

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

III - PISTE UTILISÉE POUR LES APPROCHES CLASSIQUES

III - PISTE UTILISEE POUR LES APPROCHES CLASSIQUES

III.0 MODALITES D'HOMOLOGATION

Voir I.0.

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

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

Les surfaces de dégagements aéronautiques à prendre en compte sont celles spécifiées pour les pistes exploitées aux instruments avec approche classique.

Toutefois :

- dans le cas d'une piste avec approche classique dotée uniquement de minimums MVI/MVL et exploitée de jour, les surfaces de dégagements aéronautiques à prendre en compte peuvent être celles spécifiées pour les pistes utilisées à vue ;
- dans le cas d'une piste avec approche classique dotée uniquement de minimums MVI/MVL, exploitée de nuit et avec des surfaces de dégagements aéronautiques spécifiées pour les pistes utilisées à vue, peut être homologuée à condition d'installer un indicateur visuel de pente d'approche «PAPI». Ce PAPI est 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 civile (1). Son utilisation est obligatoire de nuit.

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

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

III.3 ALIMENTATION ELECTRIQUE

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

En outre, sur les aérodromes où l'alimentation électrique de secours est exigée, des dispositions sont prises pour qu'en cas de panne affectant l'alimentation électrique, un temps maximum de commutation de 15 s soit respecté.

III.4 EQUIPEMENT EN AIDES RADIOELECTRIQUES A L'ATTERRISSAGE

Voir I.4.

(1) 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.

TABLEAU N° 3.1
Équipement minimum nécessaire aux approches classique

Type de balisage	Configuration/Équipement	Observations
Piste		
Aides visuelles pour l'approche	éventuellement PAPI (voir III.1)	
	<u>feux d'identification de seuil de piste</u> à éclats blancs.	À installer s'il est nécessaire de renforcer la visibilité du seuil ou si l'approche finale est décalée de plus de 10° par rapport à l'axe de piste (voir III.5.3).
Seuil	Seuil coïncidant avec l'extrémité de la piste : rangée d'au moins 6 <u>feux de seuil de piste</u> et 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> 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.	Feux rouges à basse intensité visibles dans le sens approche.
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.

Note : voir II.5.3 pour les conditions d'installation d'une ligne axiale de piste

III.5 EQUIPEMENT EN AIDES VISUELLES

III.5.1 Balisage par marques

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

Les marques de point d'arrêt doivent être apposées à une distance minimale de 75 m de l'axe de piste.

Dans le cas de pistes non revêtues, un balisage adapté doit être réalisé après étude, en liaison avec le STNA.

III.5.2 Panneaux de signalisation

Les spécifications du I.5.2 sont complétées par la disposition suivante : les panneaux d'obligation sont installés.

III.5.3 Balisage lumineux

(Voir chapitre «Dispositions transitoires» pour les installations de balisage antérieures à la date du présent arrêté)

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

L'équipement minimum à installer est décrit dans le Tableau 3.1.

Dispositif lumineux d'approche

Il n'est normalement pas prévu d'installer de dispositif lumineux d'approche pour les pistes non ouvertes aux approches de précision ; néanmoins lorsqu'un tel dispositif est installé, celui-ci est conforme à l'une des configurations prévues pour les approches de précision de catégorie I (voir V.5.3).

Feux d'identification de seuil

Les feux d'identification de seuil sont obligatoires dans le cas d'une piste desservie par une approche finale décalée de plus de 10° par rapport à l'axe de piste, en l'absence d'autres dispositifs lumineux d'approche.

Ils peuvent renforcer la visibilité du seuil dans le cas d'une piste desservie uniquement par une approche basée sur une balise MF (NDB ou L) ou dans le cas d'un QFU uniquement desservi par une manœuvre à vue.

Balisage de piste

Pour les pistes utilisées uniquement de jour, le balisage lumineux est facultatif mais s'il n'est pas installé des restrictions opérationnelles peuvent être établies.

Pour les pistes utilisées de jour et de nuit, l'équipement minimum est constituée de feux à basse intensité ; toutefois, si un dispositif d'approche est installé, le balisage de piste est constitué de feux à haute intensité.

Le rapport d'intensité entre chaque partie du dispositif de balisage lumineux reste constant. Si, dans le but d'obtenir un avantage opérationnel, des feux d'axe de piste sont installés (feux de haute intensité), les autres feux constituant le dispositif de balisage lumineux de la piste sont à haute intensité et répondent aux spécifications retenues pour les approches de précision de catégorie I (voir IV.5.5.).

III.6 MESURES DE LA VISIBILITE ET DE HAUTEUR DE LA BASE DES NUAGES

Voir I.6.

III.7 PROCEDURES D'EXPLOITATION

III.7.1 Généralités

Voir I.7.

III.7.2 Dispositions particulières aux aides visuelles

Les aides visuelles peuvent être mises en fonctionnement conformément au tableau 4.1 du chapitre IV.

III.7.3 Situations dégradées

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'activité IFR peut être maintenue sur cet aérodrome dans les conditions suivantes :

- pour les décollages, voir chapitre VIII ;
- un dégagement est prévu vers un autre aérodrome accessible et normalement secouru. Cette situation particulière est signalée aux usagers par la voie de l'information aéronautique (NOTAM) ;
- les moyens radioélectriques servant de support aux procédures de dégagement et les éléments au sol des installations de télécommunication ne sont pas affectés par la panne de l'alimentation de secours.

Pour l'activité VFR, voir chapitre II, piste à vue de nuit.

