

ANNEXE 1 – LICENCES DU PERSONNEL

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIEENNE ET L'ANNEXE 1 DE L'O.A.C.I.

En matière de Licences du personnel, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 1 (11^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 4 – LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE	
PARAGRAPHE 4.5. CATEGORIES DE QUALIFICATIONS DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE	
Norme 4.4.3	RTA 1- Licences du personnel, Paragraphe 4.4.3 : Catégories de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne Les catégories de qualification de contrôleur de la circulation aérienne sont définies ainsi qu'il suit : <ul style="list-style-type: none">a) qualification de contrôle d'aérodrome ;b) qualification de contrôle d'approche aux procédures ;c) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance ;d) qualification de contrôle radar d'approche de précision ;e) qualification de contrôle régional aux procédures ;f) qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance.g) qualification centre (CCQ)h) qualification d'instructeur du contrôle de la circulation aérienne (ICQ)

ANNEXE 2 – REGLES DE L'AIR

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIEENNE ET L'ANNEXE 2 DE L'O.A.C.I.

En matière de règles de l'air, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 2 (10^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 03 REGLES GENERALES	
Norme 3.1.5	RTA 2 relatif aux règles de l'air, paragraphe 3.1.5 : Remorquage Un aéronef ou autre objet n'est remorqué par un aéronef qu'en conformité des dispositions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne, Il en est de même en ce qui concerne un aéronef remorqué par un véhicule à la surface.
Norme 3.1.11	RTA 2 relatif aux règles de l'air, paragraphe 3.1.11 : Les aéronefs ne voleront à l'intérieur d'une zone interdite ou d'une zone réglementée au sujet desquelles des renseignements ont été dûment diffusés, que s'ils se conforment aux restrictions de l'État sur le territoire duquel ces zones sont établies, ou que s'ils ont obtenu l'autorisation de cet État. Zone dangereuse : La nature des activités qui ont lieu dans une zone de ce type ainsi que les heures d'activation, sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique
Norme 3.2.2.1	RTA 2 relatif aux règles de l'air, paragraphe 3.2.2.1 : Un aéronef qui, aux termes des règles qui suivent se trouve dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef doit éviter de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins qu'il ne passe à bonne distance, et: a) qu'il ne crée pas un danger du fait de sa turbulence de sillage; b) qu'il tienne compte de la turbulence de sillage de l'autre aéronef.
Norme 3.2.2.2	RTA 2 relatif aux règles de l'air, paragraphe 3.3.1.2, alinéa (e) : tout vol au cours duquel l'aéronef franchit des frontières ; dans ce cas, le plan de vol est communiqué au moins trente minutes avant l'heure estimée du départ du poste stationnement.
Norme 3.3.1.4	RTA 2 relatif aux règles de l'air, paragraphe 3.3.1.4 : Lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré pour un vol, le plan de vol doit être déposé au plus tard 60 minutes avant l'heure de départ, sauf instructions contraires de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne. S'il est communiqué en cours de vol, il doit être transmis en temps utile afin de parvenir à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne 20 minutes au moins avant l'heure prévue du passage de l'aéronef : a) au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ; b) au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Norme 3.6.5.2.2	<p>Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque le pilote d'un aéronef en vol IFR juge qu'il n'est pas souhaitable de poursuivre son vol conformément aux dispositions du § 3.6.5.2.1, alinéa a), l'aéronef :</p> <p>a) sauf prescription contraire fondée sur un accord régional de navigation aérienne, s'il se trouve dans un espace aérien où le radar n'est pas utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, doit maintenir la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 20 minutes suivant le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire, et par la suite modifiera son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ;</p> <p>b) Sans objet : 1) Sans objet 2) Sans objet 3) Sans objet c) Sans objet d) en suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, doit poursuivre son vol jusqu'à l'aide à la navigation ou au repère approprié désigné qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer à l'alinéa e) ci-après, attendra à la verticale de cette aide ou de ce repère le moment de commencer à descendre ;</p> <p>e) doit commencer à descendre à partir de l'aide à la navigation ou du repère spécifié à l'alinéa d) à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il doit commencer à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ;</p> <p>f) doit exécuter la procédure d'approche aux instruments normale spécifiée pour l'aide à la navigation ou le repère désigné ;</p> <p>g) atterrira, si possible, dans les 30 minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée à l'alinéa e) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.</p>

ANNEXE 3 – ASSISTANCE METEOROLOGIQUE A LA NAVIGATION AERIEENNE INTERNATIONALE

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIENNE ET L'ANNEXE 3 DE L'O.A.C.I.

En matière de l'assistance météorologique a la navigation aérienne internationale, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 3 (17^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 5. OBSERVATIONS D'AERONEF ET COMPTES RENDUS D'AERONEF	
5.4 OBSERVATIONS REGULIERES D'AERONEF— EXEMPTIONS	
Norme 5.4	<p>RTA3 relatif à l'Assistance Météorologique à la Navigation Aérienne Internationale, paragraphe 5.4.1 : Lorsque la communication en phonie est utilisée, un aéronef est exempté d'effectuer les observations régulières spécifiées au § 5.3.1 dans le présent RTA</p> <ul style="list-style-type: none">a) s'il n'est pas doté d'équipement RNAV; oub) lorsque la durée du vol est inférieure ou égale à deux heures; ouc) lorsqu'il se trouve à une distance équivalant à moins d'une heure de vol du prochain point d'atterrissage prévu; oud) lorsque l'altitude de vol est inférieure à 1 500 m (5 000 ft). <p>RTA3 relatif à l'Assistance Météorologique à la Navigation Aérienne Internationale, paragraphe 5.4.2 : Lorsque la communication en phonie est utilisée, que les exemptions supplémentaires qui peuvent être prescrites par voie d'accord régional de navigation aérienne pour les vols qui suivent des routes ou survolent des régions à forte densité de circulation aérienne et/ou dont le réseau synoptique est satisfaisant prennent la forme de procédures d'exemption ou de désignation. Ces procédures devront :</p> <ul style="list-style-type: none">a) être telles qu'il soit possible de répondre aux besoins minimaux d'observations d'aéronef de tous les centres météorologiques intéressésb) être d'une application aussi simple que possible et, de préférence, ne pas exiger l'examen de cas individuels.
5.5 OBSERVATIONS SPECIALES D'AERONEF	
Norme 5.5	<p>RTA3 relatif à l'Assistance Météorologique à la Navigation Aérienne Internationale, paragraphe 5.5 : Des observations spéciales seront effectuées par tous les aéronefs chaque fois qu'ils rencontreront ou observeront l'une ou l'autre des conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">a) forte turbulence;b) fort givrage;c) onde orographique forte;d) orage, sans grêle, qui est obscurci, noyé ou étendu ou qui forme une ligne de grains;e) orage, avec grêle, qui est obscurci, noyé ou étendu ou qui forme une ligne de grains;f) forte tempête de poussière ou de sable;
CHAPITRE 9. ASSISTANCE AUX EXPLOITANTS ET AUX MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE	
9.1 DISPOSITIONS GENERALES	
Norme 9.1.3	<p>RTA3 relatif à l'Assistance Météorologique à la Navigation Aérienne Internationale, paragraphe 9.1.3 : Les renseignements météorologiques fournis aux exploitants et aux membres d'équipage de conduite doivent être les plus récents et comprennent les éléments suivants, ainsi qu'il aura été établi par les prestataires de services météorologiques en consultation avec les exploitants intéressés :</p> <ul style="list-style-type: none">a) les prévisions1) du vent et de la température en altitude2) de l'humidité en altitude

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
	<ul style="list-style-type: none">3) de l'altitude géo potentielle des niveaux de vol4) du niveau de vol et de la température de la tropopause5) de la direction, de la vitesse et du niveau de vol du vent maximalb) les METAR ou SPECI pour l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'atterrissage prévu, ainsi que les aérodromes de déagements au décollage, en route et à destinationc) les TAF ou TAF amendés pour l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'atterrissage prévu ainsi que pour les aérodromes de déagement au décollage, en route et à destinationd) les prévisions pour le décollagee) les renseignements SIGMET ainsi que les comptes rendus en vol spéciaux appropriés concernant l'ensemble de la routef) les renseignements d'aérodromes pour l'aérodrome localg) les images provenant de satellites météorologiques

ANNEXE 4 – CARTES AERONAUTIQUES

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIEENNE ET L'ANNEXE 4 DE L'O.A.C.I.

En matière des cartes aéronautiques, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 4 (11^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 02 - RELATIF AU SPECIFICATIONS GENERALES	
Norme 2.8.4	Non applicable
Norme 2.9.2	Non applicable
Norme 2.12.2	Non applicable
Norme 2.15.4	Non applicable
CHAPITRE 09 CARTE DE DEPART NORMALISES AUX INSTRUMENTS (SID)	
Non applicable	

ANNEXE 6 – EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS

PARTIE 1 AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL- AVIONS

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIEENNE ET L'ANNEXE 6 DE L'O.A.C.I.

En matière de l'exploitation technique des aéronefs (partie 1 aviation de transport commercial international- avions), la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 6 (10^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 5. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS	
Norme 1.4.1	Non Applicable

ANNEXE 8 – NAVIGABILITE

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIENNE ET L'ANNEXE 8 DE L'O.A.C.I.

En matière de Navigabilité, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 8 (11^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
PARTIE II - PROCÉDURES RELATIVES À LA CERTIFICATION ET AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ	
CHAPITRE 1. CERTIFICATION DE TYPE	
Norme 1.2.1	Non applicable
Norme 1.2.2	Non applicable
Norme 1.2.3	Non applicable
Norme 1.2.4	Non applicable
Norme 1.2.5	Non applicable
Norme 1.3.1	Non applicable
Norme 1.3.2	Non applicable
Norme 1.3.3	Non applicable
Norme 1.3.4	Non applicable
CHAPITRE 2. PRODUCTION	
Norme 2.4.1	Non applicable
Norme 2.4.2	Non applicable
Norme 2.4.3	Non applicable
Norme 2.4.4	Non applicable
CHAPITRE 4. MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	
Norme 4.2.1.1	Non applicable
Norme 4.2.1.2	Non applicable
Norme 4.2.1.3	Non applicable
Norme 4.2.1	Non applicable
Norme 4.2.2	Non applicable
PARTIE III. AVIONS LOURDS	
PARTIE IIIA	
CHAPITRE 2. VOL	
Norme 2.1.1	Non applicable
Norme 2.1.2	Non applicable
Norme 2.1.3	Non applicable
Norme 2.2.1.1	Non applicable
Norme 2.2.1.2	Non applicable

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Norme 2.2.1.3	Non applicable
Norme 2.2.2.1	Non applicable
Norme 2.2.2.2	Non applicable
Norme 2.2.3.1	Non applicable
Norme 2.2.3.1.1	Non applicable
Norme 2.2.3.1.2	Non applicable
Norme 2.2.3.2	Non applicable
Norme 2.2.3.3	Non applicable
Norme 2.3.1.1	Non applicable
Norme 2.3.1.2	Non applicable
Norme 2.3.1.3	Non applicable
Norme 2.3.2	Non applicable
Norme 2.3.3	Non applicable
Norme 2.3.4.1	Non applicable
Norme 2.3.4.2	Non applicable
Norme 2.3.4.3	Non applicable
Norme 2.3.5	Non applicable
CHAPITRE 3. STRUCTURES	
Norme 3.1.1	Non applicable
Norme 3.1.2	Non applicable
Norme 3.1.3	Non applicable
Norme 3.2.1	Non applicable
Norme 3.2.2	Non applicable
Norme 3.3.1	Non applicable
Norme 3.3.2	Non applicable
Norme 3.4.1	Non applicable
CHAPITRE 4. CONCEPTION ET CONSTRUCTION	
Norme 4.1.1	Non applicable
Norme 4.1.2	Non applicable
Norme 4.1.3	Non applicable
Norme 4.1.4	Non applicable
Norme 4.1.5	Non applicable
Norme 4.1.6	Non applicable
Norme 4.1.7	Non applicable
CHAPITRE 5. MOTEURS	
Norme 5.1	Non applicable
Norme 5.2	Non applicable
Norme 5.3	Non applicable
Norme 5.4	Non applicable

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 6. HÉLICES	
Norme 6.2	Non applicable
Norme 6.3	Non applicable
Norme 6.4	Non applicable
CHAPITRE 7. INSTALLATION MOTRICE	
Norme 7.1.2	Non applicable
Norme 7.1.3	Non applicable
Norme 7.1.4	Non applicable
Norme 7.2.1	Non applicable
Norme 7.2.2	Non applicable
Norme 7.2.3	Non applicable
Norme 7.2.4	Non applicable
Norme 7.2.5	Non applicable
CHAPITRE 8. INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENT	
Norme 8.1	Non applicable
Norme 8.2	Non applicable
Norme 8.3	Non applicable
Norme 8.4.1	Non applicable
Norme 8.4.2	Non applicable
CHAPITRE 9. LIMITES D'EMPLOI ET RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AUX UTILISATEURS	
Norme 9.2.1	Non applicable
Norme 9.2.2	Non applicable
Norme 9.2.3	Non applicable
Norme 9.2.4	Non applicable
Norme 9.2.5	Non applicable
Norme 9.2.6	Non applicable
Norme 9.2.7	Non applicable
Norme 9.3.1	Non applicable
Norme 9.3.2	Non applicable
Norme 9.3.3	Non applicable
Norme 9.3.4	Non applicable
Norme 9.3.5	Non applicable
CHAPITRE 11. SÛRETÉ	
Norme 11.2	Non applicable
Norme 11.3	Non applicable
Norme 11.4	Non applicable

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
PARTIE IIIB	
CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS	
Norme 1.2.1	Non applicable
Norme 1.2.2	Non applicable
CHAPITRE 2. VOL	
Norme 2.1.1	Non applicable
Norme 2.1.2	Non applicable
Norme 2.1.3	Non applicable
Norme 2.2.1	Non applicable
Norme 2.2.2	Non applicable
Norme 2.2.3	Non applicable
Norme 2.2.4	Non applicable
Norme 2.2.5	Non applicable
Norme 2.2.6	Non applicable
Norme 2.2.7	Non applicable
Norme 2.2.3	Non applicable
Norme 2.3.1	Non applicable
Norme 2.3.2.1	Non applicable
Norme 2.3.2.1	Non applicable
Norme 2.3.2.2	Non applicable
Norme 2.3.2.3	Non applicable
Norme 2.3.2.4	Non applicable
Norme 2.3.3	Non applicable
Norme 2.4.1	Non applicable
Norme 2.4.2	Non applicable
Norme 2.4.3.1	Non applicable
Norme 2.4.3.2	Non applicable
CHAPITRE 3. STRUCTURES	
Norme 3.1.1	Non applicable
Norme 3.1.2	Non applicable
Norme 3.2	Non applicable
Norme 3.3	Non applicable
Norme 3.4	Non applicable
Norme 3.5.1	Non applicable
Norme 3.5.2	Non applicable
Norme 3.6.1	Non applicable
Norme 3.6.2	Non applicable
Norme 3.7	Non applicable
Norme 3.8	Non applicable
Norme 3.9	Non applicable

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 4. CONCEPTION ET CONSTRUCTION	
Norme 4.1.1	Non applicable
Norme 4.1.2	Non applicable
Norme 4.1.3	Non applicable
Norme 4.1.4	Non applicable
Norme 4.1.5	Non applicable
Norme 4.1.6	Non applicable
Norme 4.2	Non applicable
Norme 4.3	Non applicable
Norme 4.4.1	Non applicable
Norme 4.4.2	Non applicable
Norme 4.5.1	Non applicable
Norme 4.5.2	Non applicable
Norme 4.5.2	Non applicable
Norme 4.6.1	Non applicable
Norme 4.6.2	Non applicable
Norme 4.6.3	Non applicable
Norme 4.6.4	Non applicable
Norme 4.7	Non applicable
CHAPITRE 5. GROUPE MOTOPROPULSEUR	
Norme 3.3.1	Non applicable
Norme 5.3.2	Non applicable
Norme 5.3.3	Non applicable
Norme 5.3.4	Non applicable
Norme 5.3.5.1	Non applicable
Norme 5.3.5.2	Non applicable
Norme 5.3.5.3	Non applicable
Norme 5.3..5.4	Non applicable
Norme 5.3.5.5	Non applicable
Norme 5.3..5.6	Non applicable
CHAPITRE 6. SYSTÈMES ET ÉQUIPEMENT	
Non applicable	
CHAPITRE 7. LIMITES D'EMPLOI ET RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AUX UTILISATEURS	
Non applicable	

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 9. ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL ET FACTEURS HUMAINS

Non applicable

CHAPITRE 10. SÛRETÉ

Non applicable

PARTIE IV. HÉLICOPTÈRES
PARTIE IVA. HÉLICOPTÈRES POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU
APRÈS LE 22 MARS 1991 MAIS AVANT LE 13 DÉCEMBRE 2007

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉ

Non applicable

CHAPITRE 2. VOL

Non applicable

CHAPITRE 3. STRUCTURES

Non applicable

CHAPITRE 4. CONCEPTION ET CONSTRUCTION

Non applicable

CHAPITRE 5. ROTORS ET GROUPE MOTOPROPULSEURS

Non applicable

CHAPITRE 6. SYSTEMES ET EQUIPEMENT

Non applicable

CHAPITRE 7. LIMITES D'EMPLOI ET RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AUX UTILISATEURS

Non applicable

CHAPITRE 8. RÉSISTANCE À L'ÉCRASEMENT ET SÉCURITÉ DANS LA CABINE

Non applicable

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 9. ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL ET FACTEURS HUMAINS

Non applicable

PARTIE V. AVIONS LÉGERS AVIONS DE PLUS DE 750 KG MAIS NON DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 13 DÉCEMBRE 2007

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉ

Non applicable

CHAPITRE 2. VOL

Non applicable

CHAPITRE 3. STRUCTURES

Non applicable

CHAPITRE 4. CONCEPTION ET CONSTRUCTION

Non applicable

CHAPITRE 5. ROTORS ET GROUPES MOTOPROPULSEURS

Non applicable

CHAPITRE 6. SYSTEMES ET EQUIPEMENT

Non applicable

CHAPITRE 7. LIMITES D'EMPLOI ET RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AUX UTILISATEURS

Non applicable

CHAPITRE 8. RÉSISTANCE À L'ÉCRASEMENT ET SÉCURITÉ DANS LA CABINE

Non applicable

CHAPITRE 9. ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL ET FACTEURS HUMAINS

Non applicable

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

PARTIE VI. MOTEURS

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉ

Non applicable

CHAPITRE 2. CONCEPTION ET CONSTRUCTION

Non applicable

CHAPITRE 3. ESSAIS

Non applicable

PARTIE VII. HELICES

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉ

Non applicable

CHAPITRE 2. CONCEPTION ET CONSTRUCTION

Non applicable

CHAPITRE 3. ESSAIS ET INSPECTION

Non applicable

ANNEXE 10 – TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

VOLUME I AIDES RADIO A LA NAVIGATION

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIENNE ET L'ANNEXE 10 DE L'O.A.C.I.

En matière de Télécommunications Aéronautiques (Volume I Aides radio à la navigation), la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 10 (6^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 2	
RELATIF : DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX AIDES RADIO À LA NAVIGATION	
Norme 2.1.3	Non applicable
CHAPITRE 3 RELATIF : SPECIFICATIONS DES AIDES RADIO A LA NAVIGATION LA NAVIGATION	
Norme 3.1.3.5.3	Non applicable
Norme 3.1.3.5.3.3	Non applicable
Norme 3.1.6.1	Non applicable
Norme 3.1.7.2	Non applicable
Norme 3.1.8.1	Non applicable
Norme 3.1.3.11.2	Non applicable
Norme 3.1.3.11.3	Non applicable
Norme 3.1.3.11.3.1	Non applicable
Norme 3.1.5.1.2.1	Non applicable
Norme 3.1.5.3.2	Non applicable
Norme 3.1.5.5.2	Non applicable
Norme 3.1.5.5.3	Non applicable
Norme 3.1.5.5.3.1	Non applicable
Norme 3.1.5.7.1	Non applicable
Norme 3.1.5.7.3	Non applicable
Norme 3.1.5.8.1	Non applicable
Norme 3.5.2.5	Non applicable
Norme 3.5.2.6.1	Non applicable
Norme 3.5.3.1.2.2	Non applicable
Norme 3.5.3.1.3.1	Non applicable
Norme 3.5.3.3.4	Non applicable
Norme 3.5.3.6.1	Non applicable

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Norme 3.5.3.6.4	Non applicable
Norme 3.5.3.6.5.1	Non applicable
Norme 3.5.3.6.5.2	Non applicable
Norme 3.5.4.1.3	Non applicable
Norme 3.5.4.1.4.1	Non applicable
Norme 3.5.4.1.5.6	Non applicable
Norme 3.5.4.2.3.1	Non applicable
Norme 3.5.4.2.3.2	Non applicable
Norme 3.5.4.2.6.5	Non applicable
Norme 3.5.4.4.1	Non applicable
Norme 3.5.4.6.1	Non applicable
Norme 3.5.4.6.2	Non applicable
Norme 3.5.4.7.3.5	Non applicable
Norme 3.5.5.1.3	Non applicable
Norme 3.5.5.3.2.1	Non applicable

ANNEXE 10 – TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES VOLUME III RESEAUX DE TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUE

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIENNE ET L'ANNEXE 10 DE L'O.A.C.I.

En matière de Télécommunications Aéronautiques (Volume III Réseaux de télécommunications aéronautique), la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 10 (6^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 3 RESEAUX DE TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUE B. - DESCRIPTIONS, OBJET ET EMPLOI DES DOCUMENTS D'AERONEF	
Norme 3.2	Non applicable
Norme 3.3	Non applicable
Norme 3.4	Non applicable
Norme 3.5	Non applicable
Norme 3.6	Non applicable
Norme 3.7	Non applicable
Norme 3.8	Non applicable
CHAPITRE 8. SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE — COMMUNICATIONS PAR LIAISON DE DONNÉES	
Non applicable	

ANNEXE 10 – TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES VOLUME IV SYSTEMES DE SURVEILLANCE ET ANTICOLLISION

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIENNE ET L'ANNEXE 10 DE L'O.A.C.I.

En matière de Télécommunications Aéronautiques (Volume IV Systèmes de Surveillance et Anticollision), la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 10 (10^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

réglementation O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 4. SYSTEME ANTICOLLISION EMBARQUE	
Norme 4.3.12.1	Non applicable
Norme 4.3.12.2	Non applicable
CHAPITRE 5. SQUITTER LONG MODE S Non applicable	
CHAPITRE 6. SYSTEMES DE MULTILATERATION Non applicable	
CHAPITRE 7. SPECIFICATIONS TECHNIQUES POUR LES APPLICATIONS DE SURVEILLANCE EMBARQUEE Non applicable	

ANNEXE 11 – SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIEENNE ET L'ANNEXE 11 DE L'O.A.C.I.

En matière de service de la circulation aérienne, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 11 (13^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

RÉGLEMENTATION O.A.C.I.	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 02 : GÉNÉRALITÉS	
Norme 2.5.2.2.1.1	Non applicable
Norme 2.6.1	Non applicable
Norme 2.19.3	Non applicable
Norme 2.25.3	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 2.25.3 :Il est procédé à la vérification des horloges et autres systèmes d'enregistrement de l'heure des organismes des services de la circulation aérienne suivant les besoins, afin de s'assurer que leurs indications sont exactes à 30 secondes près par rapport à l'heure UTC.
CHAPITRE 03 : SERVICE DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE	
Norme 3.1	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 3.1 :Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice : a) de tous les vols IFR dans l'espace aérien contrôlé ; A et D b) Non applicable c) Non applicable d) Non applicable
Norme 3.3.4	RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 3.3.4 : Les autorisations émises par les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation : a) entre tous les vols dans les espaces aériens des classes A ; b) entre les vols IFR dans les espaces aériens de classe D; c) sans objet d) entre les vols IFR et les vols VFR spéciaux; e) entre les vols VFR spéciaux, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit. Toutefois, à la demande d'un aéronef et si l'autorité compétente des services de la circulation aérienne le prescrit dans le cas prévu en b) ci-dessus, dans l'espace aérien de classe D, un aéronef pourra recevoir une autorisation qui ne lui assure pas cette séparation sur un tronçon déterminé du vol effectué dans les conditions météorologiques de vol à vue.

CHAPITRE 04 SERVICE D'INFORMATION AU VOL

Norme 4.2.1

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 4.2.1 : Les renseignements suivants relèvent du service d'information de vol :

- a) Non applicable
- b) Non applicable
- c) renseignements concernant le dégagement dans l'atmosphère de matière radioactives ou de produits chimiques toxiques.
- d) renseignements sur la disponibilité des services de radionavigation
- e) renseignements sur les modifications concernant la nature des services de la circulation aérienne et les conditions dans lesquelles ils sont assurés ;
- f) renseignements sur les ballons libres non habités enfin tous autres renseignements susceptibles d'influer sur la sécurité.

CHAPITRE 05 SERVICE D'ALERTE

Norme 5.1.3

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 5.1.3 : Lorsqu'un aéronef se trouvant sous le contrôle d'une tour de contrôle ou d'un centre de contrôle d'approche ou évoluant dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome doté d'un organisme AFIS est en difficulté, cette tour de contrôle, ce centre de contrôle d'approche ou cet organisme AFIS avertit immédiatement le centre de contrôle régional ou le centre d'information de vol désigné qui prévient à son tour le centre de coordination de sauvetage intéressé. Toutefois si la nature du cas d'urgence est telle que la notification est superflue, il n'est pas nécessaire d'avertir le centre de contrôle régional, le centre d'information de vol ou le centre de coordination de sauvetage.

Norme 5.1.3.1

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 5.1.3.1 : Néanmoins, si l'urgence de la situation l'exige, la tour de contrôle d'aérodrome, le centre de contrôle d'approche ou l'organisme AFIS responsable alerte d'abord les organismes locaux de secours susceptibles d'apporter une aide immédiate et prend les dispositions nécessaires pour déclencher leur intervention.

CHAPITRE 06 MOYENS DE TELECOMMUNICATIONS NECESSAIRES AUX SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE.

Norme 6.2.2.1.1

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.3.2.1.1 : Un centre d'information de vol dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité:

- 1) le centre de contrôle régional, à moins qu'il ne soit coimplanté
- 2) les organismes de contrôle d'approche
- 3) les tours de contrôle ou organisme AFIS

Norme 6.2.2.1.2

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.2.1.2 : Un centre de contrôle régional, en plus d'être relié au centre d'information de vol, comme le prescrivent les dispositions du 6.2.2.1.1, dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité:

- a) organismes de contrôle d'approche;
- b) tours de contrôle d'aérodrome; ou organismes AFIS
- c) bureaux de piste des services de la circulation aérienne, lorsqu'ils sont établis

Norme 6.2.2.1.3

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.2.1.3 : Un organisme de contrôle d'approche, en plus d'être relié au centre d'information de vol et au centre de contrôle régional, comme le prescrivent les dispositions des 6.2.2.1.1 et 6.2.2.1.2., dispose de moyens de communication avec la tour ou organismes AFIS les tours de contrôle d'aérodrome qui lui sont associées et avec le ou les bureaux de piste ATS correspondants lorsque ces derniers sont établis séparément.

Norme 6.2.2.1.

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.2.1 : Une tour de contrôle d'aérodrome ou organisme AFIS, en plus d'être reliée au centre d'information de vol, au centre de contrôle régional et à l'organisme de contrôle d'approche, comme le prescrivent les dispositions des 6.2.2.1.1., 6.2.2.1.2 et 6.2.2.1.3., dispose de moyens de communication avec le bureau de piste ATS qui lui est associé, lorsque ce dernier est établi séparément

Norme 6.2.2.2

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.2.2 : Un centre de contrôle d'approche, une tour de contrôle d'aérodrome et un organisme AFIS disposent de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de leurs zones de responsabilité respectives:

- a) les organismes militaires intéressés;
- b) les services de sauvetage et d'urgence (y compris ambulance, service d'incendie, etc.);
- c) le centre météorologique qui dessert l'organisme en question;
- d) la station des télécommunications aéronautiques qui dessert l'organisme en question;
- e) l'organisme assurant le service de gestion d'aire de trafic, lorsqu'il s'agit d'un organisme distinct.

Norme 6.2.2.3.1

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.2.3.1 : Les installations de Télécommunication nécessaires aux termes des 6.2.2.1., 6.2.2.2.1) et 6.2.2.2.2), a) et b) sont dotées de moyens permettant:

- a) des communications vocales directes, peuvent être établies pour les besoins du transfert de contrôle
- b) Non applicable

Norme 6.2.3.1.2

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 6.2.3.1.2 : À moins qu'il n'en soit décidé autrement par accord régional de navigation aérienne, les installations nécessaires aux communications entre centres de contrôle régional qui desservent des régions de contrôle contiguës sont dotées en outre de moyens permettant des communications vocales directes avec enregistrement automatique, les communications pouvant être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle.

CHAPITRE 07 RENSEIGNEMENTS NECESSAIRES AUX SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

Norme 7.1.4.1

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 7.1.4.1 : Les tours de contrôle d'aérodrome et les organismes AFIS reçoivent les observations et les prévisions météorologiques les plus récentes pour l'aérodrome dont elles ont la charge. Des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions sont communiqués aux tours de contrôle d'aérodrome dès qu'ils sont jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes.

Norme 7.1.4.1

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 7.1.4.1 : Les tours de contrôle d'aérodrome et les organismes AFIS reçoivent les dernières valeurs de la pression pour le

Norme 7.1.4.6

RTA 11- Services de la Circulation Aérienne, Paragraphe 7.1.4.6 : La tour de contrôle ou l'organisme AFIS reçoit les renseignements sur le cisaillement du vent susceptibles de nuire aux aéronefs sur la trajectoire d'approche ou de décollage ou en approche indirecte, ou aux avions en roulement à l'atterrissage ou au décollage

ANNEXE 14 – AERODROMES

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIENNE ET L'ANNEXE 14 DE L'O.A.C.I.

En matière des Aérodomes, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 14 (14^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 1. GENERALITES	
Recommandation 1.4.2	RTA14 Volume 1 Aérodomes. 1.4.1.1 à 1.4.13.10
Recommandation 1.6.2	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 1.6.2 La conception et la construction de nouvelles Installations aéroportuaires ainsi que les modifications D'installations aéroportuaires existantes devront tenir compte des Mesures d'utilisation des terrains et de réglementation de l'environnement. L'environnement.
CHAPITRE 2. RENSEIGNEMENTS SUR LES AERODROMES	
Recommandation 2.1.4	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 2.1.4 Pour protéger le niveau d'intégrité des données aéronautiques ordinaires, suivant la classification indiquée au § 2.1.2, il sera appliqué un algorithme CRC de 16 bits.
Recommandation 2.4.2	RTA14 Vol 1. Aérodomes .2.4.2 La température de référence d'aérodrome sera 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 devrait être la valeur moyenne obtenue sur une période d'au moins dix ans.

Recommandation 2.6.7

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 2.6.7 Le numéro de classification de chaussée (PCN) communiqué indique qu'un aéronef dont le numéro de classification (ACN) est supérieur à ce PCN peut utiliser la chaussée sous réserve que : a) le nombre annuel de mouvements réels en surcharge n'excède pas 5% du total annuel des mouvements réels contenus dans le trafic de référence. b) l'ACN ne dépasse pas de plus de 10 % le PCN communiqué pour les chaussées souples, c) l'ACN ne dépasse pas de plus de 5 % le PCN communiqué pour les chaussées rigides ou composites, pour lesquelles une couche rigide constitue un des principaux éléments de la structure, d) l'ACN ne dépasse pas de plus de 5 % le PCN communiqué pour les chaussées dont la structure est inconnue. Toutefois, ces mouvements en surcharge ne devront 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 réparation de grande envergure. Dans les autres cas, l'acceptation sera soumise à l'autorisation de l'autorité compétente après une étude aéronautique.

Recommandation 2.7.2

RTA14 Vol 1. Aérodomes .2.7.2 Un ou plusieurs emplacements destinés à la vérification des altimètres avant le vol seront situés sur une aire de trafic.

Recommandation 2.9.4

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 2.9.4 Chaque fois qu'il y a de l'eau sur une piste, une évaluation en mm de la profondeur de l'eau sera communiquée et une description de l'état de la surface de la piste, sur la moitié centrale de la largeur de celle-ci sera donnée 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. FLAQUES D'EAU — de nombreuses flaques d'eau stagnante sont visibles. INONDÉE — de vastes nappes d'eau stagnante sont visibles.

Recommandation 2.9.8

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 2.9.8 Si l'exploitant d'aérodomes soupçonne qu'une piste peut devenir glissante dans des conditions inhabituelles, il procédera à des mesures supplémentaires lorsque ces conditions se présentent, et donnera des renseignements sur les caractéristiques de frottement de la surface de la piste lorsque, d'après ces mesures supplémentaires, la piste ou une partie de la piste est devenue glissante.

Recommandation 2.10.1

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 2.10.1 Il est établi pour tout aérodomes, un plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sur l'aire de trafic ou au voisinage de celle-ci et il est désigné un coordinateur pour l'exécution de ce plan.

Recommandation 2.10.2

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 2.10.2 Ce plan est fondé sur les caractéristiques des aéronefs normalement susceptible d'utiliser l'aérodrome et il doit comprendre : 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 engins de récupération qui peuvent être fournis par d'autres aérodomes.

Recommandation 2.11.2

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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, conformément au Tableau 2-2 et aux types et quantités d'agents extincteurs normalement disponibles à l'aérodrome.

Recommandation 2.11.4

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 2.11.4 Toute modification importante doit être exprimée en indiquant la nouvelle catégorie des services de sauvetage et d'incendie disponibles à l'aérodrome.

CHAPITRE 3. CARACTERISTIQUES PHYSIQUES

Recommandation 3.1.1

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.1 Le nombre et l'orientation des pistes d'un aérodomine seront tels que le coefficient d'utilisation de L'aérodomine ne soit pas inférieur à 95 % pour les avions à l'intention desquels l'aérodomine a été conçu.

Recommandation 3.1.2

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.2 L'emplacement et l'orientation des pistes d'un aérodomine seront déterminés, lorsque c'est possible, 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.

Recommandation 3.1.3

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.3 Choix de la valeur maximale admissible de la composante transversale du vent En application des dispositions du § 3.1.1, dans les circonstances normales, il n'y aura 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 1500 m ; toutefois lorsqu'on observe une faible efficacité de freinage, due à un coefficient de frottement longitudinal insuffisant, on admet 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 1200 m et 1500 m (non compris) ; - 19 km/h (10 kt) pour les avions dont la distance de référence est inférieure à 1200m.

Recommandation 3.1.4

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.4 Données à utiliser Les données à utiliser dans le calcul du coefficient d'utilisation, seront le résultat des statistiques sur la répartition des vents.Ces statistiques porteront sur une période égale à cinq ans au moins. Les observations doivent être effectuées au moins huit fois par jour et à intervalles réguliers.

Recommandation 3.1.5

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.5 Le seuil de piste sera placé en bout de piste, sauf si certaines considérations relatives à l'exploitation justifient le choix d'un autre emplacement.

Recommandation 3.1.6

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.6 Lorsqu'il est nécessaire de décaler le seuil d'une piste, temporairement ou de façon permanente, les différents facteurs qui peuvent avoir une incidence sur l'emplacement du seuil seront pris en compte.Lorsque le seuil doit être décalé parce qu'une partie de la piste est inutilisable, il sera prévu une aire dégagée et nivelée d'au moins 60 m de longueur entre l'aire inutilisable et le seuil décalé. Il convient également de prévoir une distance supplémentaire correspondant à l'aire de sécurité d'extrémité de piste, selon les besoins.

Recommandation 3.1.7

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.7 Piste principale Sous réserve des dispositions du § 3.1.9, la longueur réelle à donner à une piste principale sera suffisante pour répondre aux besoins opérationnels des avions auxquels la piste est destinée et ne sera pas 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.

Recommandation 3.1.8

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.8 Piste secondaire La longueur d'une piste secondaire sera déterminée de la même façon que celle des pistes principales.
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 %.

Recommandation 3.1.9

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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 § 3.1.7 ou du § 3.1.8, selon le cas, sera considérée comme satisfaisante, à condition que toute combinaison de piste, prolongement d'arrêt et prolongement dégagé permette de se conformer aux spécifications d'exploitation pour le décollage et l'atterrissage des avions auxquels la piste est destinée. Note. — Des éléments indicatifs sur l'utilisation des prolongements dégagés Figurent au Supplément A, section 2.

Recommandation 3.1.10

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.10 La largeur de piste ne sera pas inférieure à la dimension spécifiée dans le tableau suivant : Lettre de code Chiffre de Code A B C D E F 1a 18m 18m 23m - - - 2a 23m 23m 30m - - - 3 30m 30m 30m 45m - - 4 - - 45m 45m 45m 60m 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.

Recommandation 3.1.11

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.11 Dans le cas des pistes à vue parallèles destinées à être utilisées simultanément, la distance minimale entre les axes de piste sera 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.

Recommandation 3.1.12

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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) et dans les PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, la distance minimale entre les axes de piste sera de :
- 1 035 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. devra 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 PANS-ATM (Doc 4444) peuvent être appliquées s'il est déterminé qu'elles ne compromettent pas la sécurité de l'exploitation.

Recommandation 3.1.13

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.13 Pentcs 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 Dépassera pas :

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

Recommandation 3.1.14

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.14 Aucune portion de piste ne présentera une pente longitudinale dépassant : - 1,25 % lorsque le chiffre de code est 4. Cependant, sur les premier et dernier quarts de la longueur de la piste, la pente longitudinale ne dépassera pas 0,8 % ; - 1,5 % lorsque le chiffre de code est 3. Cependant, 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 dépassera pas 0,8 % ; - 2 % lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

Recommandation 3.1.15

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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 n'excèdera jamais: - 1,5 % lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; - 2 % lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.

Recommandation 3.1.16

RTA14 Vol 1. Aérodomes .3.1.16 Le passage d'une pente à une autre sera réalisé par des courbes de raccordement le long desquelles la pente ne variera pas de plus de :

- 0,1 % par 30 m (rayon de courbure minimal de 30 000m) 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.

Recommandation 3.1.17

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.17 Distance de visibilité Lorsqu'ils sont inévitables, les changements de pente longitudinale seront tels que : - lorsque la lettre de code est C, D, E ou F, tout point situé à 3 m au-dessus d'une piste sera 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 sera 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 sera 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. Note. — Dans le cas d'une piste unique non desservie par une voie de circulation parallèle pleine longueur, il faudra envisager d'assurer une visibilité sans obstruction sur toute la longueur de la piste. 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 aérodomes (Doc 9157), 1^{re} Partie.

Recommandation 3.1.18

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.18 Distance entre changements de pente Les ondulations et les changements de pente marqués et rapprochés le long d'une piste seront à éviter. La distance entre les points d'intersection de deux courbes successives ne sera pas 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 ;
- b) - 15 000 m lorsque le chiffre de code est 3 ;
- c) - 5 000 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; ou b) 45 m.
- d) Note. — Le Supplément A, section 4, contient des éléments indicatifs sur la mise en application de cette spécification.

Recommandation 3.1.19

RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.1.19 Pentes transversales Pour assurer un assèchement aussi rapide que possible, la surface de la piste sera, si possible, 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 sera 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 seront symétriques de part et d'autre de l'axe de la piste.

Recommandation 3.1.20

RTA14 Vol 1. Aérodromes .3.1.20 La pente transversale sera 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.

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

Recommandation 3.1.21

RTA14 Vol 1. Aérodromes .3.1.21 Une piste sera capable de supporter la circulation des avions auxquels elle est destinée.

Recommandation 3.1.24

RTA14 Vol 1. Aérodromes .3.1.24 Les caractéristiques de frottement d'une piste neuve ou dont la surface a été refaite seront mesurées en se servant d'un appareil auto mouillant de mesure continue du frottement afin de s'assurer que les objectifs de conception, en ce qui concerne les caractéristiques de frottement, ont été réalisés.

Note. — Le Supplément A, section 7, contient des éléments indicatifs sur les caractéristiques de frottement des surfaces de piste neuves. Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2e Partie, donne aussi des indications à ce sujet.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
<p>Recommandation 3.1.25</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.1.25 La profondeur moyenne de la texture superficielle d'une surface neuve sera au moins égale à 1,0 mm. Note 1. — Cette épaisseur ne peut normalement être obtenue qu'après un traitement spécial de la surface. Note 2. — Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 2e Partie, donne des indications sur des méthodes que l'on utilise pour mesurer la texture superficielle.</p>
<p>Recommandation 3.1.26</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.1.26 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 Note. — Des éléments indicatifs sur les méthodes permettant d'améliorer la texture superficielle des pistes figurent dans le Manuel de conception des aérodrômes (Doc 9157), 3^e Partie.</p>
<p>Recommandation 3.2.1</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.2.1 Des accotements seront aménagés lorsque la lettre de code est D ou E et que la largeur de la piste est inférieure à 60 m.</p>
<p>Recommandation 3.2.2</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.2.2 Des accotements de piste seront aménagés lorsque la lettre de code est F.</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 3.2.3	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.2.3 Les 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.
Recommandation 3.2.4	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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 ne dépassera pas 2,5 %.
Recommandation 3.2.5	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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.
Recommandation 3.3.2	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.3.2 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 A, B ou C, afin de faciliter l'exécution de virages à 180°.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
<p>Recommandation 3.3.3</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.3.3 Une 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.</p>
<p>Recommandation 3.3.4</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.3.4 L'angle d'intersection de l'aire de demi-tour sur piste avec la piste ne sera pas supérieur à 30°.</p>
<p>Recommandation 3.3.5</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 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°.</p>
<p>Recommandation 3.3.7</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.3.7 Aux aérodrômes où les conditions Météorologiques sont sévères et peuvent entraîner une réduction du frottement, il sera prévu une marge roues extérieures – bord d'aire de demi-tour de 6 m lorsque la lettre de code est E ou F.</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 3.3.11	RTA14 Vol 1. Aérodromes. 3.3.11 La surface des aires de demi-tour sur piste sera construite de manière à offrir de bonnes caractéristiques de frottement lorsqu'elle est mouillée.
Recommandation 3.3.13	RTA14 Vol 1. Aérodromes. 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 ils seront aussi capables de supporter le poids des véhicules de service qui pourraient circuler sur eux.
Recommandation 3.4.4	RTA14 Vol 1. Aérodromes. 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 ;
Recommandation 3.4.5	RTA14 Vol 1. Aérodromes. 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.
Recommandation 3.4.6	RTA14 Vol 1. Aérodromes. 3.4.6 Tout objet situé sur une bande de piste qui peut constituer un danger pour les avions est considéré comme obstacle et devra être supprimé dans la mesure du possible.

RÉGLEMENTATION O.A.C.	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 3.4.8	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 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 :</p> <ul style="list-style-type: none">- 75 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;- 40 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; <p>une aire nivelée à l'intention des avions auxquels la piste est destinée, pour le cas où un avion sortirait de la piste.</p> <p>Note. — Le Supplément 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.</p>
Recommandation 3.4.9	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.4.9 La bande dans laquelle se trouve une piste à vue présentera, sur une distance d'au moins :</p> <ul style="list-style-type: none">- 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 ; <p>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.</p>
Recommandation 3.4.11	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.4.11 Pour protéger les avions qui atterrissent contre le danger de formation d'une dénivellation abrupte à l'extrémité de la piste, la surface de la bande située en amont du seuil, sur une distance d'au moins 30 m sera traitée contre l'érosion due au souffle des moteurs.</p>
Recommandation 3.4.12	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.4.12 Pentas longitudinales Une pente longitudinale, sur la partie d'une bande qui doit être nivelée, ne dépassera pas :</p> <ul style="list-style-type: none">- 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.
Recommandation 3.4.13	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.4.13 Changements de pente longitudinale Sur la partie d'une bande qui doit être nivelée, les changements de pente seront aussi graduels que possible et que tout changement brusque ou inversion soudaine de la pente sera évité.</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C.	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 3.4.15	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.4.15 sur toute partie d'une bande située au-delà de la portion nivelée, les pentes transversales ne dépasseront pas une valeur positive de 5 % mesurée en s'écartant de la piste.
Recommandation 3.4.16	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.4.16 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. Note. — Des éléments indicatifs sur la préparation des bandes de piste figurent dans le Manuel de conception des aérodrômes (Doc 9157), 1 ^{re} Partie.
Recommandation 3.4.17	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.4.17 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.
Recommandation 3.5.5	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.5.5 La largeur de l'aire de sécurité d'extrémité de piste sera égale à celle de la partie nivelée de la bande de piste correspondante.



RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
------------------------	---------------------------

Recommandation 3.5.6	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.5.6 Tout 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.
Recommandation 3.5.7	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.5.7 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. Note. — 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).
Recommandation 3.5.8	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.5.8 Généralités Les pentes d'une aire de sécurité d'extrémité de piste seront telles qu'aucune partie de cette aire ne fasse saillie au-dessus de la surface d'approche ou de montée au décollage.
Recommandation 3.5.9	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.5.9 Pentes longitudinales Les pentes longitudinales d'une aire de sécurité d'extrémité de piste ne dépasseront pas une valeur négative de 5 %. Les changements de pente seront aussi progressifs que possible et il n'y aura ni changements brusques ni inversions soudaines.
Recommandation 3.5.10	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.5.10 Pentes transversales Les pentes transversales d'une aire de sécurité d'extrémité de piste ne dépasseront pas une valeur positive ou négative de 5 %. Les changements de pente seront aussi progressifs que cela est pratiquement possible.



RÉGLEMENTATION O.A.C.	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 3.5.11	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.5.11 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 § 9.2.30 à 9.2.32. Note. — Des éléments indicatifs sur la résistance des aires de sécurité d'extrémité de piste figurent dans le Manuel de conception des aérodomes (Doc 9157), 1 ^{re} Partie.
Recommandation 3.6.1	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.6.1 Le prolongement dégagé commencera à l'extrémité de la longueur de roulement utilisable au décollage.
Recommandation 3.6.2	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.6.2 La longueur d'un prolongement dégagé ne dépassera pas la moitié de la longueur de roulement utilisable au décollage.
Recommandation 3.6.2	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.6.2 La longueur d'un prolongement dégagé ne dépassera pas la moitié de la longueur de roulement utilisable au décollage.
Recommandation 3.6.3	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.6.3 Le prolongement dégagé s'étendra latéralement sur une largeur de 75 m au moins de part et d'autre du prolongement de l'axe de la piste.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 3.6.4	RTA14 Vol 1. Aérodromes. 3.6.4 Dans les prolongements dégagés, Aucun point du sol ne fera 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.
Recommandation 3.6.5	RTA14 Vol 1. Aérodromes. 3.6.5 Des changements brusques de pente positive sont à éviter 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 seront semblables, d'une manière générale, aux pentes et changements de pente de la piste à laquelle est associé ce prolongement dégagé.
Recommandation 3.6.6	RTA14 Vol 1. Aérodromes. 3.6.6 Un objet situé sur un prolongement dégagé et susceptible de constituer un danger pour les avions, sera considéré comme obstacle et sera supprimé.
Recommandation 3.7.2	RTA14 Vol 1. Aérodromes. 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 seront conformes aux spécifications des pentes et changements de pentes 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 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
<p>Recommandation 3.7.3</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.7.3 Les prolongements d'arrêt seront 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. Note. — Des directives au sujet de la force portante d'un prolongement d'arrêt figurent au Supplément A, section 2.</p>
<p>Recommandation 3.7.4</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.7.4 La surface d'un prolongement d'arrêt avec revêtement sera construite de manière à ce que le coefficient de frottement soit suffisant et compatible avec celui de la piste associée lorsque le prolongement d'arrêt est mouillé.</p>
<p>Recommandation 3.7.5</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.7.5 Les caractéristiques de frottement d'un prolongement d'arrêt sans revêtement ne seront pas inférieures à celles de la piste à laquelle le prolongement d'arrêt est associé.</p>
<p>Recommandation 3.8.3</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.8.3 L'aire d'emploi du radioaltimètre aura 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.</p>
<p>Recommandation 3.8.4</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.8.4 Les changements de pente de l'aire d'emploi du radioaltimètre seront 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 dépassera pas 2 % sur 30 m. Note. — Des éléments indicatifs sur l'aire d'emploi du radioaltimètre figurent au Supplément 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.</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C.	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
<p>Recommandation 3.9.1</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.9.1 Des voies de circulation seront aménagées pour assurer la sécurité et la rapidité des mouvements des aéronefs à la surface. Note. — Des éléments indicatifs sur la disposition des voies de Circulation figurent dans le Manuel de conception des aérodomes (Doc 9157), 2^e Partie.</p>
<p>Recommandation 3.9.2</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.9.2 Les pistes seront 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 seront aménagées lorsque la circulation est dense.</p>
<p>Recommandation 3.9.3</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.9.3 Une voie de circulation sera 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 soit pas inférieure à la valeur indiquée dans le tableau ci-dessous.</p> <p>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</p> <p>Note 1. — L'empattement est la distance entre l'atterrisseur avant et le centre géométrique de l'atterrisseur principal.</p> <p>Note 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.</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
<p>Recommandation 3.9.5</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.9.5 La largeur d'une partie rectiligne de voie de circulation ne sera pas inférieure à la valeur indiquée dans le tableau ci-dessous.</p> <p>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 Note. — Des éléments indicatifs sur la largeur des voies de circulation figurent dans le Manuel de conception des aérodomes (Doc 9157), 2^e Partie.</p>
<p>Recommandation 3.9.6</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.9.6 Les changements de direction sur les voies de circulation seront aussi peu nombreux et aussi faibles que possible. Les rayons de virage seront compatibles avec les possibilités de manoeuvre et les vitesses normales de circulation des avions auxquels la voie de circulation est destinée. Les virages seront 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 soit pas inférieure aux marges spécifiées au § 3.9.3.</p> <p>Note 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. Des éléments indicatifs sur les dimensions appropriées figurent dans le Manuel de conception des aérodomes (Doc 9157), 2^e Partie.</p> <p>Note 2. — L'emplacement des marques axiales et des feux de voie de circulation . spécifié aux § 5.2.8.6 et 5.3.16.11</p> <p>. Note 3. — Des virages composites peuvent permettre de réduire ou de supprimer les surlargeurs de voie de circulation.</p>
<p>Recommandation 3.9.7</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.9.7 Pour faciliter la manoeuvre des avions, des congés de raccordement seront aménagés aux jonctions et intersections des voies de circulation avec des pistes, des aires de trafic et d'autres voies de circulation. Les congés seront conçus de manière que les marges minimales spécifiées au § 3.9.3 entre les roues et le bord de la voie de circulation soient respectées lorsque les avions manoeuvrent dans les jonctions ou intersections.</p> <p>Note. — 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 aérodomes (Doc 9157), 2^e Partie.</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

Recommandation 3.9.8

RTA14 Vol 1. Aérodromes. 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, sera au moins égale à la distance spécifiée dans le Tableau 3-1 ; toutefois, il peut être permis d'utiliser des distances de séparation inférieures sur un aérodrome existant si, à la suite d'une étude aéronautique, on détermine que ces distances inférieures n'abaissent pas le niveau de sécurité ni n'influent sensiblement sur la régularité de l'exploitation.

Note 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.

Note 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.

Note 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.

Note 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.

Recommandation 3.9.9

RTA14 Vol 1. Aérodromes 3.9.9 Pentas longitudinales La pente longitudinale d'une voie de circulation n'excèdera pas 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.

Recommandation 3.9.10

RTA14 Vol 1. Aérodromes. 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 :

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

RÉGLEMENTATION O.A.C.I.	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
<p>Recommandation 3.9.11</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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 :</p> <ul style="list-style-type: none">- 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.
<p>Recommandation 3.9.12</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. Les pentes transversales d'une voie de circulation seront suffisantes pour éviter l'accumulation des eaux sur la chaussée, mais n'excèdent pas :</p> <ul style="list-style-type: none">- 1,5 % lorsque la lettre de code est C, D, E ou F ;- 2 % lorsque la lettre de code est A ou B. <p>Note. — En ce qui concerne les pentes transversales sur une voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef, voir le § 3.13.4.</p>
<p>Recommandation 3.9.13</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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.</p> <p>Note. — Des éléments indicatifs sur la relation entre la résistance des voies de circulation et celle des pistes figurent dans le Manuel de conception des aérodomes (Doc 9157), 3^e Partie.</p>
<p>Recommandation 3.9.14</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.9.14 La surface d'une voie de circulation ne présentera pas d'irrégularités de nature à endommager la structure des avions.</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C.	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 3.9.15	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.9.15 La surface d'une voie de circulation en dur sera construite de manière que les caractéristiques de frottement soient bonnes lorsque cette voie est mouillée.
Recommandation 3.9.16	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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. Note. — 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 aérodomes (Doc 9157), 2 ^e Partie, en plus des différents paramètres de vitesse.
Recommandation 3.9.17	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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.
Recommandation 3.9.18	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 3.9.19	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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°.
Recommandation 3.9.21	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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. Note. — 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.
Recommandation 3.9.22	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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.
Recommandation 3.10.1	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 3.10.2	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 3.10.2 Lorsqu'une voie de circulation est 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.
Recommandation 3.11.2	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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.
Recommandation 3.11.3	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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. Note. — 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.
Recommandation 3.11.4	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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.
Recommandation 3.11.5	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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 est 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 dépassera pas 5 % par rapport à l'horizontale.

RÉGLEMENTATION O.A.C.	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 3.11.6	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 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 nivelée ne dépassera pas 5 % dans la direction perpendiculaire à la voie de circulation.
Recommandation 3.12.1	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.12.1 Une ou plusieurs plates-formes d'attente de circulation seront aménagées lorsque la densité de la circulation est moyenne ou forte.
Recommandation 3.12.4	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 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.
Recommandation 3.12.7	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 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 sera 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).

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 3.12.8	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 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.
Recommandation 3.13.1	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.13.1 Les aérodrômes 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.
Recommandation 3.13.2	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 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.
Recommandation 3.13.5	RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 3.13.5 La pente maximale d'un poste de stationnement d'aéronef n'excèdera pas 1 %.

RÉGLEMENTATION O.A.C.	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
<p>Recommandation 3.13.6</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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 B 3 C 4,5 D 7,5 E 7,5 F 7,5 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 :</p> <ul style="list-style-type: none">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. Note. — Sur les aires de trafic, il faut aussi tenir compte de l'existence de routes de service et d'aires de manoeuvre 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 aérodomes [Doc 9157], 2^e Partie).
<p>Recommandation 3.14.2</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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. Ce poste isolé ne sera pas situé au-dessus d'installations souterraines comme celles qui contiennent du gaz ou du carburant aviation, ni au-dessus de câbles électriques ou de câbles de télécommunication.</p>
<p>Recommandation 4.2.4</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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.</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 4.2.6	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 4.2.6 Dans l'examen de tout projet de construction, il sera tenu compte de la conversion éventuelle d'une piste à vue en piste aux instruments et de la nécessité de prévoir des surfaces de limitation d'obstacles plus restrictives.
Recommandation 4.2.11	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 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.
Recommandation 4.2.12	RTA14 Vol 1. Aérodomes. 4.2.12 Les objets existants qui font saillie au-dessus de l'une quelconque des surfaces spécifiées au § 4.2.7, seront supprimés 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.
Recommandation 4.2.20	RTA14 Vol 1. Aérodomes 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
<p>Recommandation 4.2.21</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 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 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.</p> <p>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.</p>
<p>Recommandation 4.2.24</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 4.2.24 Les caractéristiques opérationnelles des avions auxquels la piste est destinée seront examinées 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, la longueur des surfaces de montée au décollage sera modifiée afin d'assurer la protection nécessaire jusqu'à une hauteur de 300 m.</p> <p>Note. — 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.</p>
<p>Recommandation 4.2.27</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodrômes. 4.2.27 Les objets existants qui font saillie au-dessus d'une surface de montée au décollage, seront supprimés 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.</p> <p>Note. — 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.</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
<p>Recommandation 4.3.1</p>	<p>RTA14 Vol 1. Aérodomes 4.3.1 L'autorité d'aviation civile 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.</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 4 : LIMITATION ET SUPPRESSION DES OBSTACLES

Recommendation 4.3.1

RTA14- aérodromes paragraphe 4.3.1 L'autorité d'aviation civile 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.

Recommendation 4.3.2

RTA14- aérodromes paragraphe 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 aéronautique spéciale ne démontre qu'ils ne constituent pas un danger pour les avions.

Recommendation 4.4.1

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 4.4.2

RTA14- aérodromes paragraphe 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 sera supprimé. Note. — 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.1.1.3

RTA14- aérodromes paragraphe 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 égale 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. Il sera visible et doit permettre de saisir les indications données d'une hauteur minimale de 300m. L'indicateur de direction du vent sera composé de cinq bandes de couleurs alternées (rouge et blanche, l'orangé et le blanc, ou le noir et le blanc) dont la première et la dernière seront de la couleur la plus sombre.

Recommendation 5.1.1.4

RTA14- aérodromes paragraphe 5.1.1.4 L'emplacement d'un indicateur de direction du vent sera signalé par une bande circulaire au moins égale à 15 m de diamètre et au moins égale à 1,2 m de largeur. La bande sera centrée sur l'axe du support de l'indicateur et sa couleur sera blanche.

Recommendation 5.1.1.5

RTA14- aérodromes paragraphe 5.1.1.5 Au moins un indicateur de direction du vent sera éclairé sur un aérodrome destiné à être utilisé de nuit.

Recommendation 5.1.2.2

RTA14- aérodromes paragraphe 5.1.2.2 L'indicateur de direction d'atterrissage se présentera sous la forme d'un T.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.1.3.2

RTA14- aérodromes paragraphe 5.1.3.2 Un projecteur de signalisation émettra des signaux rouges, verts et blancs et pourra: 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, sera respectée. 5

Recommendation 5.1.3.3

RTA14- aérodromes paragraphe 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 sera inférieure à 6 000 cd.

Recommendation 5.1.4.1

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.1.4.3

RTA14- aérodromes paragraphe 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 que cette aire soit entourée d'une bande blanche d'au moins 0,3 m de largeur.

Recommendation 5.2.1.2

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.2.1.7

RTA14- aérodromes paragraphe 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. Note. — Des éléments indicatifs sur les matériaux réfléchissants figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie.

Recommendation 5.2.1.8

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommandation 5.2.4.2

RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.4.2 Des marques de seuil seront 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.

Recommandation 5.2.4.3

RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.4.3 Des marques de seuil sur les pistes sans revêtement seront disposées autant que possible Note. — 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.

Recommandation 5.2.4.7

RTA14- aérodromes paragraphe 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).

Recommandation 5.2.5.3

RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.5.3 Une marque de point cible sera disposée à chaque extrémité d'approche : a) d'une piste à vue en dur dont le chiffre de code est 3 ou 4 ; b) 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.

Recommandation 5.2.6.2

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommandation 5.2.6.5

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommandation 5.2.7.2

RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.7.2 Une piste avec approche de précision disposera des marques latérales, quel que soit le contraste qui existe entre les bords de la piste et les accotements ou le terrain environnant.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.2.7.3

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.2.7.4

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.2.7.5

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.2.8.4

RTA14- aérodromes paragraphe 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. Note. — La mise en place de marques axiales améliorées de voie de circulation peut faire partie des mesures de prévention des incursions sur piste.

Recommendation 5.2.8.6

RTA14- aérodromes paragraphe 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. Note. — Voir le § 3.9.6 et la Figure 3-2.

Recommendation 5.2.8.7

RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.8.7 • 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.2.8.8

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.2.9.2

RTA14- aérodromes paragraphe 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 et le rayon de la courbe sera compatible avec la capacité de manoeuvre et les vitesses de circulation normales des avions auxquels l'aire de demi-tour est destinée. L'angle d'intersection de la marque d'aire de demi-tour avec l'axe de la piste ne devrait pas être supérieur à 30°.

Recommendation 5.2.9.3

RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.9.3 La marque d'aire de demi-tour sur piste sera prolongée en parallèle avec la marque axiale de piste sur une distance d'au moins 60 m au-delà du point de tangence, lorsque le numéro de code de la piste est 3 ou 4, et sur une distance d'au moins 30 m, lorsque le numéro de code de la piste est 1 ou 2.

Recommendation 5.2.9.4

RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.9.4 La marque d'aire de demi-tour sur piste guidera l'avion de manière à lui permettre de rouler en ligne droite avant le point où un virage à 180° est effectué. Le segment rectiligne de la marque d'aire de demi-tour devrait être parallèle au bord extérieur de l'aire de demi-tour.

Recommendation 5.2.9.5

RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.9.5 La courbe permettant aux avions de négocier un virage à 180° sera conçue de manière à ce que l'angle de braquage de la roue avant n'excède pas 45°.

Recommendation 5.2.9.6

RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.9.6 La marque d'aire de demi-tour sur piste sera conçue de manière que, lorsque le poste de pilotage de l'avion demeure sur la marque d'aire de demi-tour, la marge entre une roue quelconque de l'atterrisseur de l'avion et le bord de l'aire de demi-tour ne soit pas inférieure aux valeurs spécifiées au § 3.3.6. Note. — Pour faciliter la manoeuvre, on peut envisager de prévoir entre les roues et le bord d'aire de demi-tour un dégagement supérieur pour les aéronefs de codes E et F. Voir § 3.3.7.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION	
Recommendation 5.2.10.5	RTA14- aérodromes paragraphe 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.
Recommendation 5.2.10.6	RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.10.6 Lorsque des marques de point d'attente avant piste conformes au schéma B sont disposées sur une zone où elles s' étendent sur une longueur dépassant 60 m, l'inscription « CAT II » sera portée à la surface de la chaussée 6 aux extrémités de la marque de point d'attente avant piste et à intervalles égaux de 45 m au maximum entre deux inscriptions successives
Recommendation 5.2.11.1	RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.11.1 Une marque de point d'attente intermédiaire sera disposée à côté d'un point d'attente intermédiaire.
Recommendation 5.2.12.5	RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.12.5 Lorsqu'un aéronef doit être orienté dans une direction déterminée, une ligne sera tracée au travers du cercle, orientée selon l'azimut voulu. Cette ligne dépassera de 6 m l'extérieur du cercle dans la direction voulue et se terminera par une flèche. L' épaisseur de cette ligne sera de 15
Recommendation 5.2.12.6	RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.12.6 Une marque de point de vérification VOR sera peinte de préférence en blanc, mais sa couleur diffère de celle utilisée pour les marques des voies de circulation. Note. — Pour plus de contraste, les marques peuvent être bordées de noir.
Recommendation 5.2.13.1	RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.13.1 Des marques de poste de stationnement d'aéronef seront disposées sur une aire de trafic avec revêtement.
Recommendation 5.2.13.2	RTA14- aérodromes paragraphe 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 déagements spécifiés au § 3.13.6 et au § 3.15.9, respectivement, lorsque la roue avant suit ces marques.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.2.13.3

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.2.13.4

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.2.13.5

RTA14- aérodromes paragraphe 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. Note. — Exemple : 2A-B747, 2B-F28.

Recommendation 5.2.13.6

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.2.13.7

RTA14- aérodromes paragraphe 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

Recommendation 5.2.13.8

RTA14- aérodromes paragraphe 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

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.2.13.9

RTA14- aérodromes paragraphe 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. Note. — 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.

Recommendation 5.2.13.10

RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.13.10 Si plusieurs barres de virage et/ou plusieurs lignes d'arrêt sont nécessaires, celles-ci seront codées.

Recommendation 5.2.13.11

RTA14- aérodromes paragraphe 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 manoeuvre de stationnement. Cette barre aura une largeur d'au moins 15 cm.

Recommendation 5.2.13.12

RTA14- aérodromes paragraphe 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. Note. — 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.

Recommendation 5.2.14.1

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.2.14.3

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.2.14.4

RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.14.4 Une ligne de sécurité d'aire de trafic sera une ligne continue d'une largeur d'au moins 10 cm.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION	
Recommendation 5.2.16.2	RTA14- aérodromes paragraphe 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
Recommendation 5.2.16.5	RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.16.5 Une marque d'obligation ne sera pas implantée sur une piste, sauf si c'est nécessaire pour l'exploitation.
Recommendation 5.2.16.9	RTA14- aérodromes paragraphe 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 l'Appendice 3.
Recommendation 5.2.16.10	RTA14- aérodromes paragraphe 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.
Recommendation 5.2.17.2	RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.17.2 Lorsque cela est nécessaire pour l'exploitation, un panneau d'indication sera complété par une marque d'indication.
Recommendation 5.2.17.3	RTA14- aérodromes paragraphe 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 manoeuvres au sol.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.2.17.4

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.2.17.5

RTA14- aérodromes paragraphe 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 seront placées de façon à être lisibles du poste de pilotage d'un avion en approche.

Recommendation 5.2.17.8

RTA14- aérodromes paragraphe 5.2.17.8 La hauteur des caractères sera de 4 m. Les inscriptions auront la forme et les proportions indiquées dans l'Appendice 3.

Recommendation 5.3.1.2

RTA14- aérodromes paragraphe 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). Note 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. Note 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. Note 3. — Les zones de vol protégées sont destinées à atténuer le risque lié à l'emploi d'émetteurs laser dans le voisinage d'aérodromes. Note 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). Note 5. — Voir aussi l'Annexe 11 — Services de la circulation aérienne, Chapitre 2.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.3.1.3

RTA14- aérodromes paragraphe 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. Feront 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.

Recommendation 5.3.1.9

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.1.9 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. Note. — 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.

Recommendation 5.3.21

RTA14- aérodromes paragraphe 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. Note. — Le balisage lumineux de secours peut également servir à baliser les obstacles ou à délimiter les voies de circulation et les aires de manoeuvre.

Recommendation 5.3.21

RTA14- aérodromes paragraphe 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. Note. — Le balisage lumineux de secours peut également servir à baliser les obstacles ou à délimiter les voies de circulation et les aires de manoeuvre.

Recommendation 5.3.22

RTA14- aérodromes paragraphe 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

Recommendation 5.3.3.5

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.

Recommendation 5.3.3.10

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommandation 5.3.1.3

RTA14- aérodromes paragraphe 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. Feront 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.

Recommandation 5.3.1.9

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.1.9 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. Note. — 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.

Recommandation 5.3.21

RTA14- aérodromes paragraphe 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. Note. — Le balisage lumineux de secours peut également servir à baliser les obstacles ou à délimiter les voies de circulation et les aires de manoeuvre.

Recommandation 5.3.22

RTA14- aérodromes paragraphe 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

Recommandation 5.3.3.5

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.

Recommandation 5.3.3.10

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.3.3.14

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.3.14 La vitesse d'émission d'identification sera de six à huit mots à la minute, la durée correspondante des point du code morse allant de 0,15 à 0,20 s par point..

Recommendation 5.3.4.1

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.4.1 Emploi A. Pistes à vue Partout où cette installation est matériellement possible, un dispositif lumineux d'approche simplifié sera installé, répondant aux spécifications des § 5.3.4.2 à 5.3.4.9, 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 .Note. — 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 installé et un pneu d'aéronef ne dépassera pas 160 °C au cours d'une période d'exposition de 10 minutes. Note. — 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.

Rcommendation 5.3.21

Recommendation 5.3.4.5

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.3.4.8

RTA14- aérodromes paragraphe 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 sera suffisante dans toutes les conditions de visibilité et de luminosité ambiante pour lesquelles le dispositif a été installé..

Recommendation 5.3.4.9

RTA14- aérodromes paragraphe 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 seront 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.

Recommendation 5.3.4.17

RTA14- aérodromes paragraphe 5. 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

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.3.4.34

RTA14- aérodromes paragraphe 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

Recommendation 5.3.5.5

RTA14- aérodromes paragraphe 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...

Recommendation 5.3.6.1

RTA14- aérodromes paragraphe 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 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

Recommendation 5.3.6.2

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.3.6.3

RTA14- aérodromes paragraphe 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. Note. —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

Recommendation 5.3.6.4

RTA14- aérodromes paragraphe 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 seront blancs et les feux fixes seront soit des feux blancs, soit des feux à décharge dans un gaz.

Recommendation 5.3.7.3

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.3.7.4

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.3.7.5

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.7.5 Les feux à éclats seront blancs et les feux fixes seront des feux à décharge dans un gaz conditions météorologiques

Recommendation 5.37.6

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.3.8.1

RTA14- aérodromes paragraphe 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..

Recommendation 5.3.8.3

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.3.9.2

RTA14- aérodromes paragraphe 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

Recommendation 5.3.9.5

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.9.5 Lorsque la largeur de la 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

Recommendation 5.3.10.5

RTA14- aérodromes paragraphe 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

Recommendation 5.3.10.6

RTA14- aérodromes paragraphe 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 lumineuse de piste.

Recommendation 5.3.11.3

RTA14- aérodromes paragraphe 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 6m m. ambiante dans lesquelles il est prévu d'effectuer des approches en circuit à vue. Les feux à éclats seront blancs et les feux fixes seront soit des feux blancs, soit des feux à décharge dans un gaz..

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION	
Recommendation 5.3.12.4	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.12.4 Des feux d'axe de piste seront installés sur une piste destinée à être utilisée pour des décollages avec minimum opérationnel correspondant à une portée visuelle de piste de l'ordre de 400 m ou plus lorsque la piste est utilisée par des avions à très grande vitesse de décollage et notamment lorsque l'écartement entre les rangées de feux de bord de piste est supérieur à 50m
Recommendation 5.3.12.6	RTA14- aérodromes paragraphe 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 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 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.
Recommendation 5.3.13.4	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.13.4 Une barrette aura une longueur d'au moins 3m et au plus 4,5 m.
Recommendation 5.3.14.1	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.14.1 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. Note. — Voir le Supplément A, Section 14
Recommendation 5.3.14.7	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.14.7 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..
Recommendation 5.3.16.5	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.16.5 Des feux axiaux de voie de circulation seront installés sur les pistes qui font partie d'un itinéraire normalisé de circulation appelé à être utilisé 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.
Recommendation 5.3.16.9	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.16.9 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 l'Appendice 2, Figure A2-12. Le nombre des niveaux de brillance de ces feux devrait être le même que celui des feux axiaux de piste.

RÈGLEMENTATION O.A.C.I

RÈGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.3.16.10

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.16.10 RTA14-AERODROME : orsqe 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 l'Appendice 2, Figure A2-17, A2-18 ou A2-19. Note. — On ne devrait utiliser des feux axiaux à haute intensité qu'en cas de nécessité absolue après une étude spécifique après une étude spécifique de nécessité absolue et après une étude spécifique. haute intensité qu'en cas de nécessité absolue et après une études pécfique.

Recommendation 5.3.16.11

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.16.11: 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.

Recommendation 5.3.16.12

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.16.12: Les feux axiaux de voie de circulation installés dans les lignes droites seront disposés à intervalles ne dépassant pas 30 m, toutefois : a) des intervalles ne dépassant pas 60 m sont admissibles lorsque, eu égard aux conditions météorologiques dominantes, de tels intervalles assurent un guidage suffisant ; b) des intervalles inférieurs à 30 m devraient être adoptés sur de courtes lignes droites ; c) 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.

Recommendation 5.3.16.13

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.16.13 :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

Recommendation 5.3.16.14

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.16.14 :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. Note 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 Note 2. — Voir le § 3.9.6 et la Figure 3-2.

Recommendation 5.3.16.15

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.16.15 :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 prolongent 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 se trouveront toujours à 60 cm de toute rangée de feux d'axe de piste, comme l'indique la Figure 5-26

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.3.16.16

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.16.16 :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. la surface.

Recommendation 53.16.17

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.16.17 :Les feux axiaux de voie de circulation installés sur les voies de sortie de piste autres que les voies de sortie rapide débiteront au point où les marques axiales de voie de circulation commencent 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 5-26

Recommendation 53.16.18

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.16.18 : Les feux seront espacés au maximum de 7,53.16.18 m.

Recommendation 53.16.19

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.16.19 : Les feux axiaux de voie de circulation installés sur une piste faisant partie d'un itinéraire normalisé 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 15m.

Recommendation 53.17.3

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.17.3: 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. Note. — Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e Partie, contient Desna indications concernant l'espacement des feux de bord de voie de circulation dans les virages.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION	
Recommendation 53.17.5	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.17.5 : 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..
Recommendation 53.17.6	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.17.6: 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.
Recommendation 53.18.2	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.18.2: 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.
Recommendation 53.18.3	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.18.3 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.. 5.3.18.5 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
Recommendation 53.18.5	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.18.5: 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
Recommendation 53.18.5	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.18.5: 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
Recommendation 53.19.3	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.19.3: Une barre d'arrêt sera disposée à un point d'attente intermédiaire lorsqu'on désire compléter des marques par des feux et assurer le contrôle de la circulation par des moyens visuels.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION	
Recommendation 53.19.4	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.19.4: Lorsque les feux normaux de barre d'arrêt risquent d'être cachés (à la vue des pilotes), par la pluie par exemple, ou lorsqu'un pilote peut être tenu d'immobiliser son appareil si près de ces feux qu'ils sont cachés par la structure de l'avion, une paire de feux hors sol sera ajoutée à chaque extrémité de la barre d'arrêt
Recommendation 53.19.11	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.19.11 : 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 seront conformes aux spécifications de l'Appendice 2 Figure A2-17, A2-18 ou A2-19. Note. — On ne devrait utiliser des feux de barre d'arrêt à haute intensité qu'en cas de nécessité absolue et après une étude spécifique
Recommendation 53.19.12	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.19.12 : 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 seront conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-17 ou A2-19
Recommendation 53.20.2	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.20.2: 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.
Recommendation 53.22.2	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.22.2 : 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 : a) avec une portée visuelle de piste inférieure à 550 m, lorsqu'une barre d'arrêt est installée b) avec une portée visuelle de piste comprise entre 550 m et 1 200 m environ, lorsque la densité de la circulation est moyenne ou faible.
Recommendation 5.3.22.3	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.22.3: Des feux de protection de piste conformes à la configuration A ou B, ou aux deux configurations, seront disposés à chaque intersection piste/voie de circulation où il est nécessaire de rendre cette intersection plus visible, comme par exemple sur une voie de circulation à large évasement ; toutefois, des feux de configuration B ne devraient pas être coïmplantés avec une barre d'arrêt
Recommendation 53.22.7	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.22.7 : 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 pare-soleil de taille suffisante sera placé au-dessus de chaque lampe pour empêcher les rayons du soleil de pénétrer dans la lentille, sans gêner le fonctionnement du dispositif. Note. — Certains autres dispositifs ou d'autres conceptions, par exemple des systèmes optiques conçus spécialement, peuvent être utilisés à la place du pare-soleil

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.3.22.10

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.22.10 : L'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration A seront conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-24.

Recommendation 5.3.22.12

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.22.12 : 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 l'Appendice 2, Figure A2-25
. Note. — Des intensités supérieures peuvent être nécessaires pour maintenir les mouvements au sol à une certaine vitesse par faible visibilité

Recommendation 5.3.22.13

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.22.13 : L'intensité de la lumière jaune et les ouvertures de faisceau des feux de la configuration B seront conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-12.

Recommendation 5.3.22.14

RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.22.14: 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 l'Appendice 2, Figure A2-20.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION	
Recommandation 5.3.22.1	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.22.15: 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 l'Appendice 2, Figure A2-20.
Recommandation 5.3.23.1	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.23.1 : Une aire de trafic et un poste isolé de stationnement d'aéronef désigné appelés à être utilisés de nuit seront éclairés par des projecteurs. Note 1. — La désignation d'un poste isolé de stationnement d'aéronef est spécifiée au § 3.14. Note 2. — Des éléments indicatifs sur l'éclairage des aires de trafic figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4 ^e Partie.
Recommandation 5.3.23.2	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.23.2 : 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 devraient 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.
Recommandation 5.3.23.4	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.23.4 : Le niveau moyen d'éclairage sera 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. 5.3.24 Système de guidage visuel pour l'accostage

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION	
Recommendation 5.3.24.8	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.24.8: Le système pourra être utilisé par tous les types d'avions auxquels est destiné le poste de stationnement, de préférence sans nécessiter une commande sélective.
Recommendation 5.3.24.19	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.24.19: L'indicateur de point d'arrêt fournira des indications sur la vitesse de rapprochement, sur une distance d'au moins 10 m.
Recommendation 5.3.25.1	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.25.1: 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.
Recommendation 5.3.25.9	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.25.9: 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.
Recommendation 5.3.25.16	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.25.16 : Le mot STOP en caractères rouges sera affiché quand il faut arrêter immédiatement la manœuvre d'accostage.
Recommendation 5.3.26.1	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.26.1: 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 ou 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION	
Recommendation 5.3.26.4	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.26.4 : 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.
Recommendation 5.3.26.6	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.26.6 : 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.
Recommendation 5.3.26.7	RTA14- aérodromes paragraphe 5.3.26.7: 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.
Recommendation 5.4.1.2	RTA14- aérodromes paragraphe 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 § 9.8.1.
Recommendation 5.4.1.11	RTA14- aérodromes paragraphe 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.
Recommendation 5.4.2.6	RTA14- aérodromes paragraphe 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. Note. — Voir le § 5.4.3 pour les caractéristiques des panneaux d'emplacement.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
------------------------	---------------------------

CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommendation 5.4.2.13

RTA14- aérodromes paragraphe 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, une ligne noire marquera le contour de l'inscription blanche. La largeur de la ligne noire sera 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.

Recommendation 5.4.3.5

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.4.3.6

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.4.3.9

RTA14- aérodromes paragraphe 5.4.3.9: Un panneau d'emplacement sera installé à un point d'attente intermédiaire.

Recommendation 5.4.3.12

RTA14- aérodromes paragraphe 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.

Recommendation 5.4.3.13

RTA14- aérodromes paragraphe 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, une barrière, un panneau indicateur de direction et/ou toute autre aide visuelle appropriée seront utilisés.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION	
Recommendation 5.4.3.22	RTA14- aérodromes paragraphe 5.4.3.22 : Un panneau de destination ne sera pas coïmplanté avec un panneau indicateur d'emplacement ou de direction.
Recommendation 5.4.3.24	RTA14- aérodromes paragraphe 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.
Recommendation 5.4.3.33	RTA14- aérodromes paragraphe 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.
Recommendation 5.4.3.36	RTA14- aérodromes paragraphe 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.
Recommendation 5.4.4.4	RTA14- aérodromes paragraphe 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 devrait 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. Note. — Les tolérances pour la valeur du relèvement portée sur le panneau sont indiquées dans l'Annexe 10, Volume I, Supplément 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 5. AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION

Recommandation 5.4.5.1

RTA 14 Aérodomes, volume 1, paragraphe 5.4.5.1 Un aérodomes dont les moyens ordinaires d'identification à vue sont insuffisants sera pourvu d'un signe d'identification

Recommandation 5.4.5.2

RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 5.4.5.2 Le signe d'identification d'aérodomes sera placé sur l'aérodomes de façon à être reconnaissable, dans la mesure du possible, sous tous les angles au-dessus de l'horizon.

Recommandation 5.4.5.4

RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 5.4.5.4 la couleur choisie pour le signe d'identification d'aérodomes le rendra suffisamment visible sur le fond où il apparaît.

Recommandation 5.4.5.5

RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 5.4.5.5 Les lettres auront au moins 3 m de hauteur.

Recommandation 5.5.2.1

RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 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

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 5.5.2.2	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 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, les balises de délimitation d'une piste seront des balises plates, de forme rectangulaire, ou des balises coniques, de manière à délimiter nettement la piste
Recommandation 5.5.2.3	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 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.
Recommandation 5.5.3.1	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 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
Recommandation 5.5.5.1	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 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

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 5.5.5.2	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 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.
Recommandation 5.5.5.4	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 5.5.5.4 La surface balisée vue par le pilote sera rectangulaire et elle aura une aire apparente d'au moins 150 cm ² .
Recommandation 5.5.6.6	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 5.5.6.6 la surface balisée vue par le pilote sera rectangulaire elle aura une aire apparente d'au moins 20 cm ² .
Recommandation 5.5.7.1	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 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
Recommandation 5.5.7.2	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 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
Recommandation 5.5.8.3	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 5.5.8.3 Les balises de délimitation auront, soit une forme analogue à celle indiquée sur la Figure 5-33, soit la forme d'un cône de révolution dont la hauteur sera de 50 cm et la base de 75 cm de diamètre au moins. Les balises seront colorées de manière à contraster avec l'arrière-plan. Une seule couleur contrastant avec l'arrière-plan ou deux couleurs contrastant entre elles, rouge et blanc ou orangé et blanc seront utilisées.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 6.1.1	<p>RTA 14 Aérodrômes volume 1, paragraphes 6.1.1 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 omises 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.</p>
Recommandation 6.1.2	<p>RTA 14 Aérodrômes volume 1, paragraphes 6.1.2 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.</p>
Recommandation 6.1.4	<p>RTA 14 Aérodrômes volume 1, paragraphes 6.2.4 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 seront 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). Note. — Le Tableau 6-1 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.</p>
Recommandation 6.1.9	<p>RTA 14 Aérodrômes volume 1, paragraphes 16.1.9 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.</p>

Recommandation 6.1.10

RTA 14 Aérodromes volume 1, paragraphes 6.1.10 Les fils ou les câbles aériens qui traversent un cours d'eau, une vallée ou une autoroute seront dotés de balises et les pylônes qui les soutiennent seront dotés de marques et de feux si une étude aéronautique montre que ces fils ou ces câbles peuvent constituer un danger pour les aéronefs ; toutefois, les marques peuvent être omises sur les pylônes lorsque ceux-ci sont dotés de feux d'obstacle à haute intensité de jour.

Recommandation 6.1.11

RTA 14 Aérodromes volume 1, paragraphes 6.1.11 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

Recommandation 6.2.3

RTA 14 Aérodromes volume 1, paragraphes 6.2.3 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).

Recommandation 6.2.4

RTA 14 Aérodromes volume 1, paragraphes 6.2.4 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 seront 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). Note. — Le Tableau 6-1 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.

Recommandation 6.2.5

RTA 14 Aérodromes volume 1, paragraphes 6.2.5 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. Note. — 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

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 6.2.6	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 6.2.6 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
Recommandation 6.2.8	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 6.2.8 Les balises employées pour signaler un fil ou câble aérien seront de forme sphérique et elles auront un diamètre d'au moins 60 cm.
Recommandation 6.2.9	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 6.2.9 L'espacement entre deux balises consécutives ou entre une balise et un pylône de soutien 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
Recommandation 6.2.10	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 6.2.10 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
Recommandation 6.2.13	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 6.2.13 Les fanions de balisage d'objets fixes seront de couleur orangée ou comprenant deux sections triangulaires, l'une orangée et l'autre blanche, ou l'une rouge et l'autre blanche ; mais si ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan, il y a lieu d'en choisir d'autres

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 6.3.2	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 6.3.2 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..
Recommandation 6.3.3	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 6.3.3 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
Recommandation 6.3.6	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 6.3.6 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 § 6.3.7.
Recommandation 6.3.7	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 6.3.7 Des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A, B ou C seront utilisés lorsque l'objet est d'une certaine étendue ou lorsque sa hauteur au-dessus du niveau du sol avoisinant est supérieure à 45 m. 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. Note. — Un groupe d'arbres ou de bâtiments est considéré comme un objet d'une certaine étendue.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 6.3.8	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 6.3.8 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.
Recommandation 6.3.9	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 6.3.9 Des feux d'obstacle à haute intensité de type B seront utilisés pour indiquer la présence de pylônes soutenant des fils, câbles aériens ou autres : a) si une étude aéronautique montre que 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.
Recommandation 6.3.10	RTA 14 Aérodomes volume 1, paragraphes 6.3.10 Dans les cas où, de l'avis de l'autorité compétente, l'emploi de feux d'obstacle à haute intensité de type A ou B 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 B 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 6.3.12	RTA 14 Aéroports volume 1, paragraphes 6.3.12 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 Figures 6-2 et 6-3).
Recommandation 6.3.15	RTA 14 Aéroports volume 1, paragraphes 6.3.15 Lorsque la surface de limitation d'obstacle en cause 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.
Recommandation 6.3.21	RTA 14 Aéroports volume 1, paragraphes 6.3.21 Les angles de calage des feux d'obstacle à haute intensité des types A et B seront conformes aux indications du Tableau 6-2.
Recommandation 6.3.36	RTA 14 Aéroports volume 1, paragraphes 6.3.36 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 des feux intermédiaire et supérieur 11/13 des feux supérieur et inférieur 12/13 des feux inférieur et intermédiaire 10/13
Recommandation 6.4.2	RTA 14 Aéroports volume 1, paragraphes 6.4.2 Les pales, la nacelle et les 2/ supérieurs du mât seront peints en blanc, à moins qu'une étude aéronautique donne des indications contraires.
Recommandation 6.4.3	RTA 14 Aéroports volume 1, paragraphes 6.4.3 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 § 6.3.14, 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 6.4.4	RTA 14 Aérodrômes volume 1, 6.4.4 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.
Recommandation 7.1.2	RTA 14 Aérodrômes volume 17.1.2 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.
Recommandation 7.2.2	RTA 14 Aérodrômes volume 1 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

CHAPITRE 8. SYSTEMES ELECTRIQUES

Recommandation 8.1.3	RTA 14 Aérodomes volume 1 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
Recommandation 8.1.4	RTA 14 Aérodomes volume 1 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.
Recommandation 8.1.8	RTA 14 Aérodomes volume 1 8.1.8 Une alimentation électrique auxiliaire capable de répondre aux spécifications du Tableau 8-1, sera installée sur les aérodomes 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.
Recommandation 8.1.9	RTA 14 Aérodomes volume 1 8.1.9 Une alimentation électrique auxiliaire capable de répondre aux spécifications du § 8.1.4 sera installée sur les aérodomes 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.
Recommandation 8.1.10	RTA 14 Aérodomes volume 1 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 ; Note. — 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 § 5.3.23.1 ; h) l'éclairage des points de l'aire de trafic où peuvent circuler des passagers. Note. — Les spécifications relatives à l'alimentation électrique auxiliaire des aides de radionavigation et des éléments au sol des installations de télécommunication figurent à l'Annexe 10, Volume I, Chapitre 2
Recommandation 8.1.11	RTA 14 Aérodomes volume 1 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. Note. — Des éléments indicatifs sur les systèmes électriques figurent dans le Manuel de conception des aérodomes (Doc 9157), 5 ^e Partie

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 8.3.1	RTA 14 Aérodomes volume 1 8.3.1 Un système de contrôle sera établi pour avoir une indication de l'état de fonctionnement des dispositifs lumineux.
Recommandation 8.3.3	RTA 14 Aérodomes volume 1 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..
Recommandation 8.3.4	RTA 14 Aérodomes volume 1 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 § 10.4.7 à 10.4.11. Cette indication sera automatiquement retransmise au service d'entretien.
Recommandation 8.3.5	RTA 14 Aérodomes volume 1 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 devront pas continuer. Cette indication devrait être retransmise automatiquement à l'organisme des services de la circulation aérienne et affichée de façon bien visible. Note. — Le Manuel de conception des aérodomes (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 visuelle.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 9. Services, matériel et installations	
Recommandation 9.1.7	RTA 14 Aérodomes volume 1 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.
Recommandation 9.1.8	RTA 14 Aérodomes volume 1 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.
Recommandation 9.1.9	RTA 14 Aérodomes volume 1 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.
Recommandation 9.1.10	RTA 14 Aérodomes volume 1 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.
Recommandation 9.1.11	RTA 14 Aérodomes volume 1 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
Recommandation 9.1.15	RTA 14 Aérodomes volume 1 9.1.15 Dans le cas des 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'un délai d'intervention précis des services de sauvetage spécialisés.
Recommandation 9.2.8	RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.8 Les aérodromes seront dotés à la fois d'un agent extincteur principal et d'agents extincteurs complémentaires. Note. — On trouvera la description des agents extincteurs dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1re Partie.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

Recommandation 9.2.9

RTA 14 Aérodomes volume 1 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 combinaison de ces agents. Pour les aérodomes des catégories 1 à 3, l'agent extincteur principal devrait de préférence satisfaire au niveau B de performance minimale. Note. — 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 ou B.

Recommandation 9.2.10

RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.10 L'agent extincteur complémentaire sera un agent chimique en poudre qui convient pour les feux d'hydrocarbures.
Note 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.
Note 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

Recommandation 9.2.12

RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.12 Aux aérodomes 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 seront augmentés en conséquence. Note. — Des éléments indicatifs supplémentaires figurent au Chapitre 2 du Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie.

Recommandation 9.2.14

RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.14 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.

Recommandation 9.2.15

RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.15 Il sera prévu un approvisionnement en eau complémentaire en vue du remplissage rapide des véhicules de sauvetage et d'incendie sur les lieux de l'accident.

Recommandation 9.2.16

RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.16 Lorsqu'à la fois une mousse satisfaisant au niveau A de performance et une mousse satisfaisant au niveau B de performance doivent être utilisées, la quantité totale d'eau à prévoir pour la production de mousse sera d'abord fondée sur la quantité qui serait nécessaire si seule une mousse satisfaisant au niveau A de performance était utilisée, puis réduite de 3 L par 2 L d'eau prévus pour la production de la mousse satisfaisant au niveau B de performance

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 9.2.19	RTA 14 Aérodrômes volume 1 9.2.19 Le débit d'agents complémentaires ne sera pas inférieur aux valeurs indiquées dans le Tableau 9-2.
Recommandation 9.2.20	RTA 14 Aérodrômes volume 1 9.2.20 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. * Voir la publication 7202 (Poudre) d'ISO.
Recommandation 9.2.21	RTA 14 Aérodrômes volume 1 9.2.21 Une réserve d'agent moussant et d'agent complémentaire égale à 200 % des quantités de ces agents dont doivent être dotés les véhicules d'incendie et de sauvetage sera conservée à l'aérodrome pour refaire le plein des véhicules. Lorsqu'on prévoit de longs délais de réapprovisionnement, les quantités en réserve seront augmentées.
Recommandation 9.2.22	<p>RTA 14 Aérodrômes volume 1 9.2.22 Les véhicules de sauvetage et d'incendie seront au minimum dotés, par niveau de protection de l'aérodrome, du matériel de sauvetage suivant :</p> <p>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 9mm/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</p> <p>Note. — Des éléments indicatifs sur le matériel de sauvetage dont doit être doté un aérodrome figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc9137), 1re Partie.</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C.I

RÉGLEMENTATION APPLICABLE

Recommandation 9.2.25

RTA 14 Aérodrômes volume 1 9.2.25 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.

Note 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. Note 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.

Recommandation 9.2.26

RTA 14 Aérodrômes volume 1 9.2.26 Il sera fourni des éléments indicatifs, de l'équipement et/ou des procédures appropriés pour les 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 . Note. — Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1^{re} Partie, contient des éléments indicatifs supplémentaires

Recommandation 9.2.29

RTA 14 Aérodrômes volume 1 9.2.29 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.

Recommandation 9.2.30

RTA 14 Aérodrômes volume 1 9.2.30 Les aérodrômes où les conditions topographiques le permettent seront dotés de routes d'accès d'urgence pour réduire au minimum les délais d'intervention. 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'aérodrome. Aux endroits où il y a des clôtures, il est recommandé de tenir compte de la nécessité d'accéder facilement à l'extérieur.

Note. — Les routes de service d'aérodrome peuvent servir de routes d'accès d'urgence lorsque leur emplacement et leur construction conviennent à cette fin..

Recommandation 9.2.31

RTA 14 Aérodrômes volume 1 9.2.31 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.

Recommandation 9.2.32

RTA 14 Aérodrômes volume 1 9.2.32 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 9.2.33	RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.33 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'entrainement du personnel sera également aménagée.
Recommandation 9.2.34	RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.34 L'emplacement du poste d'incendie sera choisi de façon à ce que les véhicules d'incendie et de sauvetage aient un accès clair et direct aux pistes, avec un nombre minimal de virages.
Recommandation 9.2.35	RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.35 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'aérodrome et les véhicules de sauvetage et d'incendie..
Recommandation 9.2.36	RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.36 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'aérodrome et de la tour de contrôle de l'aérodrome.
Recommandation 9.2.37	RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.37 Le nombre minimal de véhicules de sauvetage et d'incendie prévus à un aérodrome correspondra aux indications du tableau suivant : Catégorie d'aérodrome 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 Note. — Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1re Partie, contient des éléments indicatifs sur les caractéristiques minimales des véhicules de sauvetage et d'incendie.
Recommandation 9.2.40	RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.40 En cours d'exploitation, un personnel spécialement formé, facilement disponible, sera affecté en nombre suffisant à la conduite des véhicules de sauvetage et d'incendie, ainsi qu'à l'utilisation du matériel à capacité maximale. Ce personnel sera déployé, de façon à assurer des délais d'intervention minimaux ainsi qu'une application continue des agents extincteurs avec maintien du débit approprié. Ce personnel sera apte à 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

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 9.2.41	RTA 14 Aérodomes volume 1 9.2.41 Dans le calcul des effectifs nécessaires pour assurer les opérations de sauvetage, il sera tenu compte des types d'aéronefs qui utilisent 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 manoeuvre 2 2 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre 3 2 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre 4 2 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre 5 2 pompiers d'aérodrome + 1 chef demanoevre 6 4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre 7 4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre 8 6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre 9 6 pompiers d'aérodrome + 1 chef demanoevre 10 6 pompiers d'aérodrome + 1 chef demanoevre
Recommandation 9.3.1	RTA 14 Aérodomes volume 1 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.
Recommandation 9.3.2	RTA 14 Aérodomes volume1 9.3.2 Le plan d'enlèvementdes 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.
Recommandation 9.4.5	RTA 14 Aérodomes volume 1. 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.
Recommandation 9.5.1	RTA 14 Aérodomes volume 19.5.1 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 detrafic, 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 desmouvements des véhicules et la régulation des autres activités selon les besoins

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 9.5.2	<p>RTA 14 Aérodrômes volume 1 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.</p> <p>Note. — Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 8e 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.</p>
Recommandation 9.8.2	<p>RTA 14 Aérodrômes volume 1 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.</p>
Recommandation 9.8.3	<p>RTA 14 Aérodrômes volume 1 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..</p>
Recommandation 9.8.4	<p>RTA 14 Aérodrômes volume 1 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.</p>
Recommandation 9.8.5	<p>RTA 14 Aérodrômes volume 1 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. Note. — 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..</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 9.8.7	RTA 14 Aéroports volume 1 9.8.7 Un radar de surface pour aire de manoeuvre sera prévu sur un aéroport utilisable par portée visuelle de piste inférieure à 350 m.
Recommandation 9.8.8	RTA 14 Aéroports volume 1 9.8.8 Un radar de surface pour aire de manoeuvre sera prévu sur un aéroport 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. Note. — 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.
Recommandation 9.9.4	RTA 14 Aéroports volume 1 9.9.4 Seront considérés comme obstacles tout matériel ou toute installation qui sont nécessaires pour les besoins de la navigation aérienne et qui doivent être placés sur la portion non nivelée d'une bande de piste ; ce matériel ou cette installation devront être fragiles et placés aussi bas que possible. Note. —Des éléments indicatifs sur l'implantation des aides de navigation figurent dans le Manuel de conception des aéroports (Doc 9157), 6e Partie.
Recommandation 9.9.8	RTA 14 Aéroports volume 1 9.9.8 Tout matériel et toute installation nécessaires pour les besoins de la navigation aérienne 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 fragiles et placés aussi bas que possible..
Recommandation 9.10.5	RTA 14 Aéroports volume 1 9.10.5 Sur les aéroports ouverts au transport public international, 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 construire autour de l'aéroport, en deçà de la clôture, une route destinée à la fois au personnel de maintenance et aux patrouilles de sûreté
Recommandation 9.11	RTA 14 Aéroports volume 1 Aux aéroports 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.

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
	<p style="text-align: center;">CHAPITRE 1er. Généralités</p>
Recommandation 10.1.1	<p>RTA 14 Aérodomes volume 1 10.1.1 Il sera institué sur les aérodomes un programme d'entretien, comprenant l'entretien préventif, le cas échéant, 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.</p>
	<p>Note 1. — Par entretien préventif, on entend des travaux d'entretien programmés, entrepris de façon à prévenir toute défaillance ou détérioration des installations.</p>
	<p>Note 2. — On entend par « installations » les chaussées, les aides visuelles, les clôtures, les réseaux de drainage, les bâtiments, etc.</p>
Recommandation 10.1.2	<p>RTA 14 Aérodomes volume 1 10.1.2 La conception et l'application des programmes d'entretien devront tenir compte des principes des facteurs humains.</p>
	<p>Note. — Des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains figurent dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683)..</p>
Recommandation 10.2.5	<p>RTA 14 Aérodomes volume 1 10.2.5 Des mesures correctives d'entretien seront envisagées lorsque les caractéristiques de frottement de tout ou partie de la piste sont inférieures au niveau de planification de maintenance spécifié au § 7.10, tableau A-1 du supplément A.</p>
Recommandation 10.2.6	<p>RTA 14 Aérodomes volume 1 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 cette piste seront évaluées dans des conditions naturelles ou simulées, qui soient représentatives des conditions locales de pluie, et des mesures correctives d'entretien seront prises selon les besoins.</p>
Recommandation 10.2.7	<p>RTA 14 Aérodomes volume 1 10.2.7 Lorsqu'une voie de circulation est 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.</p>
	<p>Note. — Des indications sur ce sujet figurent dans le Manuel de conception des aérodomes (Doc 9157), 2^e Partie.</p>
Recommandation 10.3.2	<p>RTA 14 Aérodomes volume 1 10.3.2 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.</p>

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
Recommandation 10.3.3	RTA 14 Aérodomes volume 1 10.3.3 Pendant chaque période de travail, l'opération de renforcement s'effectuera sur toute la largeur de la piste..
Recommandation 10.4.3	RTA 14 Aérodomes volume 1 10.4.3 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.
Recommandation 10.4.4	RTA 14 Aérodomes volume 1 10.4.4 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..
Recommandation 10.4.5	RTA 14 Aérodomes volume 1 10.4.5 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.
Recommandation 10.4.6	RTA 14 Aérodomes volume 1 10.4.6 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 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.
Recommandation 10.4.13	RTA 14 Aérodomes volume 1 10.4.13 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

ANNEXE 15 – SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIENNE ET L'ANNEXE 15 DE L'O.A.C.I.

En matière de Services d'information aéronautique, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 15 (13^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 4. PUBLICATIONS D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIP)	
Norme 4.1.3	<p>RTA 15 Services d'information aéronautique paragraphe 4.1.3 : Les cartes aéronautiques, énumérées ci-après, qui ont été établies pour les aéroports/hélistations internationaux désignés figurent dans les AIP ou sont diffusées séparément aux destinataires des AIP :</p> <ul style="list-style-type: none">a) Cartes d'aérodrome/hélistation — OACI ;b) Cartes d'obstacles d'aérodrome— OACI type A ;c) Cartes de stationnement et d'accostage d'aéronef— OACI ;d) Cartes régionales — OACI ;e) Cartes d'approche aux instruments — OACI ;f) Cartes d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) — OACI ;g) Cartes d'approche à vue— OACI.
CHAPITRE 5. NOTAM	
Norme 5.1.1.1	<p>RTA 15 Services d'information aéronautique paragraphe 5.1.1.1 : Un NOTAM doit être établi et publié dans le cas des renseignements ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none">a) mise en service, fermeture ou importantes modifications dans l'exploitation d'aérodromes/hélistations ou de pistes ;b) mise en service, retrait ou importantes modifications dans le fonctionnement des services aéronautiques (AGA, AIS, ATS, CNS, MET, SAR, etc.) ;c) mise en service, retrait ou modification importante de la capacité opérationnelle des services de radionavigation et des services de communication air-sol y compris : interruption ou rétablissement du service, modification de fréquences, changement dans les heures de service notifiées, changement d'indicatif, changement d'orientation (aides directionnelles), modification de l'emplacement, variations de puissance d'au moins 50 %, changement d'horaire ou de teneur des émissions, irrégularité ou incertitude du fonctionnement des services de radionavigation ou des services de communication air-sol ;d) mise en service, retrait ou modification importante d'aides visuelles ;e) interruption ou remise en service d'éléments majeurs des dispositifs de balisage lumineux d'aérodrome ;f) institution, suppression ou modification importante de procédures pour les services de navigation aérienne ;g) apparition ou correction de défauts ou d'entraves majeurs dans l'aire de manœuvre ;h) modifications et limitations dans la disponibilité de carburant, d'huile et d'oxygène ;i) changements importants dans les moyens et services de recherche et de sauvetage ;j) installation, retrait ou remise en service de phares de danger balisant les obstacles à la navigation aérienne ;k) modifications apportées aux règlements et nécessitant des mesures immédiates, par exemple zones interdites à cause d'opérations SAR ;l) existence de dangers affectant la navigation aérienne (y compris obstacles, exercices militaires, manifestations aériennes, courses et activités majeures de parachutisme hors des emplacements promulgués) ;m) érection, suppression ou modification d'obstacles à la navigation aérienne dans les aires de décollage/montée, d'approche interrompue, d'approche ainsi que dans la bande de piste ;n) institution ou suppression (mise en activité ou hors d'activité) de zones interdites, réglementées ou dangereuses, ou changement de classification de ces zones ;o) établissement ou suppression de zones ou de routes ou de parties de zones ou de routes où il y a possibilité d'interception et où il est nécessaire d'assurer la veille sur la fréquence d'urgence VHF 121,5 MHz ;

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
	<p>p) désignation, annulation ou changement d'indicateur d'emplacement ; q) changements significatifs du niveau de protection normalement disponible à un aérodrome/une hélisation aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie ; un NOTAM ne doit pas être établi que s'il y a changement de catégorie et ce changement est clairement spécifié (voir annexe 14, Volume I, Chapitre 9 et Supplément A, section 17) ; r) existence, élimination ou importantes modifications de conditions dangereuses dues à la présence de matières radioactives, de produits chimiques toxiques ou d'eau sur l'aire de mouvement ; s) apparition d'épidémies nécessitant des changements dans les règlements notifiés en matière de vaccination et dans les dispositions relatives au contrôle sanitaire ; t) prévisions de rayonnement cosmique d'origine solaire, lorsqu'elles sont fournies ; u) établissement de missions de secours humanitaires, comme celles qui sont réalisées sous les auspices des Nations Unies, avec les procédures et/ou les limitations concernant la navigation aérienne ; v) application de mesures d'exception à court terme en cas de perturbation générale ou partielle des services de la circulation aérienne ou des services de soutien connexes.</p>
Norme 7.2.1.3	<p style="text-align: center;">CHAPITRE 7. CIRCULAIRES D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIC)</p> <p>RTA 15 Les Services d'information aéronautique, Paragraphe 7. 2.1.3 : les AIC sont réparties dans les deux séries ci-après : - série A, lorsqu'il s'agit d'informations à caractère international, - série B, lorsqu'il s'agit d'informations à caractère national.</p>
	<p style="text-align: center;">CHAPITRE 9. MOYENS DE TELECOMMUNICATION NECESSAIRES</p> <p>Norme 9.1.1</p> <p>RTA 15 Les Services d'information aéronautique, Paragraphe 9.1.1 : le réseau public de télécommunications sert des communications sous forme imprimée (téléphone, télécopie).</p>

ANNEXE 18 – SECURITE DU TRANSPORT AERIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES

DIFFÉRENCES ENTRE LA RÉGLEMENTATION MAURITANIENNE ET L'ANNEXE 18 DE L'O.A.C.I.

En matière de Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, la réglementation applicable sur le territoire de la Mauritanie est conforme, dans le fond, aux standards et pratiques recommandées qui font l'objet de l'Annexe 18 (10^{ème} édition) à la Convention de Chicago à l'exception des différences spécifiées ci-dessous :

RÉGLEMENTATION O.A.C.I	RÉGLEMENTATION APPLICABLE
CHAPITRE 2. CHAMP D'APPLICATION	
Norme 2.1.2	RTA 18 - sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses, paragraphe 2.1.1 alinéa (a) : Les normes et pratiques recommandées du présent règlement s'appliquent à tous les types d'exploitation aérienne civile nationale et internationale, à l'intérieur, à partir et à destination de la Mauritanie. Dans les cas d'extrême urgence ou lorsque d'autres modes de transport sont inutilisables en pratique ou lorsqu'il est contraire à l'intérêt public de respecter intégralement les spécifications prescrites, l'Etat de la Mauritanie peut permettre qu'il soit dérogé à ces dispositions (étant entendu que, dans ces cas, tous les efforts possibles seront déployés pour obtenir un niveau général de sécurité du transport équivalant à celui qui aurait été obtenu si toutes les dispositions applicables du présent règlement et des Instructions Techniques avaient été prises.)
CHAPITRE 9. RENSEIGNEMENTS A FOURNIR	
Norme 9.3	RTA 18 - sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses, paragraphe 9.3.1 alinéa (a) : Toute entreprise ou exploitant d'aéronef qui participe au transport de passagers doit s'assurer que tous les passagers sont informés des types de marchandises dangereuses qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un aéronef sous forme de bagages de soute ou de bagages à main, en installant à cette fin, conformément aux dispositions des Instructions Techniques, des notices d'information en nombre suffisant et assez visibles : (1) à chaque point de vente de billets d'avion ; (2) à chaque zone d'embarquement des passagers ; (3) à chaque point d'enregistrement. (4) en fournissant à cette fin des notices d'informations accompagnant le titre de transport du passager et suffisamment mises en évidence ou en les communiquant aux passagers par tout autre moyen adéquat.
CHAPITRE 10. ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION	
Norme 10.1.1	RTA 18 - sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses, paragraphe 10.1.1 alinéa (a) : Des programmes de formation et de recyclage concernant les marchandises dangereuses doivent être établis et mis à jour par les exploitants ainsi qu'il est prescrit dans les Instructions Techniques; ils devront être soumis à l'ANAC pour examen et approbation et devront concerner les expéditeurs, les emballeurs, les agences qui effectuent des opérations d'acceptation, de manutention, de chargement, de déchargement, de transfert du fret et du filtrage des passagers et de leurs bagages, etc..
CHAPITRE 13. SURETE DES MARCHANDISES DANGEREUSES	
Norme 13.1.1	RTA 18 - sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses, paragraphe 13.1.1 alinéa (a) : La sûreté des marchandises dangereuses est prise en compte et traitée dans le programme national de sûreté.