

ANNEXE A
CONDITIONS D'HOMOLOGATION ET
PROCÉDURES D'EXPLOITATION DES AÉRODROMES

VIII - PISTE UTILISÉE EN CONDITIONS DE VOL AUX INSTRUMENTS
POUR LES DÉCOLLAGES PAR RVR \geq 150 m

VIII - PISTE UTILISEE EN CONDITIONS DE VOL AUX INSTRUMENTS POUR LES DECOLLAGES PAR RVR \geq 150M

Note : Les décollages par RVR inférieure à 150 m pour les aéronefs de catégorie A,B, C et les décollages avec RVR inférieure à 200 m pour les aéronefs de catégorie D font l'objet d'une autorisation spéciale délivrée par le SFACT.

VIII.0 MODALITES D'HOMOLOGATION

Les spécifications de I.0 sont complétées par les dispositions suivantes.

L'homologation d'une piste pour les décollages est subordonnée au respect des critères concernant :

- les dégagements de l'aérodrome et le franchissement des obstacles,
- les caractéristiques physiques de la piste et de la bande,
- l'alimentation électrique,
- l'équipement en aides visuelles au décollage,
- l'équipement en aides radioélectriques au décollage,
- les mesures de la RVR,
- les procédures d'exploitation.

La définition des travaux à effectuer et des équipements à mettre en place appartient au directeur ou au chef du service de l'aviation civile territorialement compétent ou le directeur général d'Aéroports de Paris pour les pistes utilisées en condition de vol aux instruments pour les décollages par RVR supérieure ou égale à 150 m.

Sur les aérodromes dont le ministre chargé des armées est affectataire principal, la DIRCAM est l'interlocuteur normal des autorités civiles territorialement compétentes ou de la DNA pour rechercher l'accord des autorités militaires concernées et mener avec les autorités civiles les études nécessaires à l'homologation des pistes utilisées en condition de vol aux instruments pour les décollages par RVR supérieure ou égale à 150 m, lorsque des aéronefs civils sont admis à les utiliser.

La décision d'homologation d'une piste pour les décollages par RVR supérieure ou égale à 150 m est prise conformément au présent arrêté.

VIII.1 DEGAGEMENTS DE L'AERODROME ET FRANCHISSEMENT DES OBSTACLES

Les spécifications de I.1 sont complétées par les dispositions suivantes.

Une procédure de départ aux instruments ou des consignes recommandées sont publiées.

VIII.2 CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DE LA PISTE ET DE SES ABORDS

Les spécifications de I.2 sont complétées par les dispositions suivantes.

Tous les objets susceptibles de constituer un danger dans l'aire constituée par la bande aménagée sont considérés comme des obstacles et dans la mesure du possible enlevés ; tout matériel installé pour les besoins de la navigation aérienne a une masse et une hauteur aussi faibles que possible et est de conception frangible.

TABLEAU 8.1
SPECIFICATIONS RELATIVES A L'ALIMENTATION ELECTRIQUE DE SECOURS POUR
LES PISTES DE DECOLLAGE PAR RVR SUPERIEURE OU EGALE A 150 M

1. EQUIPEMENTS NECESSITANT UN DELAI MAXIMUM DE COMMUTATION DE 15 S

Bord de piste (piste non dotée de feux d'axe)
Balisage de voie de circulation essentielle (lorsque leur fonctionnement est indispensable à la sécurité des vols)
Obstacle

2. EQUIPEMENTS NECESSITANT UN DELAI MAXIMUM DE COMMUTATION
DEPENDANT DES CONDITIONS D'EXPLOITATION (15 S OU 1S)

Extrémité de piste
Axe de piste
Barres d'arrêt

VIII.3 ALIMENTATION ELECTRIQUE

Les spécifications de I.3 sont complétées par les dispositions suivantes.

Le dispositif de connexion de l'alimentation est tel qu'il respecte les spécifications du tableau 8.1 concernant les délais de commutation maximum (voir chapitre «Rappel de définitions») dans le cas de piste de décollage par RVR supérieure ou égale à 150 m.

Pour un décollage de nuit par RVR inférieure à 800 m, le délai maximum de commutation du tableau 8.1-2 est de 1 seconde, pour un décollage de nuit par RVR supérieure ou égale à 800 m, ce délai est porté à 15 secondes.

Pour un décollage de jour par RVR inférieure à 400 m, le délai maximum de commutation du tableau 8.1-2 est de 1 seconde, pour un décollage de jour par RVR supérieure ou égale à 400 m, ce délai est porté à 15 secondes.

VIII.4 EQUIPEMENT EN AIDES RADIOELECTRIQUES A L'ATTERRISSAGE

Sans objet.

VIII.5 EQUIPEMENT EN AIDES VISUELLES

VIII.5.1 Balisage par marques

VIII.5.1.1 Généralités

Voir paragraphe I.5.1.

VIII.5.1.2 Marques de point d'arrêt

VIII.5.1.2.1 Pistes utilisées au décollage et à l'atterrissage

La position des marques de point d'arrêt et des panneaux est conforme aux critères établis pour l'homologation des pistes à l'atterrissage en fonction du type d'approche utilisé.

VIII.5.1.2.2 Pistes spécialisées pour les décollages uniquement

(Voir la définition relative aux catégorie d'aéronefs chapitre «Rappel de définitions»).

La position des marques de point d'arrêt et des panneaux est la suivante :

- 75 m de l'axe de piste si la piste est utilisée par des aéronefs des catégories A, B et C ;
- 90 m de l'axe de piste si la piste est utilisée par des aéronefs des catégories D et E.

VIII.5.2 **Panneaux**

Les spécifications de I.5.2. sont complétées par les dispositions suivantes.

Des panneaux indicateurs de décollages depuis une intersection (voir I.5.2.3.8) peuvent être utilisés lorsqu'il est possible de commencer le décollage en un point de la piste autre que l'extrémité.

TABLEAU 8.2
Balisage lumineux pour piste de décollage par RVR \geq 150 m

Type de balisage	Configuration/Équipement	Observations
Piste		Feux à haute intensité
Balisage avant seuil quand le seuil est décalé	Lorsque le seuil est décalé, <u>les feux de bord de piste</u> placés entre l'entrée de la piste et le seuil sont rouges, vus du côté de l'approche. Le guidage axial pour le décollage depuis le début de la piste jusqu'au seuil du décollage peut être assuré par l'un de ces dispositifs : au moyen d'un dispositif lumineux d'approche (encastré) si son réglage d'intensité permet d'assurer le guidage sans risque d'éblouissement au moyen de feux d'axe de piste blancs.	
Seuil	Seuil coïncidant avec l'extrémité de la piste ou seuil décalé.	Obligatoire si des feux de bord de piste sont installés.
Bord	<u>Feux de bord de piste</u> installés à des intervalles longitudinaux de 60 m au plus sur toute la longueur de la piste en deux rangées parallèles équidistantes.	Obligatoire sur les pistes utilisées pour le décollage de nuit et de jour par RVR < 800 m.
Axe	<u>Feux d'axe de piste blancs</u> disposés sur l'axe de piste à partir du seuil jusqu'à l'extrémité de piste à intervalles de 15 m. Voir VI.5.3.2 et tableau 6.2 pour le codage de couleur de la fin de la ligne axiale.	Si des feux d'axe de piste sont installés, le dispositif de balisage lumineux de la piste est de Haute Intensité. Installation facultative pour les décollages par RVR < 400 m mais obligatoire pour les décollages par RVR < 250 m pour les aéronefs de catégorie A, B, C et à 300 m pour les aéronefs de catégorie D.
Extrémité	Rangée de <u>feux d'extrémité de piste</u> et perpendiculaire à l'axe de piste située le plus près possible de l'extrémité de piste et à 3 m au plus de cette extrémité, à l'extérieur de la piste.	Obligatoire si des feux de bord de piste sont installés.
Prolongement d'arrêt (s'il existe)		Voir I.5.3.4.5.

VIII.5.3 **Balisage lumineux**

Le balisage lumineux d'une piste utilisée pour le décollage répond aux critères de I.5.3 complétées par les dispositions suivantes.

Si la piste est utilisée également pour l'atterrissage, l'équipement en balisage lumineux est conforme aux critères établis pour l'homologation des pistes à l'atterrissage en fonction du type d'approche utilisé.

VIII.5.3.1 Équipement de balisage lumineux pour les pistes de décollage

Le balisage lumineux d'une piste de décollage par RVR \geq 150 m répond aux critères du tableau 8.2.

VIII.5.3.2 Équipement de balisage lumineux pour les voies de circulation

Les feux axiaux de voie de circulation sont installés sur les voies de circulation destinées à être utilisées par RVR < 350 m de manière à assurer un guidage continu entre l'axe de piste et les postes de stationnement.

Toutefois, il n'est pas nécessaire d'installer ces feux, lorsque la densité de circulation est faible et que les feux de bord de circulation ainsi que les marques axiales assurent un guidage suffisant, ou sur les aires de trafic où les marques et l'éclairage de la surface par d'autres moyens assurent un guidage suffisant par RVR inférieure à 350 m.

VIII.6 **MESURE DE LA VISIBILITE**

Voir paragraphe I.6.

VIII.7 **PROCEDURES D'EXPLOITATION**

VIII.7.1 **Généralités**

Les spécifications de I.7 sont complétées par les dispositions suivantes :

Exploitation des aides visuelles

De nuit, le **balisage lumineux** est en fonctionnement pour tous les décollages et de jour, le balisage lumineux peut être mis en fonctionnement conformément au tableau 4.1.

VIII.7.2 **Procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP)**

VIII.7.2.1 Généralités

Les décollages par faible visibilité par RVR inférieure à 400 m ne sont possibles que si les procédures par faible visibilité ou LVP (Low Visibility Procedures) sont en vigueur.

VIII.7.2.2 Mise en oeuvre

Les LVP sont mises en oeuvre lorsque la RVR (ou, à défaut, la VIS) devient inférieure à 400 m.

Les actions à réaliser pour que les LVP puissent être déclarées en vigueur sont les suivantes :

- de jour :

- les panneaux sont éclairés ;
- le SSLIA (s'il existe) est placé en état d'alerte * ;

- de nuit :

- des dispositions sont prises pour qu'en cas de panne affectant l'alimentation électrique un délai maximum de commutation de 1 seconde soit respecté ;
- le balisage lumineux est allumé ;
- les panneaux sont éclairés ;
- le SSLIA (s'il existe) est placé en état d'alerte *.

* cet état doit permettre au SSLIA d'arriver le plus rapidement possible sur les lieux d'un incident ou d'un accident.

VIII.7.2.3 Information des équipages - Phraséologie

La mise en vigueur des LVP est annoncée sur l'ATIS pour les aérodromes qui en sont dotés, sinon au premier contact avec l'avion sur la fréquence de contrôle appropriée.

La phraséologie utilisée est la suivante :

- en français : "PROCEDURES PAR FAIBLE VISIBILITE EN VIGUEUR [PISTE (numéro)]" ;
- en anglais : "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN FORCE [RUNWAY (number)]".

VIII.7.2.4 Cas particulier des aérodromes avec services AFIS

L'agent AFIS est chargé de mettre en oeuvre les consignes LVP et de les annoncer conformément aux dispositions de VIII.7.3.

VIII.7.2.5 Cas particulier des aérodromes sans organisme ATS

En l'absence d'organisme ATS, les LVP ne pouvant ni être mises en œuvre, ni être annoncées, le minimum de décollage publié sur la carte d'aérodrome concernée (ou par NOTAM) est supérieur ou égal à 400 m.

VIII.7.2.6 Paramètres météorologiques

Avant l'alignement et, au plus tard, sur la piste, le contrôleur rappelle au pilote :

- les RVR disponibles, dans l'ordre suivant : seuil de piste, mi-piste et fin de piste ;
- éventuellement le coefficient de glissance s'il diffère de celui connu du pilote.

Sur les aérodromes où il n'y a pas de système instrumenté de RVR, les RVR sont déterminées par des VIBAL.

VIII.7.2.7 Alignement pour le décollage en condition LVP

En condition LVP et lorsqu'il y a plusieurs voies d'accès à la piste, l'alignement pour le décollage n'est autorisé que sur les voies d'accès à la piste situées à l'extrémité de la piste.

VIII.7.2.8 Situations dégradées

VIII.7.2.8.1 Paramètres météorologiques

En cas de panne du visibilimètre :

- de seuil de piste : le pilote est habilité à estimer la RVR du seuil ;
- de mi ou fin de piste : une VIBAL peut être effectuée suivant le besoin.

Des consignes d'exploitation sont établies par les autorités aéroportuaires piste par piste et des minimums de RVR en procédure dégradée sont définis.

VIII.7.2.8.2 Alimentation électrique

En cas de panne de l'alimentation électrique de secours, les minimums de RVR sont supérieurs ou égaux à 400 m pour les décollages de nuit.

VIII.7.3 Opérations de maintenance

Les dispositions des paragraphes I.7.9 sont complétées par les dispositions relatives à l'entretien des aides visuelles suivantes.

VIII.7.3.1 Piste utilisée pour les décollages par RVR \geq 550 m

L'objectif du système d'entretien préventif du balisage lumineux d'une piste utilisée pour les décollages par RVR \geq 550 m est d'assurer qu'au moins 85 % des feux du bord de piste et d'extrémité de piste fonctionnent normalement. Afin d'assurer la continuité du guidage, l'existence de deux feux contigus hors service n'est pas permise.

VIII.7.3.2 Piste utilisée pour les décollages par RVR < 550 m

L'objectif du système d'entretien préventif du balisage lumineux d'une piste utilisée pour les décollages par RVR < 550 m est d'assurer qu'au moins :

- 95 % des feux d'axe de piste (où ils existent) et du bord de piste fonctionnent normalement ;
- 75 % des feux d'extrémité de piste fonctionnent normalement.

Afin d'assurer la continuité du guidage, l'existence de deux feux contigus hors service n'est pas permise.

VIII.7.3.3 Voie de circulation utilisée par RVR < 350 m

L'objectif du système d'entretien d'une telle voie est de ne pas permettre l'existence de deux feux contigus hors service.

