées. Lorsqu'une piste ne peut être utilisée dans un sens donné pour le décollage ou l'atterrissage, en raison d'une interdiction d'ordre opérationnel, la mention « non utilisable » ou l'abréviation « NU » doit être indiquée.

4. Pentes d'une piste

4.1 Distance entre changements de pente

L'exemple suivant illustre la façon dont il faut déterminer la distance entre changements de pente (voir Figure A-2) :

Pour une piste identifiée par le chiffre de code 3, D ne devra pas être inférieur à :

$$15\,000 (|x - y| + |y - z|) \text{ m}$$

$|x - y|$ désignant la valeur absolue de $x - y$

$|y - z|$ désignant la valeur absolue de

$$y - z$$

Si l'on suppose que $x = + 0,01$

$$y = - 0,005$$

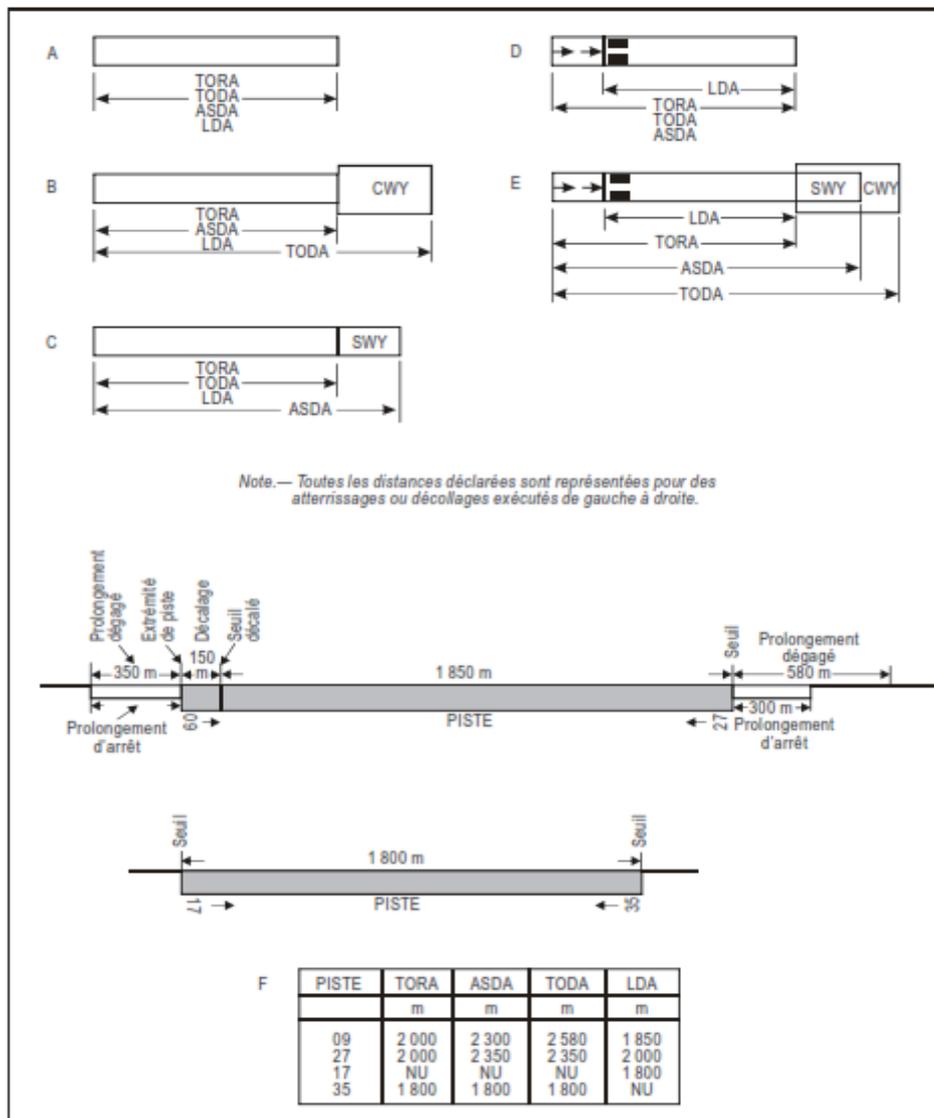
$$z = + 0,005$$

On a: $|x - y| = 0,015$

On a: $|y - z| = 0,01$

Pour être conforme aux spécifications, D ne devrait pas être inférieur à :

$$15\,000 (0,015 + 0,01) \text{ m} = 15\,000 \times 0,025 = 375 \text{ m}$$



Point
Figure A-1. Représentation des distances déclarées

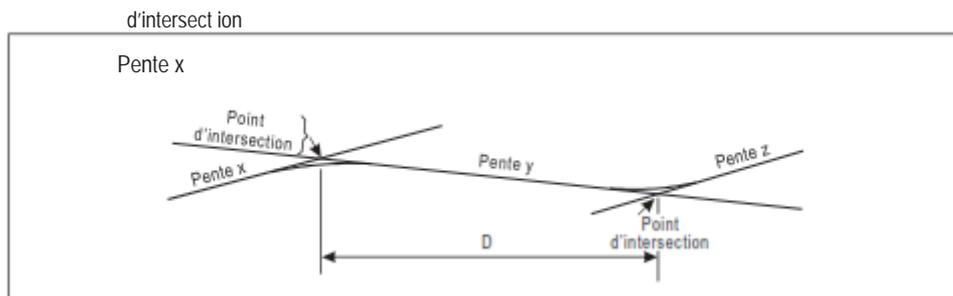


Figure A-2. Profil de l'axe de piste

4.2 Étude relative aux pentes longitudinale et transversale

Lorsqu'il est envisagé de construire une piste qui combinera les valeurs extrêmes autorisées en vertu du Chapitre 3, paragraphe 3.1.13 à 3.1.19, pour les pentes et changements de pente, il sera procédé à une étude en vue d'assurer que le profil de surface qui en résulte ne nuira pas à l'exploitation des avions.

4.3 Aire d'emploi du radioaltimètre

Pour les avions qui font des approches au pilote automatique et des atterrissages automatiques (par tous les temps), il doit être évité les changements de pente ou de les limiter au strict minimum sur une aire rectangulaire d'au moins 300 m de longueur située avant le seuil d'une piste avec approche de précision. L'aire devra être symétrique par rapport au prolongement de l'axe de la piste et avoir une largeur d'environ 120 m. Lorsque des circonstances particulières le justifient, on peut réduire cette largeur à un minimum de 60 m si une étude aéronautique indique qu'une telle réduction ne compromettra pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs. En effet, ces avions sont équipés d'un radioaltimètre pour le guidage final en hauteur et en arrondi et, lorsque l'avion est à la verticale du terrain situé juste en amont du seuil, le radioaltimètre commence

à fournir des indications au pilote automatique pour l'arrondi automatique. Lorsque les changements de pente ne peuvent être évités, le taux de variation entre deux pentes consécutives ne devra pas dépasser 2 % sur 30 m.

5. Planéité des surfaces de pistes

5.1 Lors de l'adoption de marges de tolérances pour les irrégularités de la surface des pistes, la norme de construction ci-après est applicable sur de courtes distances de l'ordre de 3 m, et elle est conforme à une technique rationnelle :

Excepté à l'endroit de la crête d'un bombement ou à l'endroit des caniveaux d'assèchement, la surface de la couche portante doit présenter, une fois finie, une planéité telle qu'en posant une règle à araser de 3 m, en un point quelconque et dans n'importe quel sens, il n'existe en aucun point un écart supérieur à 3 mm entre le bord inférieur de la règle et la surface de la chaussée.

5.2 L'installation de feux de piste encastrés ou de grilles d'écoulement à la surface des pistes doit être effectuée avec précaution de manière à garder à la surface une planéité satisfaisante.

5.3 Les mouvements des aéronefs et les variations dans le tassement des fondations de la chaussée finiront par accentuer les irrégularités de la surface. De légers dépassements des tolérances ci-dessus n'entraîneront pas sérieusement l'exploitation aérienne. D'une manière générale, des irrégularités de 2,5 cm à 3 cm sur une distance de 45 m sont admissibles. Même si le dépassement maximal acceptable varie avec la catégorie et la vitesse de l'aéronef considéré, il est possible d'estimer jusqu'à un certain point les limites des irrégularités acceptables de la surface. Le tableau ci-après indique les limites des irrégularités temporairement acceptables et celles des irrégularités excessives. Si les limites des irrégularités temporairement acceptables sont dépassées, des mesures correctrices doivent être prises rapidement pour améliorer la qualité de roulement. En cas de dépassement des limites des irrégularités excessives, il convient, si l'on veut maintenir l'exploitation aérienne, de prendre immédiatement des mesures pour corriger les tronçons de piste qui présentent ces défauts d'uni.

Irrégularité de la surface	Longueur minimale acceptable de l'irrégularité (en m)								
	3	6	9	12	15	20	30	45	60
Hauteur (ou profondeur) maximale des irrégularités de la surface (en cm)	3	3,5	4	5	5,5	6	6,5	8	10
Hauteur (ou profondeur) des irrégularités de la surface temporairement acceptables (en cm)	3,5	5,5	6,5	7,5	8	9	11	13	15

Dans le présent contexte, l'expression « irrégularités de la surface » désigne des écarts isolés par rapport au niveau de la surface qui ne suivent pas une pente uniforme dans un tronçon de piste donné, et l'expression « tronçon de piste » désigne un segment de piste caractérisé par une pente ascendante, descendante ou nulle. La longueur de ce segment est en général comprise entre 30 et 60 mètres et peut être supérieure, selon le profil longitudinal et l'état de la chaussée.

5.4 La Figure A-3 offre une comparaison entre les critères d'uni de la surface fixés par l'OACI et ceux établis par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis.

5.5 La déformation de la piste avec le temps peut également augmenter le risque de la formation de flaques d'eau. Les flaques d'environ 3 mm de profondeur, surtout si elles sont situées en des endroits de la piste où les avions à l'atterrissage roulent à grande vitesse, peuvent provoquer un hydroplanage qui peut ensuite se poursuivre sur une piste recouverte d'une couche d'eau beaucoup plus mince. L'élaboration de meilleurs éléments indicatifs sur la longueur et la profondeur des flaques pour l'hydroplanage fait actuellement l'objet d'une étude.

6. Évaluation des caractéristiques de frottement des surfaces en dur couvertes de neige, de neige fondante, de glace ou de givre

6.1 Il est nécessaire pour l'exploitation de disposer de renseignements sûrs et uniformes sur l'état de surface des pistes contaminées. Le type des contaminants, leur répartition et, pour les contaminants non compacts, leur épaisseur, sont évalués pour chaque tiers de la piste. Une indication des caractéristiques de frottement de la surface aide à l'évaluation de l'état de surface des pistes. On peut l'obtenir au moyen d'appareils de mesure du frottement ; cependant, il n'y a pas de consensus international sur la possibilité de corrélérer directement les résultats obtenus au moyen de ces appareils et les performances des aéronefs. Toutefois, la traînée qu'exer-

cent des contaminants tels que la neige fondante, la neige mouillée et la glace mouillée sur la roue de mesure de l'équipement peut, entre autres facteurs, donner lieu à des indications qui ne sont pas fiables.

6.2 Il devrait être démontré que tout appareil de mesure du frottement utilisé pour prévoir les performances de freinage des aéronefs selon une procédure locale ou nationale convenue permet une corrélation de ces performances d'une façon acceptable pour l'État. On trouvera des renseignements sur les pratiques d'un État assurant la corrélation directe avec les performances de freinage des aéronefs à la NMO A de la Circulaire 329 de l'OACI — Évaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes.

6.3 Le frottement d'une piste peut être évalué de façon descriptive, sous forme d'« estimation du frottement de la surface ». Le frottement estimatif d'une surface de piste est qualifié de « bon », « moyen-bon », « moyen », « moyen-médiocre » et « médiocre » et est indiqué dans le RAC 18 PARTIE 1, NMO 2, « Imprimé SNOWTAM » et dans les PANS-ATM, Chapitre 12, section 12.3, « Expressions conventionnelles ATC ».

6.4 Il a été illusoire, au fil des ans, de chercher à établir un lien entre le freinage et les mesures du frottement. La principale raison est que l'industrie n'a pas réussi jusqu'à présent à surmonter l'incertitude globale associée aux lectures des appareils de mesure. Il convient donc de n'utiliser les lectures que dans le cadre d'une évaluation générale de l'état de la piste. Une différence majeure entre les appareils de type décéléromètre et les autres types est que dans le cas du décéléromètre, l'opérateur fait partie intégrante du processus de mesure. De plus, en exécutant la mesure, l'opérateur peut sentir le comportement du véhicule sur lequel le décéléromètre est installé et sentir ainsi le processus de décélération. Cela fournit des renseignements supplémentaires dans le processus global d'évaluation.

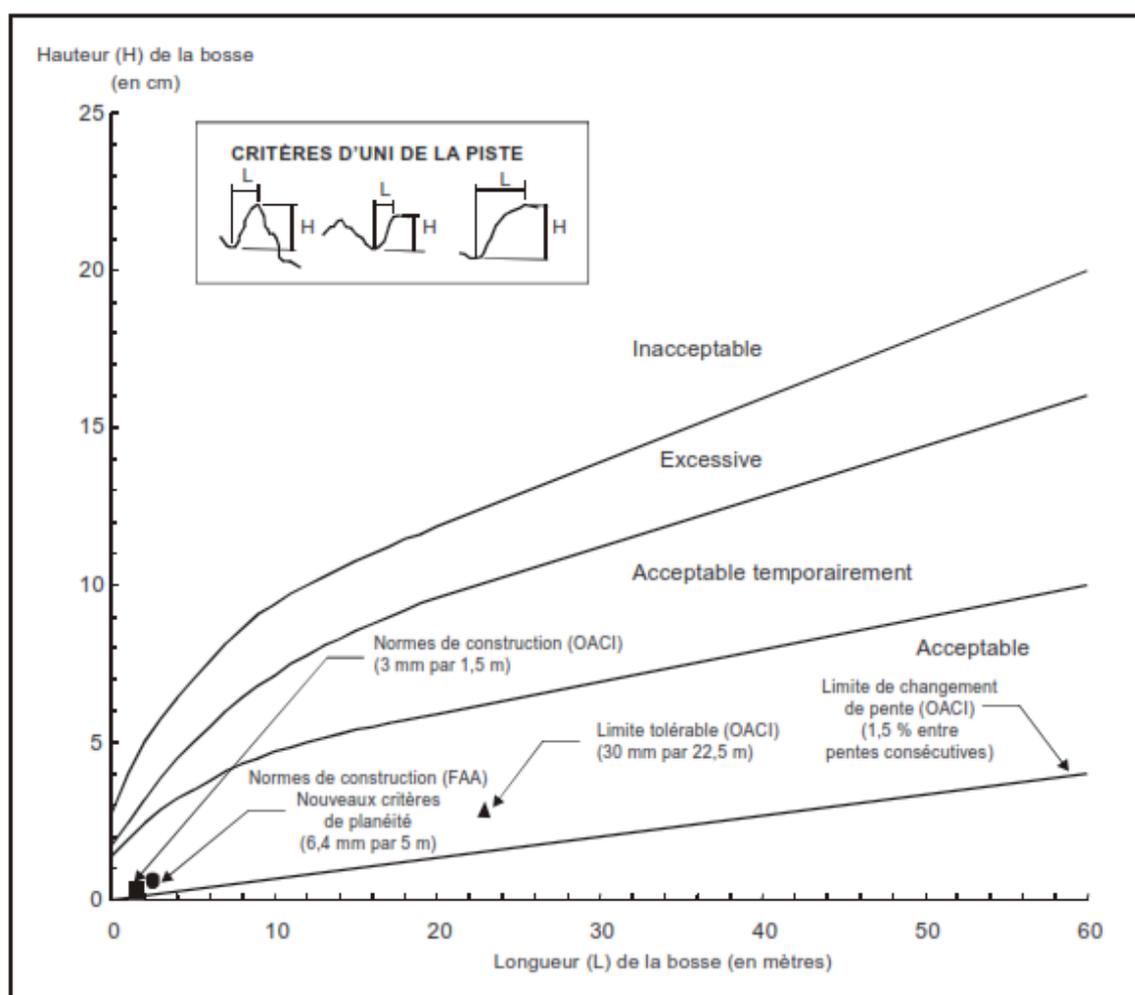


Figure A-3. Comparaison des critères d'uni

6.5 Il a été jugé nécessaire de fournir des renseignements sur l'état de surface évalué, y compris l'estimation du frottement de la surface, pour chaque tiers de la longueur de la piste. Les tiers sont identifiés par les lettres A, B et C. Pour les besoins de la communication des renseignements aux organismes des services aéronautiques, la section A est toujours celle qui se trouve du côté de la piste dont le numéro d'identification est le plus bas. Toutefois, lorsqu'on donne des renseignements à un pilote pour l'atterrissage, les tronçons de piste sont appelés première, deuxième ou troisième partie de la piste. On entend toujours par « première partie » le premier tiers de la piste dans le sens de l'atterrissage. Les évaluations se font le long de deux lignes paral-

lèles à l'axe de la piste, situées à environ 3 m de part et d'autre de cet axe, ou à la distance par rapport à l'axe qui correspond à l'utilisation la plus fréquente. Les évaluations ont pour objet de déterminer le type, l'épaisseur et l'étendue des contaminants et leur effet sur le frottement de surface estimatif, compte tenu des conditions météorologiques dominantes, pour les sections A, B et C. Lorsqu'on utilise un appareil de mesure continue du frottement, on obtient des valeurs moyennes à partir des coefficients enregistrés pour chaque section. Lorsqu'on utilise un appareil de mesure ponctuelle du frottement, dans le cadre de l'évaluation globale, au moins trois essais devraient être effectués sur chaque tiers de piste lorsque c'est possible. Les renseignements recueillis et évalués concernant l'état de la surface de la chaussée sont diffusés en utilisant les formulaires préparés par les États pour les SNOWTAM et les NOTAM. Voir le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e Partie.

6.6 Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e Partie, donne des éléments indicatifs sur l'emploi uniforme de l'équipement d'essai ainsi que des renseignements sur l'élimination des contaminants superficiels et l'amélioration du frottement.

7. Détermination des caractéristiques de frottement de la surface aux fins de la construction et de l'entretien

Les éléments indicatifs de la présente section traitent de la mesure fonctionnelle des aspects liés au frottement dans le cadre de la construction et de l'entretien des pistes. L'aspect opérationnel est exclu, par opposition à la mesure fonctionnelle du frottement sur des pistes couvertes de contaminants. Les appareils utilisés pour effectuer des mesures fonctionnelles pourraient également servir à l'exécution de mesures opérationnelles, mais dans ce cas les chiffres du Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e Partie, Tableau 3-1, ne seraient pas pertinents.

7.1 Les caractéristiques de frottement de la surface d'une piste en dur devraient être :

a) évaluées lorsque la piste vient d'être construite ou que sa surface a été refaite (Chapitre 3, paragraphe 3.1.25) ; et

b) évaluées périodiquement aux fins de la détermination de la glissance (Chapitre 10, paragraphe 10.2.4).

7.2 L'état d'un revêtement de piste est généralement évalué dans des conditions « piste sèche » en utilisant un appareil de mesure continue du frottement automouillant. Les essais d'évaluation des caractéristiques de frottement sont effectués sur des surfaces propres, lorsque les pistes viennent d'être construites ou que leur surface a été refaite.

7.3 On vérifie périodiquement le frottement de la surface des chaussées afin d'éviter qu'il ne tombe au-dessous du niveau minimal spécifié par l'État. Lorsque l'on constate que le frottement d'une piste, sur quelque portion que ce soit, est inférieur au ni-

veau minimal fixé, ce renseignement est publié dans un NOTAM, qui précise également la portion de la piste qui est touchée ainsi que l'endroit sur la piste. Des mesures d'entretien correctif doivent être prises sans délai. Les mesures du frottement sont faites à des intervalles de temps qui permettent de détecter les pistes qui doivent être entretenues ou dont la surface nécessite un traitement spécial avant que la situation ne devienne grave. Les intervalles de temps entre les mesures et la fréquence moyenne de celles-ci dépendent de facteurs tels que les types d'aéronefs et la fréquence des mouvements, les conditions climatiques, le type de chaussée, le nettoyage de la chaussée et les besoins d'entretien.

7.4 Les mesures du frottement sur les pistes existantes, les pistes neuves ou les pistes dont le revêtement a été refait sont effectuées au moyen d'un appareil de mesure continue du frottement équipé d'un pneu lisse. Cet appareil devrait utiliser un moyen d'automouillage qui permet de mesurer le frottement de la surface lorsqu'elle est couverte d'une pellicule d'eau de 1 millimètre d'épaisseur.

7.5 S'il y a lieu de croire que les caractéristiques de frottement d'une piste peuvent être réduites en raison d'un écoulement insuffisant dû à de mauvaises pentes ou à l'existence de dépressions, des mesures supplémentaires sont effectuées dans les conditions naturelles représentatives d'une chute de pluie dans la région. La différence entre ces mesures et les précédentes réside dans le fait que la profondeur des flaques d'eau sur les portions de la piste où l'écoulement est insuffisant est normalement plus grande quand il pleut. Les mesures supplémentaires permettent donc mieux de déterminer les zones posant problème, dont le faible coefficient de frottement pourrait être à l'origine d'hydroplanage. Si les circonstances ne permettent pas d'effectuer les mesures dans des conditions naturelles représentatives d'une pluie, la pluie pourra être simulée (voir la section 8).

7.6 Lorsqu'on procède à des mesures du frottement en utilisant un appareil de mesure continue du frottement automouillant, il ne faut pas oublier que la variation du coefficient de frottement en fonction de la vitesse est très limitée en présence de neige compactée ou de glace mais qu'au contraire une piste mouillée provoque une baisse du frottement lorsque la vitesse augmente. Cependant, le taux de décroissance du frottement diminue à mesure que la vitesse augmente. Parmi les facteurs qui influencent le coefficient de frottement des pneus sur la surface des pistes, la texture de ces dernières est particulièrement importante. Si la piste présente une bonne macrotexture qui permet à l'eau de s'échapper de sous le pneu, le frottement sera moins affectée par la vitesse. En revanche, une surface à macrotexture médiocre cause une plus importante baisse du frottement à mesure que la vitesse augmente.

7.7 En application du RAC 07 - PARTIE 1, les États doivent spécifier un niveau de frottement minimal au-dessous duquel il convient de prendre des mesures d'entretien correctif. Comme critères en ce

qui concerne les caractéristiques de frottement de la surface des pistes neuves ou des pistes dont la surface a été refaite et la planification de leur entretien, l'État peut établir un niveau de planification de l'entretien au-dessous duquel l'entretien correctif approprié devrait être effectué pour améliorer le frottement. Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e Partie, contient des indications sur l'établissement du niveau de planification de l'entretien et du niveau minimal de frottement pour les surfaces de piste en usage.

8. Caractéristiques de drainage de l'aire de mouvement et des aires adjacentes

8.1 Généralités

8.1.1 Un écoulement rapide de l'eau de surface est une considération primordiale de sécurité dans la conception, la construction et l'entretien de l'aire de mouvement et des aires adjacentes. L'objectif est de réduire au minimum l'épaisseur de la pellicule d'eau présente sur la surface en amenant l'eau à s'écouler de la piste par le plus court trajet possible, et en particulier hors de la zone de parcours des roues. Il se produit deux processus de drainage distincts :

a) l'écoulement naturel des eaux superficielles depuis le sommet de la surface de la chaussée jusqu'à ce qu'elles atteignent le plan d'eau de réception final, tel que rivière ou autres plans d'eau ;

b) le drainage dynamique de l'eau superficielle piégée sous un pneu en mouvement jusqu'à ce qu'elle arrive en dehors de la zone de contact pneu-sol.

8.1.2 Les deux processus peuvent être contrôlés par :

a) la conception ;

b) la construction ; et

c) l'entretien des chaussées afin d'éviter l'accumulation d'eau sur la surface de la chaussée.

8.2 Conception de la chaussée

8.2.1 Le drainage superficiel est une exigence fondamentale et sa fonction est de réduire au minimum l'épaisseur de la pellicule d'eau présente sur la surface. L'objectif est d'amener l'eau à s'écouler de la piste par le trajet le plus court. Un bon drainage superficiel est assuré principalement par une pente bien conçue (dans le sens longitudinal et dans le sens transversal).

La pente longitudinale et transversale combinée qui en résulte est le parcours pour le ruissellement de drainage naturel. Ce parcours peut être raccourci par l'addition de rainures transversales.

8.2.2 Un drainage dynamique est réalisé par la texture incorporée dans la surface de la chaussée. Le

pneu qui roule accroît la pression de l'eau et expulse l'eau par les canaux d'échappement ménagés par la texture. Le drainage dynamique de la zone de contact pneu-sol peut être amélioré par l'addition de sillons transversaux à la condition que ceux-ci fassent l'objet d'un entretien rigoureux.

8.3 Construction de la chaussée

8.3.1 Par la construction, les caractéristiques de drainage sont incorporées dans la chaussée. Ces caractéristiques de la surface sont :

a) les pentes ;

b) la texture :

1) microtexture ;

2) macrotexture.

8.3.2 Les pentes pour les différentes parties de l'aire de mouvement et les aires adjacentes sont décrites dans le Chapitre 3 et les chiffres sont donnés en pourcentages. D'autres éléments indicatifs figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^{ère} Partie, Chapitre 5.

8.3.3 La texture est décrite dans les documents comme microtexture ou macrotexture. Ces termes sont interprétés différemment dans différents secteurs de l'aviation.

8.3.4 La microtexture est la texture de chacune des pierres et n'est guère perceptible à l'œil nu. Elle est considérée comme un élément primordial de la résistance au dérapage à faibles vitesses. Sur surface mouillée à plus grandes vitesses une pellicule d'eau peut empêcher le contact direct entre les aspérités de la surface et le pneu du fait d'un drainage insuffisant de la zone de contact pneu-sol.

8.3.5 La microtexture est une qualité qui fait partie intégrante de la surface de la chaussée. Si l'on spécifie un matériau broyé qui résistera au polissage de la microtexture, le drainage de fines pellicules d'eau est assuré pendant une plus longue période. La résistance au polissage est exprimée par le coefficient de polissage accéléré (CPA), ce qui est en principe une valeur obtenue à partir d'une mesure du frottement selon des normes internationales. Ces normes définissent le CPA minimal en fonction duquel un matériau présentant une bonne microtexture peut être sélectionné.

8.3.6 Un problème majeur avec la microtexture est qu'elle peut changer rapidement sans que ce soit facile à déceler.

Un exemple type est l'accumulation de dépôts de caoutchouc dans la zone de toucher des roues, qui masquera en grande partie la microtexture sans réduire nécessairement la macrotexture.

8.3.7 La macrotexture est la texture des pierres individuelles. Cette échelle de texture peut être ap-

proximativement appréciée à l'œil nu. La macrotexture est créée principalement par la taille des granulats utilisés ou par le traitement de surface de la chaussée. Elle est le facteur majeur qui influence la capacité de drainage à grande vitesse. Les matériaux seront sélectionnés en fonction de leur capacité à produire une bonne macrotexture.

8.3.8 Le but primordial du rainurage d'une surface de piste est d'améliorer le drainage superficiel. Le drainage naturel peut être ralenti par la texture de la surface, mais le rainurage peut accélérer le drainage en raccourcissant le parcours d'écoulement des eaux et en augmentant le débit d'écoulement des eaux.

8.3.9 Pour la mesure de la macrotexture, des méthodes simples ont été mises au point, comme la méthode d'étalement de couches de graisse ou de sable. Ces méthodes sont décrites dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e Partie.

Elles ont été employées pour les premières recherches sur lesquelles sont basées les spécifications actuelles de navigabilité, qui font référence à une classification qui établit des catégories de macrotexture de A à E. Cette classification a été mise au point en utilisant des techniques de mesure par étalement de couche de sable ou de graisse, et publiée en 1971 par l'ESDU (Engineering Sciences Data Unit). Classification des pistes sur la base des renseignements de texture provenant de l'ESDU 71026.

Classification	Profondeurs de la texture (mm)
A	0,10 – 0,14
B	0,15 – 0,24
C	0,25 – 0,50
D	0,51 – 1,00
E	1,01 – 2,54

8.3.10 En employant cette classification, la valeur seuil entre microtexture et macrotexture est une profondeur de texture moyenne (MTD) de 0,1 mm. En rapport avec cette échelle, la performance normale d'un aéronef sur piste mouillée est basée sur une texture donnant des qualités de drainage et de frottement à mi-chemin entre les classifications B et C (0,25 mm).

Un drainage amélioré grâce à une meilleure texture pourrait être une qualification pour une meilleure classe de performance des aéronefs. Un tel crédit doit cependant être en accord avec la documentation des aviateurs et avoir l'accord de l'État.

Actuellement, on crédite les pistes à couche de frottement rainurée ou poreuse répondant à des critères de conception, de construction et d'entretien acceptables pour l'État. Les normes de certification harmonisées de certains États font référence à la texture en donnant des qualités de drainage et de frottement à mi-chemin entre les classifications D et E (1,0 mm).

8.3.11 Pour la construction, la conception et l'entretien, les États emploient différentes normes internationales.

Actuellement, la norme ISO 13473-1 : Characterization of pavement texture by use of surface profiles — Part 1:

Determination of Mean Profile Depth relie la technique de mesure volumétrique avec les techniques de mesure du profil sans contact donnant des valeurs de texture comparables. Ces normes décrivent la valeur seuil entre microtexture et macrotexture comme 0,5 mm. La méthode volumétrique a une fourchette de validité de 0,25 à 5 mm MTD. La méthode de la profilométrie a une fourchette de validité de 0 à 5 mm MPD (mean profile depth). Les valeurs de MPD et MTD diffèrent du fait de la taille finie des sphères de verre employées dans la technique volumétrique et parce que la MPD est tirée d'un profil bidimensionnel plutôt que d'une surface tridimensionnelle. Il faut donc établir une équation de transformation pour l'équipement de mesure employé pour relier la MPD à la MTD.

8.3.12 L'échelle ESDU groupe les surfaces de pistes sur la base de la macrotexture, de A à E, où E représente la surface ayant la meilleure capacité de drainage dynamique. L'échelle ESDU tient donc compte des caractéristiques de drainage dynamique de la chaussée. Ménager des sillons sur n'importe laquelle de ces surfaces accroît la capacité de drainage dynamique. La capacité de drainage dynamique de la surface qui en résulte est donc fonction de la texture (A à E) et du rainurage. La contribution du rainurage est fonction de la taille des sillons et de l'espacement entre les sillons. Les aéroports exposés à des pluies fortes ou torrentielles doivent veiller à ce que la chaussée et les aires adjacentes aient une capacité d'écoulement des eaux permettant de résister à ces précipitations ou imposer des limites à l'utilisation des chaussées dans ces conditions extrêmes. Ces aéroports devraient chercher à avoir les pentes maximales admissibles et à utiliser des granulats présentant de bonnes caractéristiques de drainage. Ils devraient également envisager d'avoir des chaussées rainurées de la classe E pour garantir que la sécurité ne soit pas compromise.

8.4 Entretien des caractéristiques d'écoulement des eaux de la chaussée

8.4.1 La macrotexture ne change pas à court délai mais l'accumulation de caoutchouc peut combler la texture et réduire ainsi la capacité de drainage, ce qui peut compromettre la sécurité. De plus, la structure de la piste peut changer avec le temps et donner des irrégularités qui entraînent la formation de flaques d'eau après la pluie. On trouvera des éléments indicatifs sur l'enlèvement du caoutchouc et les irrégularités dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e Partie. Des éléments indicatifs sur les méthodes d'amélioration de la texture de surface figurent dans le Manuel de conception des aéroports (Doc 9157), 3^e Partie.

8.4.2 Lorsqu'on a recours au rainurage, on devrait faire des inspections régulières des rainures pour vérifier qu'il n'y a pas eu de détérioration et qu'elles

sont en bon état. On trouvera des éléments indicatifs sur l'entretien des chaussées dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2^e et 9^e Parties, et dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie.

8.4.3 Une opération de grenailage peut être effectuée afin d'améliorer la macrotexture de la chaussée.

9. Bandes

9.1 Accotements

9.1.1 Les accotements d'une piste ou d'un prolongement d'arrêt doivent être aménagés ou construits de manière à réduire au minimum les risques courus par un avion qui s'écarte de la piste ou du prolongement d'arrêt. Les paragraphes ci-après donnent des indications sur certains problèmes spéciaux susceptibles de se poser et sur la question complémentaire des mesures propres à éviter les projections de pierres ou autres objets à l'intérieur des turbomachines.

9.1.2 En certains cas, le terrain naturel de la bande peut avoir une force portante suffisante pour servir d'accotement sans aménagement spécial. Lorsqu'un aménagement spécial est nécessaire, la méthode utilisée dépendra des conditions locales du terrain et de la masse des avions auxquels la piste est destinée. Des essais de terrain faciliteront la détermination de la meilleure méthode d'amélioration (par exemple : assèchement, stabilisation, traitement superficiel ou léger revêtement).

9.1.3 Il convient également de concevoir les accotements de manière à éviter l'aspiration de pierres ou d'autres objets par les turbomachines. Les facteurs à prendre en considération sont analogues à ceux qui sont exposés dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 2^e Partie, pour les accotements des voies de circulation, aussi bien en ce qui concerne les mesures spéciales éventuellement nécessaires que la largeur sur laquelle il convient d'appliquer ces mesures.

9.1.4 Lorsque les accotements ont subi un traitement spécial, soit en vue d'obtenir la force portante requise, soit pour éviter la présence de pierres ou d'autres objets, des difficultés peuvent se produire par suite d'un manque de contraste entre l'aspect de la surface de piste et celui de la bande. Pour éliminer cette difficulté, on peut ou bien rétablir le contraste entre la surface de la piste et celle de la bande par traitement de la surface, ou bien apposer des marques latérales de piste.

9.2 Objets situés sur les bandes

À l'intérieur de la partie de la bande contiguë à la piste, des mesures devraient être prises pour éviter que, lorsqu'une roue d'avion s'enfonce dans le sol, elle ne heurte une surface verticale en dur. Des problèmes particuliers peuvent se poser lorsque des montures de feux de piste ou d'autres objets sont situés sur la bande ou à l'intersection de la piste et

d'une voie de circulation ou d'une autre piste. Dans le cas de constructions telles que des pistes ou des voies de circulation dont la surface doit également être de niveau avec la surface de la bande, une arête verticale peut être éliminée en ménageant un biseau depuis le sommet de la construction jusqu'à 30 cm au moins au-dessous du niveau de la surface de la bande.

D'autres objets dont les fonctions n'exigent pas qu'ils soient au niveau de la surface devraient être enterrés à une profondeur de 30 cm au moins.

9.3 Nivellement d'une bande dans le cas des pistes avec approche de précision

Le Chapitre 3, paragraphe 3.4.8, stipule que, lorsque le chiffre de code est 3 ou 4, sur une distance d'au moins 75 m de l'axe, la partie d'une bande dans laquelle se trouve une piste aux instruments présente une aire nivelée. Avec les mêmes chiffres de code, pour une piste avec approche de précision, il peut être souhaitable d'adopter une plus grande largeur. La Figure A-4 représente la forme et les dimensions d'une bande plus large qui peut être envisagée pour une telle piste ; cette bande a été conçue à partir des renseignements recueillis sur les cas d'aéronefs qui sortent latéralement des pistes. La partie à niveler s'étend jusqu'à une distance de 105 m de l'axe ; toutefois, cette distance est réduite graduellement à 75 m de l'axe aux deux extrémités de la bande, sur une longueur de 150 m à partir de chaque extrémité de la piste.

10. Aires de sécurité d'extrémité de piste

10.1 Lorsqu'une aire de sécurité d'extrémité de piste est aménagée conformément aux dispositions du Chapitre 3, il faudra envisager de lui donner une longueur suffisante pour que ses limites ne soient jamais dépassées dans les cas de dépassement de piste et d'atterrissages trop courts qui peuvent découler d'une combinaison de facteurs opérationnels défavorables correspondant à une probabilité raisonnable. Sur les pistes avec approche de précision, le radiophare d'alignement de piste ILS constitue normalement le premier obstacle qui se présente et l'aire de sécurité d'extrémité de piste devra s'étendre jusqu'à cette installation. Dans d'autres circonstances, le premier obstacle peut être une route, une voie ferrée ou tout autre obstacle naturel ou artificiel. L'aménagement de l'aire de sécurité d'extrémité de piste devrait prendre en compte ces obstacles.

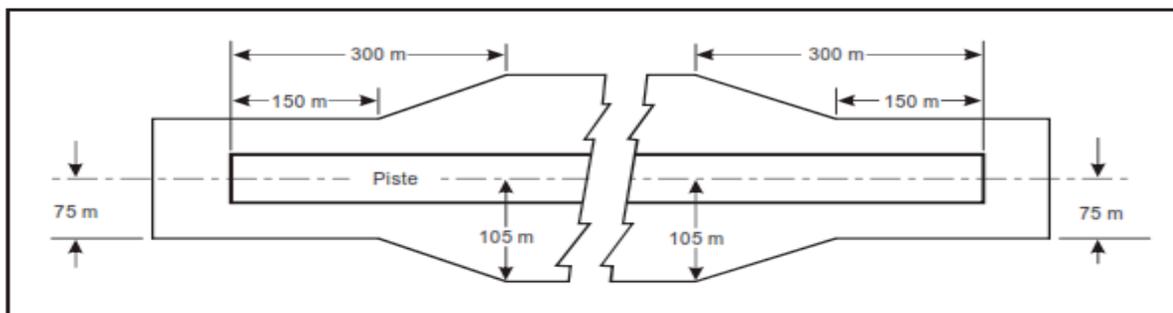


Figure A-4. Partie nivelée d'une bande de piste avec approche de précision lorsque le chiffre de code est 3 ou 4

10.2 Lorsqu'il serait particulièrement prohibitif d'aménager une aire de sécurité d'extrémité de piste, il faudra envisager de réduire certaines des distances de piste déclarées afin de pouvoir aménager une aire de sécurité d'extrémité de piste et de mettre en place un système d'arrêt.

10.3 Des programmes de recherche et une évaluation de cas réels de dépassement de piste suivi d'un freinage par un système d'arrêt ont démontré que certains systèmes d'arrêt peuvent avoir des performances prévisibles et peuvent être efficaces.

10.4 On peut établir la performance effective d'un système d'arrêt en utilisant une méthode de conception validée qui permet de prévoir le comportement du système. La conception et la performance doivent être fondées sur le type d'aéronef qui utilisera en principe la piste et qui sollicitera le plus le système d'arrêt.

10.5 La conception d'un système d'arrêt doit tenir compte de plusieurs paramètres concernant l'aéronef (charge admissible sur le train d'atterrissage, configuration du train, pression de contact des pneus, centre de gravité, vitesse, etc.) et aussi, des atterrissages trop courts. De plus, elle doit prévoir la circulation en sécurité de véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie chargés au maximum, notamment leur entrée et leur sortie.

10.6 Les renseignements concernant l'aménagement d'une aire de sécurité d'extrémité de piste et la présence d'un système d'arrêt devraient être publiés dans l'AIP.

10.7 Des renseignements supplémentaires figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 1^{ère} Partie.

11. Emplacement du seuil

11.1 Généralités

11.1.1 Le seuil est normalement situé à l'extrémité de la piste si aucun obstacle ne fait saillie au-dessus de la surface d'approche. Dans certains cas cependant, il peut être souhaitable, en raison des conditions locales, de décaler le seuil d'une manière permanente (voir ci-dessous). Lorsqu'on cherche à déterminer l'emplacement du seuil, il faut également tenir compte de la hauteur du point de repère ILS ou du point de repère d'approche MLS ou des deux et des limites de franchissement d'obstacles. (Le RAC10 - PART 1, contient des spécifications relatives à la hauteur du point de repère ILS et du point de repère d'approche MLS.)

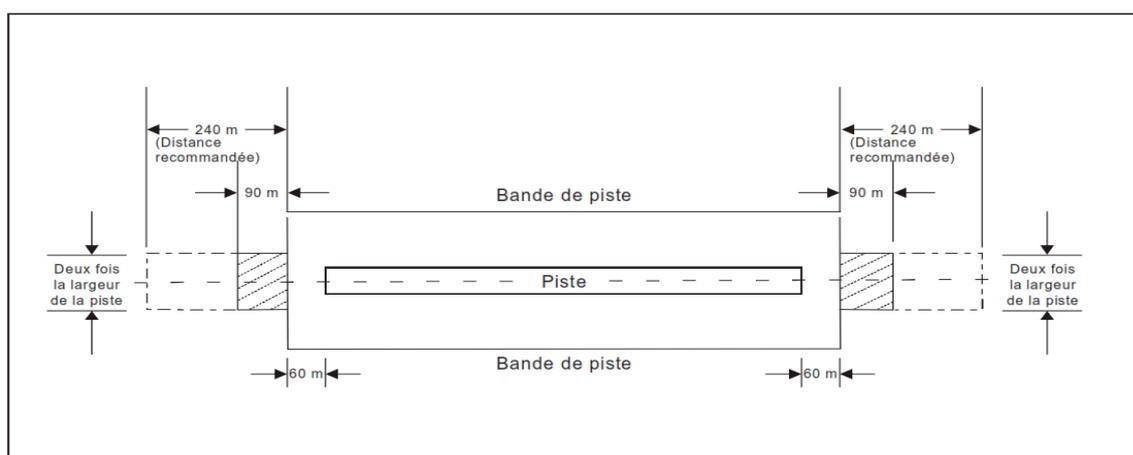


Figure A-5. Aire de sécurité d'extrémité de piste lorsque le chiffre de code est 3 ou 4

11.1.2 Lorsqu'il s'agit de déterminer si aucun obstacle ne fait saillie au-dessus de la surface d'approche, il convient de prendre en considération la présence d'objets mobiles (véhicules routiers, trains, etc.) au moins dans la partie de l'aire d'approche qui s'étend longitudinalement sur 1 200 m à partir du seuil et d'une largeur totale d'au moins 150 m.

11.2 Seuil décalé

11.2.1 Si un objet qui fait saillie au-dessus de la surface d'approche ne peut être enlevé, il faudrait envisager de décaler le seuil d'une manière permanente.

11.2.2 Afin d'atteindre les objectifs du Chapitre 4 en ce qui concerne la limitation des obstacles, l'idéal serait de décaler le seuil en aval de la piste de la distance voulue pour que la surface d'approche soit dégagée d'obstacles.

11.2.3 Toutefois, le décalage du seuil par rapport à l'extrémité de la piste ne manquera pas de raccourcir la distance d'atterrissage utilisable, raccourcissement qui risque de revêtir, en exploitation, une importance plus grande que la présence des obstacles, balisés de jour ou de nuit, qui dépassent la surface d'approche. Avant de prendre la décision de décaler le seuil et de déterminer l'ordre de grandeur de ce décalage, il faut donc tenir compte de l'équilibre optimal qui doit subsister entre des surfaces d'approche dégagées d'obstacles et des distances d'atterrissage suffisantes. Pour se prononcer à ce sujet, il faudra tenir compte des types d'avions auxquels la piste est destinée, des conditions de visibilité et de plafonds les plus défavorables dans lesquelles la piste est susceptible d'être utilisée, de l'emplacement des obstacles par rapport au seuil de la piste et au prolongement de son axe et, dans le cas d'une piste avec approche de précision, de l'importance des obstacles dans la détermination des limites de franchissement d'obstacles.

11.2.4 Nonobstant la distance d'atterrissage utilisable, l'emplacement du seuil devrait être choisi de façon que la pente de la surface dégagée d'obstacles vers le seuil ne soit pas supérieure à 3,3 % dans le cas des pistes dont le chiffre de code est 4, ou ne soit pas supérieure à 5 % dans celui des pistes dont le chiffre de code est 3.

11.2.5 Dans le cas d'un seuil implanté conformément aux critères relatifs aux surfaces dégagées d'obstacles, indiqués au paragraphe précédent, les spécifications du Chapitre 6 relatives au balisage des obstacles devraient continuer à s'appliquer pour le seuil décalé.

11.2.6 Selon la longueur du décalage, la RVR au seuil pourrait différer de celle au début de la piste de décollage.

L'utilisation de feux de bord de piste rouges à intensités photométriques inférieures à la valeur nominale de 10 000 cd pour les feux blancs accentue ce phénomène. Les incidences d'un seuil décalé sur les minimums de décollage devraient être évaluées par une étude aéronautique.

11.2.7 Les paragraphes 5.2.4.9, 5.2.4.10, 5.3.5.5, 5.3.8.1, 5.3.9.7, 5.3.10.3, 5.3.10.7 et 5.3.12.6 du RAC 07 - PARTIE 1, contiennent des dispositions sur le marquage et le balisage des seuils décalés ainsi que certaines recommandations opérationnelles.

12. Dispositifs lumineux d'approche

12.1 Types et caractéristiques

12.1.1 Les spécifications du présent volume définissent les caractéristiques fondamentales du dispositif lumineux d'approche simplifié et du dispositif lumineux d'approche de précision. Une certaine latitude est admise en ce qui concerne certains aspects de ces dispositifs, comme l'espacement entre feux axiaux et barres transversales. Les Figures A-7 et A-8 représentent les configurations de dispositifs lumineux d'approche qui ont été adoptées en général. La Figure 5-14 montre un schéma des 300 derniers mètres du dispositif lumineux d'approche de précision des catégories II et III.

12.1.2 Il faut adopter la même configuration de dispositif lumineux d'approche, quel que soit l'emplacement du seuil de la piste, c'est-à-dire, que le seuil se trouve à l'extrémité de la piste, ou décalé par rapport à celle-ci. Dans les deux cas, le dispositif lumineux d'approche devrait s'étendre jusqu'au seuil. Toutefois, dans le cas d'un seuil décalé, des feux encastrés sont utilisés à partir de l'extrémité de la piste jusqu'au seuil de la piste pour obtenir la configuration spécifiée.

Ces feux encastrés sont conçus de manière à répondre aux spécifications de conception du Chapitre 5, paragraphe 5.3.1.9, ainsi qu'aux caractéristiques photométriques spécifiées à la NMO 2, Figure A2-1 ou A2-2.

12.1.3 Les enveloppes de trajectoire de vol à utiliser dans la conception des dispositifs lumineux sont illustrées à la Figure A-6.

12.2 Tolérances d'installation

Dans le plan horizontal

12.2.1 Les tolérances de dimensions sont indiquées sur la Figure A-8.

12.2.2 L'axe d'un dispositif lumineux d'approche doit coïncider autant que possible avec le prolongement de l'axe de la piste ; la tolérance angulaire maximale est de $\pm 15^\circ$.

12.2.3 L'espacement longitudinal des feux sur l'axe doit être tel qu'un feu (ou un groupe de feux) soit placé au centre de chaque barre transversale, et que les feux axiaux soient disposés aussi régulièrement que possible entre deux barres ou entre une barre et un seuil.

12.2.4 Les barres transversales et les barrettes doivent être perpendiculaires à l'axe du dispositif lumineux d'approche ; la tolérance angulaire maximale est de $\pm 30^\circ$ pour la configuration de la Figure A-8 (A) et de $\pm 2^\circ$ pour la configuration de la Figure A-8 (B).

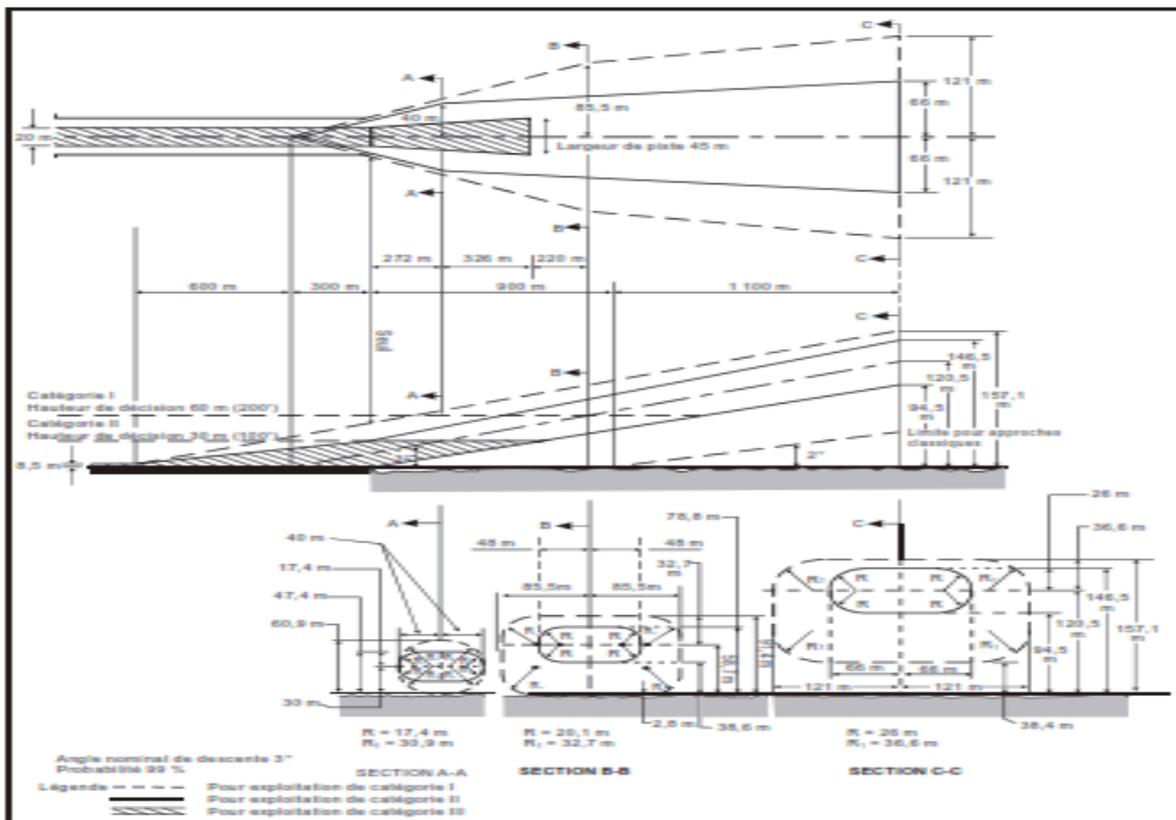


Figure A-6. Enveloppes de trajectoires de vol à utiliser pour la conception du balisage lumineux destiné à l'exploitation des catégories I, II et III

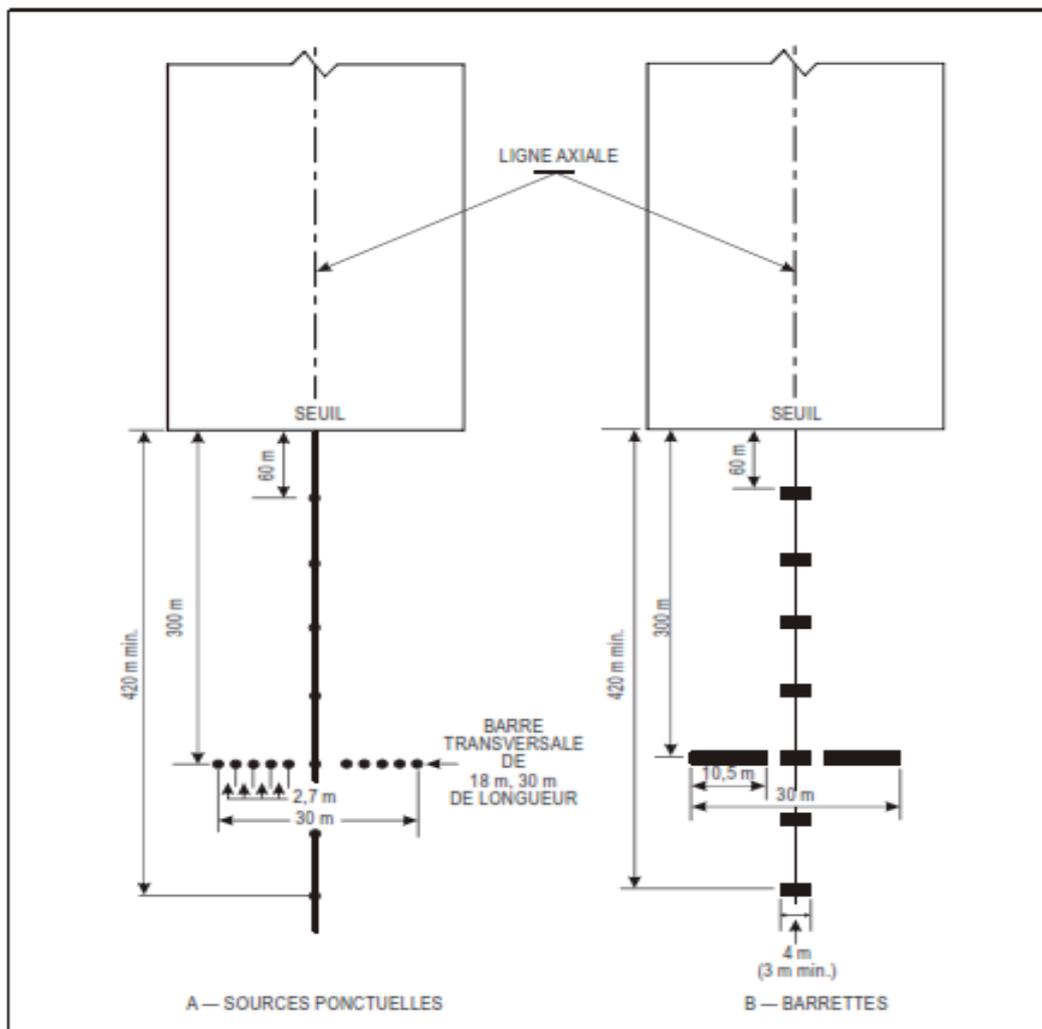


Figure A-7. Dispositifs lumineux d'approche simplifiés

12.2.5 Lorsqu'une barre transversale doit être placée ailleurs qu'à sa position normale, toute barre voisine doit, si possible, être déplacée en conséquence afin de réduire les écarts dans l'espacement des barres.

12.2.6 Lorsqu'une barre transversale du dispositif représenté dans la Figure A-8 (A) n'est pas à sa place normale, la longueur totale de cette barre doit être réglée de façon qu'elle reste égale au vingtième de la distance réelle de la barre au point d'origine. Toutefois, il n'est pas nécessaire de modifier l'espacement normal de 2,7 m entre les feux de la barre transversale, mais les barres doivent demeurer symétriques par rapport à l'axe du dispositif lumineux d'approche.

Dans le plan vertical

12.2.7 L'idéal consiste à monter tous les feux d'approche dans le plan horizontal passant par le seuil (voir Figure A-9).

On doit, en général, s'efforcer de parvenir à cette disposition dans la mesure où les conditions locales le permettent. Toutefois, les feux ne devraient pas être masqués par des bâtiments, des arbres, etc., à la vue d'un pilote qui se trouverait à 1° au-dessous du radioalignement de descente au voisinage de la radio-borne extérieure.

12.2.8 À l'intérieur des prolongements d'arrêt ou des prolongements dégagés, et à moins de 150 m de l'extrémité de la piste, les feux doivent être montés aussi près du sol que les conditions locales le permettent, afin de réduire au minimum le risque d'endommager un avion qui fait un atterrissage trop long ou trop court. Au-delà des prolongements d'arrêt et des prolongements dégagés, il n'est pas aussi indispensable que les feux soient montés près du sol ; aussi peut-on compenser les ondulations du sol en montant les feux sur des supports de hauteur appropriée.

12.2.9 Les feux soient montés de telle sorte que, aucun objet ne fasse saillie au-dessus du plan du dispositif lumineux d'approche, à moins de 60 m de part et d'autre de l'axe du dispositif. Lorsqu'un objet élevé se trouve à moins de 60 m de cet axe, et à moins de 1 350 m du seuil dans le cas d'un dispositif lumineux d'approche de précision ou 900 m du seuil dans le cas d'un dispositif lumineux d'approche simplifié, il peut être souhaitable de disposer les feux de manière que le plan de la moitié la plus éloignée du dispositif passe au-dessus de cet objet.

12.2.10 Afin d'éviter de donner une fausse impression de la surface du sol, les feux ne doivent pas être montés au-dessous d'un plan incliné faisant avec le plan horizontal une pente négative de 1/66 à partir

du seuil sur une distance de 300 m et au-dessous d'un plan incliné ayant une pente négative de 1/40 à plus de 300 m de ce seuil. Il peut être nécessaire d'appliquer des critères plus stricts dans le cas d'un dispositif lumineux d'approche de précision des catégories II et III, par exemple de ne pas tolérer de pente négative à moins de 450 m du seuil.

12.2.11 Ligne axiale. Les pentes du dispositif, dans quelque partie que ce soit (prolongement d'arrêt ou prolongement dégagé compris) devraient être aussi faibles que possible, et les modifications de pente devraient être aussi peu nombreuses et aussi faibles que possible, sans jamais dépasser 1/60. Comme l'expérience l'a révélé, à mesure que l'on s'éloigne de la piste, des pentes ascendantes pouvant atteindre 1/66, dans une partie quelconque, et des pentes descendantes pouvant atteindre 1/40, sont acceptables.

12.2.12 Barres transversales. Les feux des barres transversales doivent être disposés de manière à se trouver sur une droite passant par les feux de la ligne axiale et, chaque fois que cela est possible, cette droite devrait être horizontale. Il est néanmoins admissible de monter les feux selon une pente transversale ne dépassant pas 1/80 si cela doit permettre de monter les feux des barres transversales, à l'intérieur d'un prolongement d'arrêt ou d'un prolongement dégagé, plus près du sol, à des emplacements présentant une pente transversale.

12.3 Dégagement des obstacles

12.3.1 On a défini, pour assurer le dégagement des obstacles, une surface ci-après désignée sous le nom de plan des feux, tous les feux du dispositif étant situés dans ce plan. Il s'agit d'une surface rectangulaire symétrique par rapport à l'axe du dispositif lumineux d'approche. Elle commence au seuil et se termine à 60 m au-delà de l'autre extrémité du dispositif ; sa largeur est de 120 m.

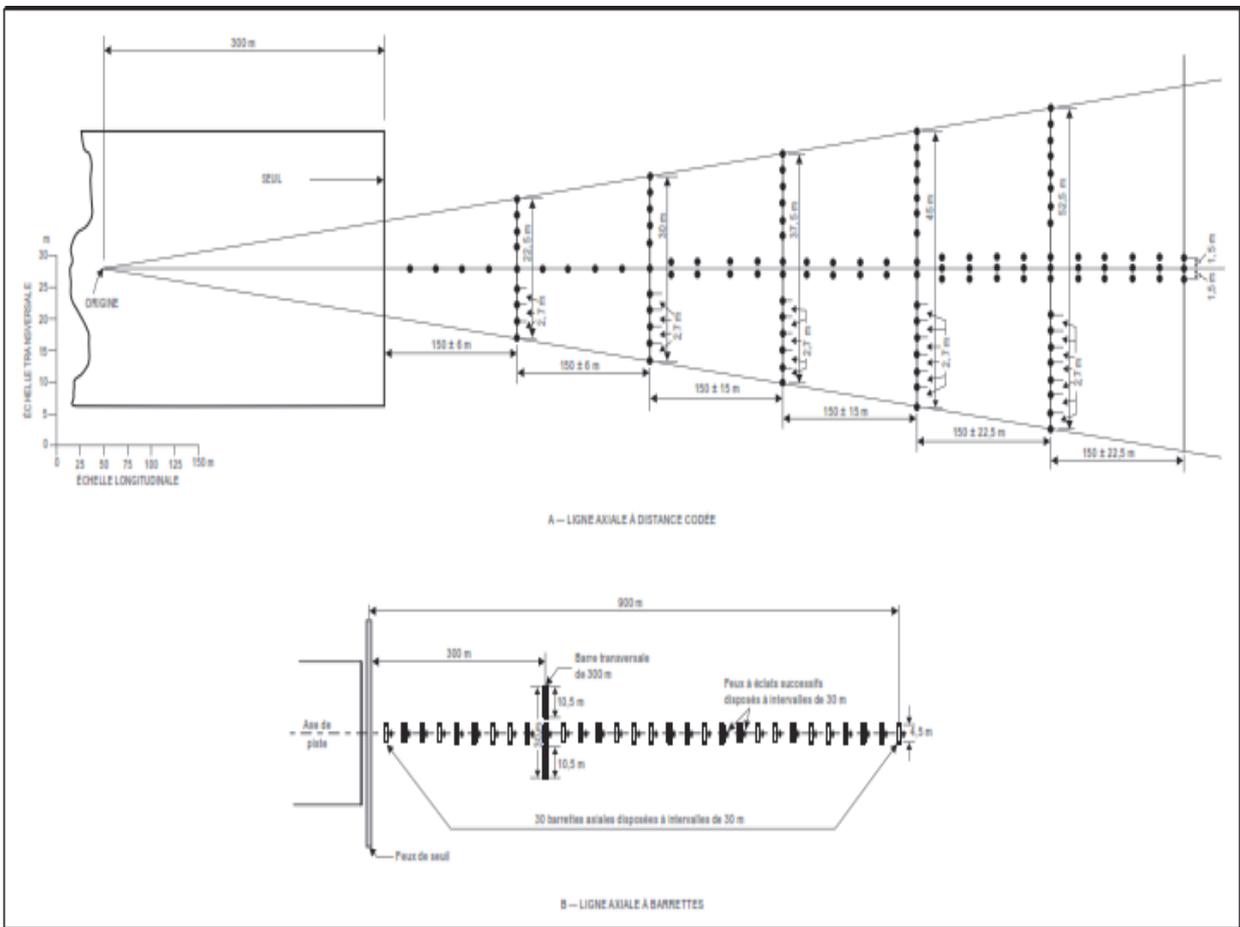


Figure A-8. Dispositif lumineux d'approche de pénétration de catégorie I

SUF A-21

14/11/13

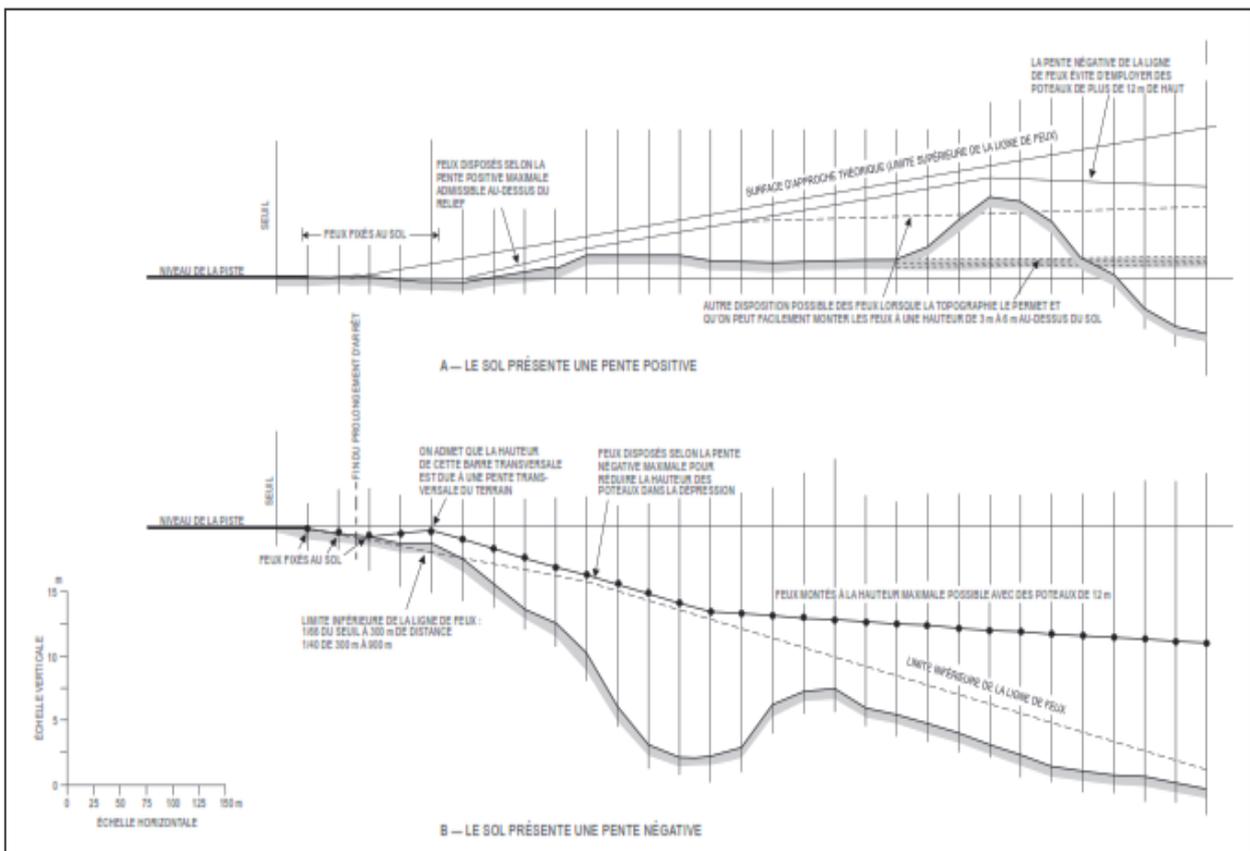


Figure A-9. Tolérance verticale d'installation

SUF A-22

14/11

12.3.2 Aucun objet plus élevé que le plan des feux, excepté les objets désignés plus loin, ne sera toléré à l'intérieur des limites du plan des feux. Toutes les routes et autoroutes sont considérées comme des obstacles atteignant une hauteur de 4,8 m au-dessus du bombement de la chaussée, excepté dans le cas de routes desservant un aéroport et sur lesquelles toute la circulation automobile est sous le contrôle des autorités de l'aéroport et coordonnée par la tour. Les voies ferrées, quelle que soit l'importance de la circulation, sont considérées comme des obstacles atteignant une hauteur de 5,4 m au-dessus de la voie.

12.3.3 On admet que certains équipements faisant partie des dispositifs électroniques d'aide à l'atterrissage, tels que réflecteurs, antennes, dispositifs de contrôle, etc., doivent être installés au-dessus du plan des feux. On ne devrait épargner aucun effort pour déplacer de tels équipements en dehors des limites du plan des feux. Lorsqu'il s'agit de réflecteurs et de dispositifs de contrôle, il est possible d'effectuer ce déplacement dans de nombreux cas.

12.3.4 Lorsqu'un radiophare d'alignement de piste ILS est installé à l'intérieur des limites du plan des feux, il est admis que ce radiophare, ou l'écran s'il y a lieu, doit dépasser le plan des feux. En pareil cas, on devrait donner à ces constructions le minimum de hauteur et elles devraient être situées aussi loin du seuil que possible. En général, la règle concernant les hauteurs admissibles est de 15 cm de hauteur pour chaque tranche de 30 m de la distance entre la construction et le seuil. Par exemple, si le radiophare d'alignement de piste est situé à 300 m du seuil, il est admis que l'écran pourra dépasser le plan du dispositif lumineux d'approche d'une hauteur maximale de $10 \times 15 = 150$ cm, mais il devrait de préférence être maintenu à une hauteur aussi faible que peut le permettre le fonctionnement correct de l'ILS.

12.3.5 Lorsqu'il s'agit d'implanter une antenne d'azimut MLS, il convient de suivre les indications que contient le RAC 07 - PARTIE 1, NMO - G. Ces éléments, qui fournissent également des indications sur la coimplantation d'une antenne d'azimut MLS avec une antenne de radiophare d'alignement de piste ILS, précisent que l'antenne d'azimut MLS peut être implantée à l'intérieur du couloir lumineux s'il n'est pas possible ou pratique de la placer au-delà de l'extrémité aval du dispositif lumineux d'approche pour la direction d'approche opposée. Si l'antenne est disposée dans le prolongement de l'axe de la piste, elle devrait être placée aussi loin que possible du feu le plus rapproché de l'antenne d'azimut MLS, dans la direction de l'extrémité aval de la piste. De plus, le centre de phase de l'antenne MLS devrait se trouver à 0,3 m au minimum au-dessus du plan horizontal passant par le centre du feu le plus rapproché de l'antenne MLS dans la direction de l'extrémité aval de la piste. (Cette hauteur pourrait être ramenée à 0,15 m si, par ailleurs, le site ne pose pas de problème important de multitrajets.) L'application de cette spécification, qui vise à garantir que la qualité du signal MLS n'est pas affectée par le dispositif lumineux d'approche, pourrait entraîner le masquage partiel du dispositif lumi-

neux par l'antenne MLS. Pour faire en sorte que le masquage qui en résulte ne détériore pas le guidage visuel au-delà d'un niveau acceptable, il convient de ne pas placer l'antenne MLS à moins de 300 m de l'extrémité de piste, l'emplacement préféré se situant à 25 m au-delà de la barre transversale des 300 m (ce qui aurait pour effet de placer l'antenne à 5 m en aval du feu situé lui-même à 330 m de l'extrémité de piste). Lorsqu'une antenne d'azimut MLS est placée de cette manière, seule une section centrale de la barre transversale des 300 m du dispositif lumineux d'approche serait partiellement masquée. Néanmoins, il importe de faire en sorte que les feux visibles de la barre transversale soient maintenus en permanence en bon état de fonctionnement.

12.3.6 Les objets qui se trouvent à l'intérieur des limites du plan des feux et qui obligent à élever ce plan de façon à répondre aux critères définis ici, devraient être enlevés, abaissés ou déplacés lorsque ces opérations sont plus économiques que le relèvement du plan des feux.

12.3.7 Dans certains cas, il est possible que des objets ne puissent être enlevés, abaissés ou déplacés, de façon économique. Ces objets peuvent être situés si près du seuil qu'ils font saillie au-dessus de la pente de 2 %. En pareil cas, et lorsque aucune autre solution n'est possible, la pente de 2 % peut être dépassée ou bien on a recours à un « décrochement » de façon que les feux d'approche demeurent au-dessus des objets. On ne devrait avoir recours à ces décrochements ou à ces augmentations de pente que lorsqu'il est impossible de respecter les critères de pente normalisés, et on devrait s'en tenir au strict minimum. En vertu de ce critère, aucune pente négative n'est admise sur la partie la plus éloignée du dispositif.

12.4 Examen des effets d'une réduction de longueur

12.4.1 Pour être satisfaisant, un dispositif lumineux d'approche doit répondre aux besoins des approches de précision lorsque le pilote est tenu d'acquiescer des repères visuels avant l'atterrissage. La sécurité et la régularité de ces approches en dépendent. La hauteur au-dessus du seuil de piste à laquelle le pilote décide qu'il dispose de repères visuels suffisants pour poursuivre l'approche de précision et atterrir variera en fonction du type d'approche exécuté et d'autres facteurs tels que les conditions météorologiques, l'équipement au sol et l'équipement de bord, etc. La longueur requise pour un dispositif lumineux d'approche capable de répondre aux besoins pour toutes les variations de ce genre d'approches de précision est de 900 m et cette longueur devra toujours être observée dans la mesure du possible.

12.4.2 Il existe toutefois certains emplacements de piste où il est impossible d'installer un dispositif lumineux d'approche de 900 m de longueur pour répondre aux besoins des approches de précision.

12.4.3 En pareil cas, il ne faudrait épargner aucun effort pour installer un système lumineux d'approche aussi long qu'il est possible. Des restrictions opérationnelles peuvent être imposées pour les pistes équi-

pées de dispositifs lumineux de longueur réduite. Un grand nombre de facteurs déterminent la hauteur à laquelle le pilote doit avoir décidé s'il poursuivra l'approche ou s'il l'interrompra. Il faudra réaliser que le pilote ne prend pas une décision instantanée en atteignant une hauteur spécifiée. En réalité, la prise de la décision de poursuivre l'approche et la séquence d'atterrissage est un processus cumulatif qui prend seulement fin à la hauteur spécifiée. À moins qu'il soit possible de percevoir des feux avant d'atteindre la hauteur de décision, ce processus d'évaluation visuelle est compromis et la probabilité d'exécution d'une approche interrompue augmentera nettement. Il existe un grand nombre de considérations opérationnelles dont il faudra tenir compte lorsqu'il est nécessaire d'imposer des restrictions quelconques à un système d'approche de précision et ces considérations sont exposées en détail au RAC 06.

13. Priorité d'installation des indicateurs visuels de pente d'approche

13.1 Il s'est révélé pratiquement impossible d'élaborer des éléments indicatifs qui permettent de déterminer logiquement et objectivement laquelle des pistes d'un aérodrome devra être dotée, en priorité, d'un indicateur visuel de pente d'approche. Toute décision devra cependant tenir compte des facteurs ci-après :

- a) fréquence d'utilisation ;
- b) gravité du danger ;
- c) présence d'autres aides visuelles et non visuelles ;
- d) types d'avions utilisant la piste ;
- e) fréquence et type des conditions météorologiques défavorables dans lesquelles la piste sera utilisée.

13.2 En ce qui concerne la gravité du danger on peut utiliser comme guide général les spécifications d'emploi des indicateurs visuels de pente d'approche dans l'ordre des alinéas b) à e) du paragraphe 5.3.5.1, Chapitre 5. Elles peuvent se résumer comme suit :

a) guidage visuel insuffisant pour les raisons suivantes :

1) approches au-dessus d'un plan d'eau ou d'un terrain dépourvu de repères, ou par suite de l'insuffisance de lumières extérieures dans l'aire d'approche, pendant la nuit ;

2) illusions d'optique dues à la configuration du terrain environnant ;

- b) danger grave dans l'approche ;
- c) danger grave en cas de prise de terrain trop courte ou trop longue ;
- d) turbulence anormale.

13.3 La présence d'autres aides visuelles ou non visuelles constitue un facteur très important. Les pistes dotées d'un ILS ou d'un MLS auront généralement la plus faible priorité d'installation d'un indicateur visuel de pente d'approche. Il ne faut cependant pas oublier que les indicateurs visuels de pente d'approche sont en soi des aides visuelles d'approche et qu'ils peuvent servir de complément aux aides électroniques. Lorsque des dangers graves existent et/ou lorsqu'un nombre appréciable d'avions qui ne sont pas équipés pour l'ILS ou le MLS utilisent une piste, la priorité sera accordée à l'installation d'un indicateur visuel de pente d'approche sur cette piste.

13.4 Les pistes utilisées par des avions à turboréacteurs devront avoir priorité.

14. Balisage lumineux des zones inutilisables

Lorsqu'une zone est temporairement inutilisable, elle peut être balisée à l'aide de feux rouges fixes. Ces feux devront baliser les extrémités de la zone inutilisable qui présentent les plus grands risques. Il convient d'utiliser au minimum quatre feux de ce type ; toutefois, lorsque la zone en question est de forme triangulaire, on peut utiliser trois feux au minimum. Le nombre des feux sera augmenté lorsque la zone en question est de grandes dimensions ou lorsque sa configuration est inhabituelle. Il convient d'installer au moins un feu par 7,5 m de distance périphérique. Si les feux sont directionnels, il conviendra autant que possible de les orienter de manière que leurs faisceaux soient alignés dans la direction d'où viennent les aéronefs ou les véhicules au sol. Dans le cas où les aéronefs ou véhicules viendront normalement de plusieurs directions, il faudra envisager d'ajouter des feux supplémentaires ou d'utiliser des feux omnidirectionnels pour signaler la zone selon ces directions. Les feux de zone inutilisable devront être frangibles. Leurs montures devront être suffisamment basses pour assurer la garde nécessaire aux hélices et aux nacelles de réacteurs des avions à réaction.

15. Feux indicateurs de voie de sortie rapide

15.1 Les feux indicateurs de voie de sortie rapide (RETIL) se composent d'une rangée de feux unidirectionnels jaunes placés sur la piste, à côté de l'axe. Les feux sont placés selon la séquence 3-2-1, à intervalles de 100 mètres, avant le point de tangence de l'axe d'une voie de sortie rapide. Ils servent à indiquer aux pilotes l'emplacement de la prochaine voie de sortie rapide.

15.2 Par mauvaise visibilité, les RETIL indiquent au pilote sa position sur la piste, ce qui lui permet de se concentrer pour maintenir l'aéronef sur l'axe de la piste.

15.3 À la suite d'un atterrissage, le temps d'occupation de la piste a une incidence significative sur sa capacité potentielle. Les RETIL permettent aux pilotes de conserver une bonne vitesse de course au sol jusqu'à ce qu'il soit nécessaire de décélérer à une vitesse appropriée pour virer à une voie de sortie rapide.

Une vitesse de course au sol de 60 nœuds jusqu'au premier RETIL (barrette de trois feux) est considérée comme optimale.

16. Réglage de l'intensité des feux d'approche et de piste

16.1 L'éclat apparent d'un feu dépend de l'impression visuelle produite par le contraste entre ce feu et l'arrière-plan.

Un feu, pour être utile de jour, à un pilote qui effectue son approche, doit avoir une intensité de 2 000 ou 3 000 cd au moins et, dans le cas des feux d'approche, une intensité de l'ordre de 20 000 cd est souhaitable. Il peut être impossible, dans le cas de brouillard diurne très lumineux, de disposer de feux d'une intensité suffisante pour qu'ils soient sûrement aperçus. D'autre part, par temps clair et nuit sombre, une intensité de l'ordre de 100 cd pour les feux d'approche, et de 50 cd pour les feux de bord de piste, peut convenir. Même ainsi, et à cause de la distance plus réduite à laquelle ces feux sont aperçus, des pilotes se sont plaints quelquefois du fait que les feux de bord de piste semblaient exagérément brillants.

16.2 En cas de brouillard, la quantité de lumière diffuse est élevée. La nuit, la lumière diffuse augmente la luminosité de brouillard, au-dessus de la zone ou de la piste balisée, au point qu'une augmentation de l'intensité des feux au-delà de 2 000 ou 3 000 cd ne se traduit que par une faible augmentation de leur portée visuelle. On ne doit pas, pour essayer d'augmenter la distance à laquelle on commencerait à apercevoir les feux la nuit, augmenter leur intensité au point de risquer d'éblouir exagérément un pilote à une distance moindre.

16.3 D'après ce qui précède, on reconnaîtra l'importance évidente qu'il y a à régler l'intensité des feux du dispositif lumineux d'un aérodrome en fonction des conditions du moment, de façon à obtenir les meilleurs résultats sans risquer de gêner le pilote en l'éblouissant exagérément. Le réglage d'intensité approprié dépendra, dans tous les cas, à la fois de la luminosité de l'arrière-plan et de la visibilité. Le *Manuel de conception des aérodromes* (Doc 9157), 4^e Partie, contient des éléments indicatifs détaillés sur le choix du réglage d'intensité dans différentes conditions.

17. Aire à signaux

L'aménagement d'une aire à signaux ne se justifie que lorsqu'il est prévu d'utiliser des signaux visuels au sol pour communiquer avec des aéronefs en vol. De tels signaux peuvent être nécessaires lorsqu'un aérodrome ne dispose pas d'une tour de contrôle ou d'un service d'information de vol, ou lorsqu'il est utilisé par des aéronefs qui ne sont pas dotés d'un équipement de radiocommunication. Les signaux visuels au sol peuvent aussi se révéler utiles en cas d'interruption des communications air-sol. Il faut reconnaître toutefois que les renseignements qui peuvent être transmis par des signaux visuels au sol sont du même type que ceux qui devraient normalement figurer dans les AIP

ou les NOTAM. Il convient donc d'évaluer la nécessité de recourir éventuellement à des signaux visuels au sol avant de décider d'aménager une aire à signaux.

18. Services de sauvetage et d'incendie

18.1 Administration

18.1.1 Le service de sauvetage et d'incendie aux aérodromes devra être placé sous le contrôle administratif de la direction de l'aérodrome qui devrait en outre être chargée de veiller à ce que ce service soit organisé, équipé, doté de personnel, formé et utilisé de façon à remplir les fonctions qui lui incombent.

18.1.2 En dressant le plan détaillé des opérations de recherche et de sauvetage conformément au RAC 07 paragraphe 4.2.1, les centres de coordination de sauvetage intéressés et la direction de l'aérodrome devront coordonner leurs plans afin que soient clairement définies leurs fonctions respectives en cas d'accident d'aviation au voisinage d'un aérodrome.

18.1.3 La coordination entre le service de sauvetage et d'incendie aux aérodromes et les organismes publics de protection (corps des sapeurs-pompiers, police, services côtiers et hôpitaux, par exemple) devra être assurée par accords préalables d'assistance en cas d'accident d'aviation.

18.1.4 Les services d'aérodrome intéressés devront disposer d'une carte à quadrillage de l'aérodrome et de ses abords immédiats. Des renseignements devraient figurer sur la topographie, les voies d'accès et l'emplacement des points d'eau.

Cette carte devrait être affichée bien en vue dans la tour de contrôle et le poste d'incendie et se trouver dans les véhicules de sauvetage et d'incendie ainsi que dans tous les autres véhicules dont l'aide peut être requise en cas d'accident ou incident d'aviation. Des exemplaires de cette carte devraient être également distribués aux services publics de protection, dans la mesure où cette distribution est souhaitable.

18.1.5 Des instructions coordonnées devront être publiées afin de donner des indications détaillées sur les fonctions de tous les intéressés et les mesures à prendre en cas d'urgence. Ces instructions doivent être effectivement diffusées et respectées.

18.2 Formation

Le programme de formation doit comprendre une instruction initiale et une instruction périodique dans les domaines suivants au moins :

- a) connaissance de l'aéroport ;
- b) connaissance des aéronefs ;
- c) sécurité du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;
- d) systèmes de communication d'urgence de

l'aérodrome, y compris les alarmes concernant les incendies d'aéronef ;

e) utilisation des tuyaux, lances, tourelles et autres appareils nécessaires pour répondre aux spécifications du Chapitre 9, section 9.2 ;

f) application des types d'agents extincteurs nécessaires pour répondre aux spécifications du Chapitre 9, section 9.2 ;

g) assistance à l'évacuation d'urgence des aéronefs ;

h) opérations de lutte contre l'incendie ;

i) adaptation et utilisation de l'équipement intégré de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs ;

j) marchandises dangereuses ;

k) connaissance des tâches du pompier dans le cadre du plan d'urgence de l'aérodrome ;

l) vêtements protecteurs et équipement respiratoire.

18.3 Niveau de protection à assurer

18.3.1 Conformément au Chapitre 9, section 9.2, les aérodromes devront être classés aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie, et le niveau de protection assuré devra correspondre à la catégorie de l'aérodrome.

18.3.2 Le Chapitre 9, paragraphe 9.2.3, permet cependant, pour une durée limitée, d'assurer un niveau de protection inférieur si le nombre de mouvements des avions de la catégorie la plus élevée qui utilisent normalement l'aérodrome est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs les plus actifs. La tolérance énoncée au paragraphe 9.2.3 s'applique uniquement lorsqu'il y a une grande différence entre les dimensions des avions qui sont compris dans le chiffre de 700 mouvements.

18.4 Matériel de sauvetage pour les zones difficiles

18.4.1 Les aérodromes où la zone à couvrir comprend des étendues d'eau ou des zones marécageuses ou d'autres zones difficiles qui ne peuvent être parfaitement couvertes par des véhicules classiques à roues devront être dotés d'un matériel et de services de sauvetage appropriés. Ceci est particulièrement important lorsqu'une portion appréciable des approches et des départs s'effectue au-dessus de ces zones.

18.4.2 Le matériel de sauvetage devra être transporté sur des embarcations ou sur d'autres véhicules tels que des hélicoptères amphibies ou des aéroglisseurs utilisables dans les zones en question. Les véhicules devraient être stationnés de telle sorte qu'ils puissent intervenir rapidement dans les zones à couvrir.

18.4.3 Aux aérodromes situés en bordure de plans d'eau, les embarcations ou autres véhicules devraient de préférence être stationnés sur l'aérodrome, qui devrait être doté d'appontements ou de dispositifs de mise à l'eau appropriés. Lorsque les véhicules sont stationnés hors de l'aérodrome, il est préférable qu'ils soient placés sous l'autorité directe du service de sauvetage et d'incendie de l'aérodrome ou, si cela ne convient pas, sous l'autorité d'une autre organisation compétente, publique ou privée, travaillant en coordination étroite avec le service de sauvetage et d'incendie de l'aérodrome (comme, par exemple, la police, les autorités militaires, les services de surveillance des ports ou la garde côtière).

18.4.4 Les embarcations ou autres véhicules devront être aussi rapides que possible afin d'atteindre dans les moindres délais le lieu d'un accident. Afin de réduire les risques de blessures au cours des opérations de sauvetage, les embarcations hydropropulsées sont préférables aux embarcations à hélices immergées, à moins que les hélices ne soient carénées. Les véhicules utilisés pour ce service devront être dotés de radeaux et de gilets de sauvetage en nombre suffisant pour répondre aux besoins des plus gros aéronefs qui utilisent régulièrement l'aérodrome, de moyens de communication radio bilatérale et de projecteurs pour les opérations de nuit. Si l'exploitation par mauvaise visibilité est prévue à l'aérodrome, il sera peut-être nécessaire de guider les véhicules d'intervention d'urgence.

18.4.5 Le personnel affecté à la manœuvre de ce matériel devrait avoir reçu une formation et un entraînement appropriés à l'environnement dans lequel il peut être appelé à intervenir.

18.5 Autres moyens à mettre en œuvre

18.5.1 Le service de sauvetage et d'incendie devra disposer de liaisons téléphoniques spéciales, de moyens de communication radio bilatérale et d'un dispositif général d'alarme pour le service de sauvetage et d'incendie, afin d'assurer la transmission sûre des renseignements courants et des renseignements d'urgence essentiels. Ces moyens, selon les besoins propres à chaque aérodrome, doivent permettre d'assurer :

a) des communications directes entre le service qui donne l'alerte et le poste d'incendie de l'aérodrome afin que le personnel soit promptement alerté et que les véhicules de sauvetage et d'incendie soient dirigés rapidement sur les lieux d'un accident ou incident d'aviation ;

b) des communications directes entre le service de sauvetage et d'incendie et l'équipage de conduite de l'aéronef en situation d'urgence ;

c) l'appel d'urgence du personnel désigné qui n'est pas de service ;

d) en cas de besoin, l'appel des services connexes essentiels situés sur l'aérodrome ou au dehors ;

e) la liaison radio bilatérale avec les véhicules de sauvetage et d'incendie sur les lieux d'un accident ou incident d'aviation.

18.5.2 Les ambulances et les services médicaux à prévoir pour le transport des victimes et les soins à donner à la suite d'un accident d'aviation devront faire l'objet d'un examen minutieux de la part de l'autorité compétente et faire partie de l'organisation de secours d'ensemble créée dans ce but.

19. Conducteurs de véhicules

19.1 Les autorités responsables de l'exploitation de véhicules sur l'aire de mouvement devront s'assurer que les conducteurs possèdent les qualifications nécessaires. Il s'agit, selon les fonctions du conducteur, d'une bonne connaissance des domaines suivants :

- a) géographie de l'aérodrome ;
- b) panneaux indicateurs, marques et feux d'aérodrome ;
- c) procédures d'exploitation radiotéléphoniques ;
- d) termes et expressions conventionnelles utilisés dans le contrôle d'aérodrome, y compris le code d'épellation en radiotéléphonie de l'OACI ;
- e) règles des services de la circulation aérienne concernant les mouvements au sol ;
- f) règles et procédures d'aéroport ;
- g) fonctions spécialisées, selon les besoins, par exemple en sauvetage et lutte contre l'incendie.

19.2 Le conducteur devra, selon les besoins, faire la preuve de sa compétence dans les domaines suivants :

- a) fonctionnement ou utilisation de l'équipement émetteur-récepteur du véhicule ;
- b) compréhension et application des procédures de contrôle de la circulation aérienne et des procédures de contrôle locales ;
- c) navigation des véhicules sur l'aérodrome ;
- d) aptitudes spéciales nécessaires pour une fonction déterminée.

En outre, comme pour toute fonction spécialisée, le conducteur devra être titulaire d'un permis de conduire national, d'une licence d'opérateur radio ou autres licences nationales.

19.3 Les indications ci-dessus devront s'appliquer à la fonction dont devra s'acquitter le conducteur, et il n'est pas nécessaire que tous les conducteurs soient formés au même niveau, par exemple les conducteurs dont les fonctions sont limitées à l'aire de trafic.

19.4 Si des procédures spéciales s'appliquent aux mouvements effectués dans des conditions de faible visibilité, il est souhaitable de vérifier périodiquement les connaissances du conducteur à cet égard.

20. Méthode ACN-PCN de communication de la résistance des chaussées

20.1 Exploitation en surcharge

20.1.1 Il peut y avoir surcharge d'une chaussée lorsque la charge appliquée est trop forte, lorsque la fréquence d'utilisation augmente sensiblement, ou lorsque ces deux éventualités se présentent en même temps. Des charges supérieures à la charge définie (par le calcul ou l'évaluation) écourtent la durée de service prévue, alors que des charges plus faibles la prolongent. Sauf en cas de surcharge excessive, la résistance d'une chaussée n'est pas limitée par l'application d'une charge particulière au-delà de laquelle elle cède subitement ou de façon catastrophique. Le comportement d'une chaussée est tel que celle-ci peut supporter un certain nombre d'applications répétées d'une charge définissable pendant sa durée de service théorique. Par conséquent, on peut tolérer l'application occasionnelle d'une faible surcharge, si nécessaire, moyennant seulement une réduction limitée de la durée de service prévue de la chaussée, et une accélération relativement faible du processus de détérioration de la chaussée. Pour les cas où l'importance de la charge et/ou la fréquence d'utilisation ne justifient pas une analyse détaillée, les critères ci-après sont proposés :

- a) pour les chaussées souples, des mouvements occasionnels d'aéronefs dont l'ACN ne dépasse pas de plus de 10 % le PCN communiqué n'auront pas un effet néfaste sur la chaussée ;
- b) pour les chaussées rigides ou composites, pour lesquelles une couche rigide constitue un des principaux éléments de la structure, les mouvements occasionnels d'aéronefs dont l'ACN ne dépasse pas de plus de 5 % le PCN communiqué n'auront pas un effet néfaste sur la chaussée ;
- c) si la structure de la chaussée est inconnue, la limite de 5 % devrait s'appliquer ;
- d) le nombre annuel de mouvements en surcharge ne devrait pas dépasser environ 5 % du total annuel des mouvements.

20.1.2 Ces mouvements en surcharge ne devront pas être autorisés sur des chaussées qui présentent des signes de faiblesse ou de rupture. De plus, toute surcharge devrait être évitée pendant lorsque la résistance de la chaussée et de son terrain de fondation peut être affaiblie par l'eau. En cas d'exploitation en surcharge, l'état des chaussées devra être vérifiée périodiquement l'état des chaussées ainsi que les critères d'exploitation en surcharge étant donné que la répétition excessive des surcharges peut abréger fortement la durée de service de la chaussée ou exiger des travaux de réfection de grande envergure.

Imprimé dans les ateliers
de l'imprimerie du Journal officiel
B.P.: 2087 Brazzaville