

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

II – PISTE UTILISEE A VUE

(page intentionnellement vide)

II – PISTE UTILISEE A VUE

II.1 PISTE UTILISEE A VUE DE JOUR SEULEMENT

II.1.1 Dégagements de l'aérodrome et franchissement des obstacles

Les spécifications de I.1.1 sont complétées par les dispositions suivantes.

Les dégagements sont conformes à ceux prescrits pour les pistes utilisées avec approche à vue et/ou destinées au décollage, selon l'utilisation.

II.1.2 Caractéristiques physiques

Aucune exigence spécifique n'est prévue en complément des dispositions de I.2.

II.1.3 Alimentation électrique

Sans objet.

II.1.4 Équipement en aides radioélectriques à l'atterrissage

Sans objet.

II.1.5 Équipement en aides visuelles

II.1.5.1 Balisage par marques

(Voir chapitre « Dispositions transitoires » pour la mise en conformité des marques implantées avant la date du présent arrêté).

Les spécifications de I.5.1 sont complétées par les dispositions suivantes.

Les marques de point d'arrêt avant piste conformes au schéma A de la figure 1.7 (d)(voir I.5.1.3.2.2) sont apposées sur la voie de circulation amenant à la piste, à une distance minimale de **l'axe de piste** de :

- 30 m pour les pistes de chiffre de code 1 ;
- 40 m pour les pistes de chiffre de code 2 ;
- 75 m pour les pistes de chiffre de code 3 ou 4.

Les voies de circulation non revêtues peuvent ne pas être dotées de marques de point d'arrêt avant piste, sous réserve qu'un panneau d'obligation soit installé (voir II.1.5.2).

Toutefois, pour les aérodromes sans trafic international, ni ligne commerciale régulière, avec des pistes non revêtues exploitées à vue de jour et dotées uniquement d'une voie de circulation non revêtue, parallèle et accolée à la piste, les points d'arrêt avant piste peuvent ne pas être aménagés lorsque c'est impossible physiquement. Dans ce cas, les consignes d'exploitation locales spécifient l'absence de matérialisation physique des points d'arrêt avant piste et les limitations opérationnelles éventuelles associées.

Tableau 2.1
Dispositif de balisage lumineux minimum nécessaire au VFR de nuit

TYPE DE BALISAGE	CONFIGURATION/EQUIPEMENT	OBSERVATIONS
Piste		
Aides visuelles pour l'approche	éventuellement PAPI (voir II.1)	
	<u>feux d'identification de seuil de piste</u> à éclats blancs.	A installer s'il est nécessaire de renforcer la visibilité du seuil
Seuil	Seuil coïncidant avec l'extrémité de la piste : rangée d'au moins 6 <u>feux de seuil de piste</u> , perpendiculaire à l'axe de piste, située aussi près que possible de l'extrémité de piste, à 3 m au plus de l'extrémité de piste, à l'extérieur de la piste. Si le seuil est décalé, la rangée de <u>feux de seuil de piste</u> est située au seuil décalé ou si les feux de seuil de piste ne sont pas installés, deux groupes d'au moins 5 <u>feux de barre de flanc de seuil</u> chacun sont installés au seuil décalé, symétriquement par rapport à l'axe de piste et à l'extérieur de la ligne de feux de bord de piste.	feux verts à basse intensité visibles dans le sens approche Les feux de seuil de piste sont uniformément espacés entre les rangées de bord de piste ou en deux groupes disposés symétriquement par rapport à l'axe de piste.
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.	feux blancs à basse intensité Lorsque le seuil est décalé, les feux placés entre l'entrée de la piste et le seuil sont rouges, vus du côté de l'approche. En fin de piste, les feux peuvent être jaunes sur 600 m ou sur le tiers de la piste si la longueur de piste est inférieure à 1800 m.
Extrémité	Rangée de <u>feux d'extrémité de piste</u> , 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.	feux rouges à basse intensité, visibles dans le sens approche
Prolongement d'arrêt (s'il existe)		(voir I.5.3.4.7)
Voie de circulation		
Bord de voie de circulation	<u>feux de bord de voie de circulation</u> ou si ces feux ne sont pas installés : <u>balises de bord de voie de circulation</u> (voir I.5.4.3)	feux bleus omnidirectionnels balises rétroréfléchissantes bleues

II.1.5.2 Panneaux

(Voir chapitre « Dispositions transitoires » pour la mise en conformité des panneaux).

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

Les panneaux d'arrêt (panneaux d'identification de piste et le cas échéant, panneaux de point d'arrêt avant piste) sont implantés à l'emplacement des points d'arrêt avant piste, au moins sur le côté gauche de la voie, y compris sur les voies de circulation non revêtues. Il n'est pas nécessaire qu'ils soient éclairés. Des panneaux de signalisation simplifiés peuvent être utilisés si le type du panneau a reçu une attestation de conformité (voir I.0).

II.1.5.3 Balisage lumineux

Des PAPI ainsi que des feux d'identification de seuil peuvent être installés, si nécessaire.

II.1.6 **Mesure de la visibilité**

Une VIS peut être fournie.

II.1.7 **Procédures d'exploitation**

(voir I.7).

II.1.8 **Opérations de maintenance**

(voir I.8)

II.2 **PISTE UTILISEE A VUE DE NUIT**

II.2.0 **Modalités d'homologation**

L'homologation de la piste avec limitation aux seuls pilotes autorisés, dans le cas d'utilisation de nuit, selon les règles de vol à vue et sous réserve de l'application de consignes locales, conformément aux dispositions relatives au vol de nuit en avion selon les règles de vol à vue fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile¹ est prononcée dans les cas mentionnés en II.2.1, II.2.3, II.2.5 et II.2.7.

II.2.1 **Dégagements de l'aérodrome et franchissement des obstacles**

Les spécifications du paragraphe I.1.1 sont complétées par les dispositions suivantes.

Si les surfaces aéronautiques de dégagement prises en compte sont celles spécifiées pour les pistes utilisées à vue, les pistes ne peuvent être homologuées qu'avec limitation aux seuls pilotes autorisés (voir § II.2.0).

La piste peut être homologuée sans limitation, si :

- 1^{er} cas : les surfaces aéronautiques de dégagement prises en compte sont celles spécifiées pour les pistes exploitées aux instruments avec approche classique ;
- 2^{ème} cas : les surfaces aéronautiques de dégagement prises en compte sont celles spécifiées pour les pistes exploitées à vue et à condition d'installer un PAPI calé en appliquant la surface de protection contre les obstacles (OCS) relative aux pistes utilisées à vue selon les critères fixés par instruction du ministre chargé de l'aviation civile².

¹ Arrêté du 20 juin 2001 relatif au vol de nuit en avion selon les règles de vol à vue.

² Instruction N°20580 du 8 juin 1993 DNA/2A modifiée relative à l'implantation et à l'installation des PAPI et APAPI sur les aérodromes.

II.2.2 **Caractéristiques physiques de la piste et de ses abords**

Aucune exigence spécifique n'est prévue en complément des dispositions de I.2.

II.2.3 **Alimentation électrique**

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

Une alimentation électrique de secours est assurée lorsque le terrain est utilisé à vue de nuit. L'installation est conçue pour qu'en cas de panne affectant l'alimentation électrique le temps maximum de commutation soit de 15 s.

La piste d'un aérodrome non doté d'une alimentation électrique de secours est homologuée avec limitation aux seuls pilotes autorisés (voir II.2.0).

II.2.4 **Équipement en aides radioélectriques**

Néant.

II.2.5 **Équipements en aides visuelles**

II.2.5.1 Balisage par marques

(Voir chapitre « Dispositions transitoires » pour la mise en conformité des marques implantées avant la date du présent arrêté).

Les spécifications de I.5.1 sont complétées par les dispositions suivantes.

Les marques de point d'arrêt avant piste conforme au schéma A de la figure 1.7 (d) (voir I.5.1.3.2.2) sont apposées sur la voie de circulation à l'intersection d'une voie de circulation et de la piste à une distance minimale de **l'axe de piste** de :

- 30 m pour les pistes de chiffre de code 1 ;
- 40 m pour les pistes de chiffre de code 2 ;
- 75 m pour les pistes de chiffre de code 3 ou 4.

Les voies de circulation non revêtues peuvent ne pas être dotées de marques de point d'arrêt avant piste.

II.2.5.2 Panneaux

(Voir chapitre « Dispositions transitoires » pour la mise en conformité des panneaux).

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

Les panneaux d'arrêt (panneaux d'identification de piste et le cas échéant, panneaux de point d'arrêt avant piste) sont implantés à l'emplacement des points d'arrêt avant piste, au moins sur le côté gauche de la voie, y compris sur les voies de circulation non revêtues.

Les panneaux d'obligation sont conçus pour être éclairés ou sont rétroréfléchissants. Des panneaux de signalisation simplifiés peuvent être utilisés, si le type du panneau a reçu une attestation de conformité (voir I.0)

II.2.5.3 Balisage lumineux

Les spécifications de I.5.3 sont complétées par les dispositions suivantes.

Un balisage lumineux est installé conformément au Tableau 2.1.

L'enchevêtrement des boucles d'alimentation n'est pas imposé.

Ce balisage est secouru (voir II.2.7). Si le dispositif de balisage de la piste est constitué de balises lumineuses à alimentation autonome et limitée dans le temps, la piste est homologuée avec limitation aux seuls pilotes autorisés (voir II.2.0).

II.2.6 **Mesure de la visibilité**

La visibilité, lorsqu'elle est fournie, est une VIS (voir I.6.1).

II.2.7 Procédures d'exploitation

II.2.7.1 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 les atterrissages et les décollages et les panneaux autres que rétro réfléchissants sont éclairés.

Consignes locales

Dans le cas de pistes homologuées avec limitation aux seuls pilotes autorisés comme spécifié en II.2.0, des consignes locales spécifient aux pilotes autorisés les limitations opérationnelles d'utilisation de l'aérodrome.

C'est le cas notamment des aérodromes non dotés d'une alimentation électrique de secours. Les consignes locales prévoient alors le dégagement vers un aérodrome accessible et normalement secouru. Elles fixent, entre autres, les conditions météorologiques minimales afin d'assurer le dégagement vers l'aérodrome prévu, conformément à la réglementation propre à ce régime de vol.

II.2.7.2 Situations dégradées

(voir I.7.5 et I.7.10.2)

Panne de l'alimentation électrique de secours

Un aérodrome dont le secours électrique est hors service ne peut pas être choisi comme terrain de dégagement.

L'utilisation de l'aérodrome est limitée aux seuls pilotes autorisés.

Les consignes locales prévoient alors le dégagement vers un aérodrome accessible et normalement secouru. Elles fixent, entre autres, les conditions météorologiques minimales afin d'assurer le dégagement vers l'aérodrome prévu conformément à la réglementation propre à ce régime de vol.

II.2.8 Opérations de maintenance

(voir I.8)