



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

EXPLOITANT :	PLATEFORME :
RÉFÉRENTIEL : Arrêté N°007/A/MINT du 10 juin 2019 fixant les normes de conception, de construction et d'exploitation des aérodromes Circulaire N°0018/C/CCAA/DG du 03 septembre 2021 relative à la mise en œuvre du format mondial de compte rendu de l'état de surface des pistes	

REFERENCE	EXIGENCES	REPONSE	ELEMENTS DE PREUVE	OBSERVATIONS
Chapitre 1 : GENERALITES				
1.3 Systèmes de référence communs				
1.3.1	Le Système géodésique mondial - 1984 (WGS-84) est utilisé comme système de référence horizontal (géodésique).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.3.1	Les coordonnées géographiques aéronautiques (latitude et longitude) communiquées sont exprimées selon le référentiel géodésique WGS-84.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.3.2	Le niveau moyen de la mer (MSL), qui donne la relation entre les hauteurs liées à la gravité (altitudes topographiques) et une surface appelée géoïde, est utilisé comme système de référence vertical.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.3.1.1	Le système de référence temporel utilisé est le calendrier grégorien et le temps universel coordonné (UTC).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.3.1.2	L'emploi d'un système de référence temporel différent est signalé dans la partie GEN 2.1.2 de la publication d'information aéronautique (AIP).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.4 Certification des aérodromes				
1.4	Des renseignements sur l'état de certification de L'aérodrome sont fournis aux services d'information aéronautique compétents pour être inclus dans les publications d'information aéronautique (AIP).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.4.1.4	L'exploitant désigné prend les dispositions nécessaires pour assurer la coordination des activités de tous les autres exploitants et fournisseurs de services concernés par la certification de l'aérodrome.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

1.4.4	Le postulant a soumis à l'Autorité Aéronautique un manuel d'aérodrome, contenant tous les renseignements utiles sur le site, les installations, les services, l'équipement, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'aérodrome, y compris un système de gestion de la sécurité, pour approbation ou acceptation avant la délivrance du certificat d'aérodrome	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.5 Conception des aérodromes				
1.5.1	La conception et la construction de nouvelles installations aéroportuaires tiennent compte des éléments d'architecture et d'infrastructure qui sont nécessaires à l'application optimale des mesures de sûreté de l'aviation civile internationale.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.5.1	Les modifications d'installations aéroportuaires existantes tiennent compte des éléments d'architecture et d'infrastructure qui sont nécessaires à l'application optimale des mesures de sûreté de l'aviation civile internationale.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.5.2	La conception de l'aérodrome tient compte, le cas échéant, des mesures d'utilisation des terrains et de la réglementation de l'environnement.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.6 Code de référence d'aérodrome				
1.6.1	Un code de référence d'aérodrome — chiffre et lettre de code — choisi à des fins de planification d'aérodrome est déterminé conformément aux caractéristiques des avions auxquels une installation d'aérodrome est destinée	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.6.2	Les chiffres et les lettres du code de référence d'aérodrome ont les significations indiquées au Tableau 1-1 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.6.3	Le chiffre de code correspondant à l'élément 1 est déterminé d'après la colonne 1 du Tableau 1-1, en choisissant le chiffre de code correspondant à la plus grande des distances de référence des avions auxquels la piste est destinée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

**DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888**

1.6.4	La lettre de code correspondant à l'élément 2 est déterminée d'après la colonne 2 du Tableau 1-1, en choisissant la lettre de code qui correspond à la plus élevée des catégories déterminées par la valeur numérique des caractéristiques des avions auxquels l'installation est destinée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.7 Procédures spécifiques pour l'exploitation des aérodromes				
1.7.1	Lorsque l'aérodrome accueille un avion qui dépasse les caractéristiques certifiées de l'aérodrome, la compatibilité entre l'exploitation de l'avion et l'infrastructure et les opérations de l'aérodrome est évaluée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.7.1	Lorsque l'aérodrome accueille un avion qui dépasse les caractéristiques certifiées de l'aérodrome, des mesures appropriées sont élaborées et mises en œuvre afin de maintenir un niveau de sécurité acceptable pendant les opérations.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
1.7.2	Des renseignements sur les mesures de remplacement, procédures opérationnelles et restrictions d'exploitation mises en œuvre sur un aérodrome en application du § 1.7.1 de l'arrêté, sont publiés.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Chapitre 2 : RENSEIGNEMENTS SUR LES AÉRODROMES				
2.1 Données aéronautiques				
2.1.1	Les données aéronautiques concernant l'aérodrome sont déterminées et communiquées conformément à la précision et à la classification d'intégrité requises pour répondre aux besoins de l'utilisateur final des données aéronautiques.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.1.2	Les données cartographiques d'aérodrome sont mises à la disposition des services d'information aéronautique.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.1.3	Lorsque des données sont mises à disposition en conformité avec le § 2.1.2 de l'arrêté, la sélection des éléments liés aux données cartographiques d'aérodrome à recueillir est faite en tenant compte des applications prévues.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.1.4	Des techniques de détection des erreurs de données numériques sont utilisées durant la transmission et/ou le stockage des données aéronautiques et des ensembles de données numériques.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.2 Point de référence d'aérodrome				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

2.2.1	Le point de référence d'aérodrome est déterminé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.2.2	Le point de référence d'aérodrome est situé à proximité du centre géométrique initial ou prévu de l'aérodrome et demeure en principe à l'emplacement où il a été déterminé en premier lieu.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.2.3	La position du point de référence d'aérodrome est mesurée et communiquée aux services d'information aéronautique en degrés, minutes et secondes.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.3 Altitudes d'un aérodrome et d'une piste				
2.3.1	L'altitude de l'aérodrome et l'ondulation du géoïde au point de mesure de l'altitude de l'aérodrome sont mesurées au demi-mètre ou au pied près et communiquées aux services d'information aéronautique.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.3.2	Dans le cas de l'aérodrome où des aéronefs de l'aviation civile internationale effectuent des approches classiques, l'altitude et l'ondulation du géoïde de chaque seuil ainsi que l'altitude des extrémités de piste et de tout point significatif intermédiaire, haut et bas, le long de la piste sont mesurées au demi-mètre ou au pied près et communiquées aux services d'information aéronautique.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.3.3	Dans le cas des pistes avec approche de précision, l'altitude et l'ondulation du géoïde de chaque seuil ainsi que l'altitude des extrémités de piste et du point le plus élevé de la zone de toucher des roues sont mesurées au quart de mètre ou au pied près et communiquées aux services d'information aéronautique.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.4 Température de référence d'aérodrome				
2.4.1	La température de référence de l'aérodrome est définie en degrés Celsius.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.4.2	La température de référence de l'aérodrome est la moyenne mensuelle des températures maximales quotidiennes du mois le plus chaud de l'année (le mois le plus chaud étant celui pour lequel la température moyenne mensuelle est la plus élevée).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.4.2	La température de référence de l'aérodrome est la valeur moyenne obtenue sur plusieurs années.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

2.5 Caractéristiques dimensionnelles des aérodromes et renseignements connexes

2.5.1.a	Les données suivantes sont mesurées ou décrites, selon le cas, pour la piste de l'aérodrome : orientation vraie au centième de degré près, numéro d'identification, longueur, largeur et emplacement du seuil décalé arrondis au mètre ou au pied le plus proche, pente, type de surface, type de piste et, dans le cas d'une piste avec approche de précision de catégorie I, existence d'une zone dégagée d'obstacles ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.5.1.b	Les données suivantes sont mesurées ou décrites, selon le cas, pour la bande de l'aérodrome : - aire de sécurité d'extrémité de piste : longueur, largeur arrondie au mètre ou au pied le plus proche, type de surface ; - prolongement d'arrêt : longueur, largeur arrondie au mètre ou au pied le plus proche, type de surface ; - système d'arrêt : emplacement (quelle extrémité de piste) et description ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.5.1.c, d, e, f, g, h, i, j.	Les données suivantes sont mesurées ou décrites, selon le cas, pour l'aérodrome : c) voies de circulation: identification, largeur, type de surface ; d) aire de trafic: type de surface, postes de stationnement d'aéronef ; e) limites de l'aire relevant du service de contrôle de la circulation aérienne ; f) prolongement dégagé: longueur arrondie au mètre ou au pied le plus proche, profil du sol ; g) aides visuelles pour les procédures d'approche, marques et feux de piste, de voie de circulation et d'aire de trafic, autres aides visuelles de guidage et de contrôle sur les voies de circulation et sur les aires de trafic, y compris les points d'attente de	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	<p>circulation et les barres d'arrêt ainsi que l'emplacement et le type du système de guidage visuel pour l'accostage ;</p> <p>h) emplacement et fréquence radio de tout point de vérification VOR d'aérodrome ;</p> <p>i) emplacement et identification des itinéraires normalisés de circulation au sol ;</p> <p>j) distances, arrondies au mètre ou au pied le plus proche, des éléments d'alignement de piste et d'alignement de descente composant un système d'atterrissage aux instruments (ILS) ou de l'antenne d'azimut et de site d'un système d'atterrissage hyperfréquences (MLS), par rapport aux extrémités des pistes correspondantes.</p>			
2.5.2	Les coordonnées géographiques de chaque seuil sont mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.5.3	Les coordonnées géographiques de points axiaux appropriés des voies de circulation sont mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.5.4	Les coordonnées géographiques de chaque poste de stationnement d'aéronef sont mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.5.5	Les coordonnées géographiques des obstacles situés dans la zone 2 (la partie située à l'intérieur de la limite de l'aérodrome) et dans la zone 3 sont mesurées et communiquées aux services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et dixièmes de seconde. De plus, l'altitude du point le plus élevé, le type, les marques et le balisage lumineux (le cas échéant) des obstacles sont communiqués aux services d'information aéronautique.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.5.5	Les représentations graphiques des surfaces de collecte de données d'obstacles et les critères employés pour identifier les obstacles dans les zones 2 et 3 figurent dans le règlement relatif aux services d'information aéronautique.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

2.6 Résistance des chaussées

2.6.1	La force portante des chaussées est déterminée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.6.2	La force portante d'une chaussée destinée à des aéronefs dont la masse sur l'aire de trafic est supérieure à 5 700 kg est communiquée au moyen de la méthode ACN-PCN (numéro de classification d'aéronef - numéro de classification de chaussée) en indiquant tous les renseignements suivants : a) numéro de classification de chaussée (PCN) ; b) type de chaussée considéré pour la détermination des numéros ACN-PCN ; c) catégorie de résistance du terrain de fondation ; d) catégorie de pression maximale des pneus ou pression maximale admissible des pneus ; e) méthode d'évaluation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.6.2	Les PCN peuvent être publiés avec une précision d'un dixième de nombre entier, si nécessaire,	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.6.3	Le numéro de classification de chaussée (PCN) communiqué indique qu'un aéronef dont le numéro de classification (ACN) est inférieur ou égal à ce PCN peut utiliser la chaussée sous réserve de toute limite de pression des pneus ou de masse totale de l'aéronef, définie pour un ou plusieurs types d'aéronefs.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.6.3	Différents numéros PCN peuvent être communiqués si la résistance d'une chaussée est soumise à des variations saisonnières sensibles.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.6.4	Le numéro ACN d'un aéronef est déterminé conformément aux procédures normalisées qui sont associées à la méthode ACN-PCN.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

2.6.5	Pour déterminer l'ACN, le comportement d'une chaussée est classé comme équivalent à celui d'une construction rigide ou souple.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.6.6 a	Les renseignements concernant le type de chaussée considéré pour la détermination des numéros ACN et PCN, la catégorie de résistance du terrain de fondation, la catégorie de pression maximale admissible des pneus et la méthode d'évaluation sont communiqués au moyen des lettres de code ci-après : a) Type de chaussée pour la détermination des numéros ACN et PCN : Chaussée rigide Chaussée souple Une note de précision est ajoutée si la construction est composite ou non normalisée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.6.6 b	b) Catégorie de résistance du terrain de fondation : Résistance élevée : caractérisée par $K = 150 \text{ MN/m}^3$ et représentant toutes les valeurs de K supérieures à 120 MN/m^3 pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 15$ et représentant toutes les valeurs CBR supérieures à 13 pour les chaussées souples Résistance moyenne : caractérisée par $K = 80 \text{ MN/m}^3$ et représentant une gamme de valeurs de K de 60 à 120 MN/m^3 pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 10$ et représentant une gamme de valeurs CBR de 8 à 13 pour les chaussées souples Résistance faible : caractérisée par $K = 40 \text{ MN/m}^3$ et représentant une gamme de valeurs de K de 25 à 60 MN/m^3 pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 6$ et représentant une gamme de valeurs CBR de 4 à 8 pour les chaussées souples Résistance ultra faible : caractérisée par $K = 20 \text{ MN/m}^3$ et représentant toutes les valeurs de K inférieures à 25 MN/m^3 pour les chaussées rigides, et par $\text{CBR} = 3$ et représentant toutes les valeurs de CBR inférieures à 4 pour les chaussées souples.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.6.6 c	c) Catégorie de pression maximale admissible des pneus : Illimitée : pas de limite de pression Élevée : pression limitée à 1,75 MPa Moyenne : pression limitée à 1,25 Mpa Faible : pression limitée à 0,50 MPa	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.6.6. d	d) Méthode d'évaluation	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	Évaluation technique : étude spécifique des caractéristiques de la chaussée et utilisation de techniques d'étude du comportement des chaussées Évaluation faisant appel à l'expérience acquise sur les avions : connaissance du type et de la masse spécifiques des avions utilisés régulièrement et que la chaussée supporte de façon satisfaisante.	<input type="checkbox"/> En partie		
2.6.8	La force portante d'une chaussée destinée à des aéronefs dont la masse sur l'aire de trafic est inférieure ou égale à 5 700 kg est communiquée sous la forme des renseignements suivants : a) masse maximale admissible de l'aéronef ; b) pression maximale admissible des pneus. Exemple : 4 000 kg/0,50 MPa.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.7 Emplacements destinés à la vérification des altimètres avant le vol				
2.7.1	Un ou plusieurs emplacements destinés à la vérification des altimètres avant le vol sont déterminés pour l'aérodrome.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.7.3	L'altitude indiquée pour un emplacement destiné à la vérification des altimètres avant le vol est l'altitude moyenne, arrondie au mètre ou au pied le plus proche, de la zone dans laquelle cet emplacement est situé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.7.3	L'altitude d'une partie quelconque d'un emplacement destiné à la vérification des altimètres avant le vol se situe à moins de 3 m (10 ft) de l'altitude moyenne de cet emplacement.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.8 Distances déclarées				
2.8.a	La distance de roulement utilisable au décollage est calculée au mètre ou au pied le plus proche	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.8.b	La distance utilisable au décollage est calculée au mètre ou au pied le plus proche	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.8.c	La distance utilisable pour l'accélération-arrêt est calculée au mètre ou au pied le plus proche	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.8.d	La distance utilisable à l'atterrissage est calculée au mètre ou au pied le plus proche	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

		<input type="checkbox"/> En partie		
2.9 État de l'aire de mouvement et des installations connexes				
2.9.1	Des renseignements sur l'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations connexes sont communiqués aux organismes appropriés des services d'information aéronautique, et des renseignements analogues, importants du point de vue opérationnel, sont communiqués aux organismes des services de la circulation aérienne, afin de leur permettre de fournir les renseignements nécessaires aux avions à l'arrivée et au départ.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.9.1	Ces renseignements sont tenus à jour et tout changement est signalé sans délai.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.9.2	L'état de l'aire de mouvement et le fonctionnement des installations connexes sont surveillés, et des comptes rendus sur des questions importantes sur le plan opérationnel qui influent sur l'exploitation des aéronefs ou de l'aérodrome sont communiqués en vue de l'application de mesures appropriées, notamment dans les situations suivantes : a) travaux de construction ou d'entretien ; b) parties irrégulières ou détériorées de la surface d'une piste, d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic ; c) présence d'eau sur une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic ; d) présence d'agents chimiques liquides ou d'autres contaminants sur une piste, une voie de circulation ou une aire de trafic ; e) autres dangers temporaires, y compris les aéronefs en stationnement ; f) panne ou irrégularité de fonctionnement de la totalité ou d'une partie des aides visuelles de l'aérodrome ; g) panne de l'alimentation électrique normale ou auxiliaire.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	Les autres contaminants peuvent comprendre la boue, le sable, les cendres volcaniques, l'huile et le caoutchouc.			
2.9.3	Pour faciliter l'application des dispositions des § 2.9.1 et 2.9.2 de l'arrêté, des inspections de l'aire de mouvement sont effectuées au moins une fois par jour lorsque le chiffre de code est 1 ou 2, et au moins deux fois par jour lorsque le chiffre de code est 3 ou 4.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Présence d'eau sur une piste				
2.9.5	Chaque fois qu'il y a de l'eau sur une piste, l'état de la surface de la piste est décrit au moyen des termes suivants : - HUMIDE : la surface présente un changement de couleur dû à la présence d'humidité. - MOUILLÉE : la surface est mouillée mais il n'y a pas d'eau stagnante. - EAU STAGNANTE : (pour les performances des avions) une pellicule d'eau de plus de 3 mm d'épaisseur couvre plus de 25 % de la surface délimitée par la longueur et la largeur de piste requises (que ce soit par endroits isolés ou non).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Circ N°18 6.1.4	Les renseignements à communiquer par l'exploitant d'aérodrome sont conformes au format du RCR, qui comprend: (a) une section calcul des performances des avions ; (b) une section conscience de la situation. Ils sont contenus dans la série d'informations du RCR présenté dans l'ordre prescrit dans l'annexe 1, en utilisant seulement les caractères compatibles avec l' AIS. Les comptes rendus sur l'état de la surface des pistes se poursuivront pour refléter les changements significatifs jusqu'à ce que la piste ne soit plus contaminée. Le cos échéant, l'exploitant d'aérodrome publie un rapport sur l'état des pistes indiquant que la piste est mouillée ou sèche, selon le cos.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Circ N°18 6.3.5	Lorsque la piste est en partie ou en totalité mouillée glissante, l'exploitant d'aérodrome signale par NOTAM aux usagers de l'aérodrome l'emplacement de la portion de la piste touchée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

2.9.7	Si le coefficient de frottement d'une piste en dur ou d'une section de piste en dur est inférieur à la valeur spécifiée en application du § 10.2.3 de l'arrêté, les usagers de l'aérodrome en sont informés.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.10 Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés				
2.10.1	Les numéros de téléphone et/ou des fax du bureau du coordinateur d'aérodrome pour les opérations d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci, sont communiqués aux exploitants d'aéronefs.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.10.2	Des renseignements sur les moyens disponibles pour l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci, sont publiés par l'exploitant d'aérodrome.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.11 Sauvetage et lutte contre l'incendie				
2.11.1	Des renseignements sur le niveau de protection assuré sur un aérodrome aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie sont publiés.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.11.2	Le niveau de protection normalement assuré sur l'aérodrome est exprimé en fonction de la catégorie des services de sauvetage et d'incendie normalement disponibles, selon la description qui figure à la section 9.2 de l'arrêté et conformément aux types et quantités d'agents extincteurs normalement disponibles à l'aérodrome.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.11.3	Les modifications qui interviennent dans le niveau de protection normalement assuré sur l'aérodrome en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie sont notifiées aux organismes ATS et aux organismes d'information aéronautique appropriés afin qu'ils soient en mesure de fournir les renseignements nécessaires aux aéronefs à l'arrivée et au départ.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.11.3	Lorsque le niveau de protection est redevenu normal, les organismes dont il est fait mention ci-dessus sont informés en conséquence.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.11.4	Toute modification est exprimée en indiquant la nouvelle catégorie des services de sauvetage et d'incendie disponibles à l'aérodrome.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.12 Indicateurs visuels de pente d'approche				
2.12.a	Le numéro d'identification de la piste sur laquelle l'indicateur visuel de pente d'approche est installé est disponible.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

		<input type="checkbox"/> En partie		
2.12.b	Le type d'installation de l'indicateur visuel de pente d'approche est disponible, conformément aux dispositions du § 5.3.5.2 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.12.b	Dans le cas d'une installation du type AT-VASIS, PAPI ou APAPI, le côté de la piste sur lequel sont installés les ensembles lumineux, c'est-à-dire côté gauche ou côté droit, est indiqué.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.12.c	Lorsque l'axe du dispositif n'est pas parallèle à l'axe de la piste, l'angle et le sens de la déviation, c'est-à-dire « à gauche » ou « à droite », sont indiqués.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.12. d	L'angle (ou les angles) nominal (nominiaux) de pente d'approche de l'indicateur visuel de pente d'approche est disponible.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.12. d	L'angle θ (voir Figure 5-18 de l'arrêté) est indiqué dans le cas d'un T-VASIS ou d'un AT-VASIS.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.12. d	Les angles $(B + C) / 2$ et $(A + B) / 2$ sont indiqués dans le cas d'un PAPI et d'un APAPI respectivement (voir Figure 5-20).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.12. e	La hauteur (ou les hauteurs) minimale(s) des yeux du pilote au-dessus du seuil, lorsque le pilote reçoit le signal (ou les signaux) correspondant à la position correcte de l'avion sur la pente est disponible.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.13 Coordination entre les prestataires de services d'information aéronautique et les autorités de l'aérodrome				
2.13.1.a, b, c	Pour faire en sorte que les organismes des services d'information aéronautique obtiennent des renseignements leur permettant de fournir des informations avant le vol à jour et de répondre aux besoins d'information en cours de vol, des arrangements sont conclus entre les prestataires de services d'information aéronautique et les autorités de l'aérodrome compétentes pour que les services d'aérodrome communiquent à l'organisme chargé des services d'information aéronautique, dans un délai minimal :	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	a) des renseignements sur l'état de certification des aérodomes et sur les conditions d'aérodrome (voir § 1.4, et 2.9 à 2.12) ; b) l'état opérationnel des installations, services et aides de navigation associés dans sa zone de responsabilité ; c) tout autre renseignement considéré comme important pour l'exploitation.			
2.13.2	Avant l'introduction de tout changement affectant le dispositif de navigation aérienne, les services ayant la responsabilité du changement tiennent compte des délais qui sont nécessaires à l'organisme AIS pour préparer et éditer les éléments à publier en conséquence.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.13.2	Une étroite coordination entre les services concernés est assurée pour garantir que l'organisme AIS reçoive l'information en temps utile.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.13.3	Pour la remise des informations et données brutes aux services d'information aéronautique, les services d'aérodrome responsables se conforment au calendrier préétabli et convenu internationalement des dates de mise en vigueur AIRAC.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.13.4	Les services d'aérodrome qui sont chargés de fournir les informations et données aéronautiques brutes aux services d'information aéronautique tiennent compte, dans cette tâche, des spécifications de précision et d'intégrité requises pour répondre aux besoins de l'utilisateur final des données aéronautiques.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
2.13.4	Les renseignements AIRAC sont diffusés par le service d'information aéronautique au moins 42 jours avant la date d'entrée en vigueur AIRAC de façon qu'ils parviennent à leurs destinataires 28 jours au moins avant cette date.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		

Chapitre 3 : CARACTERISTIQUES PHYSIQUES

3.1 Pistes

Nombres et orientation des pistes

3.1.1	Le nombre et l'orientation des pistes de l'aérodrome sont tels que le coefficient d'utilisation de l'aérodrome ne soit pas inférieur à 95 % pour les avions à l'intention desquels l'aérodrome a été conçu.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.2	L'emplacement et l'orientation des pistes de l'aérodrome sont déterminés, lorsque c'est possible, de manière à réduire l'incidence	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	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.	<input type="checkbox"/> En partie		
3.1.3	En application des dispositions du § 3.1.1 de l'arrêté, dans les circonstances normales, il n'y a 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 1200 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.4	Les données utilisées dans le calcul du coefficient d'utilisation, sont le résultat des statistiques sur la répartition des vents.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.4	Les statistiques sur la répartition des vents portent sur une période égale à cinq ans au moins.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.4	Les observations sont effectuées au moins huit fois par jour et à intervalles réguliers.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Emplacement du seuil				
3.1.5	Le seuil de piste est placé en bout de piste, sauf si certaines considérations relatives à l'exploitation justifient le choix d'un autre emplacement.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
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 sont pris en compte.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

3.1.6	Lorsque le seuil est décalé parce qu'une partie de la piste est inutilisable, il est prévu une aire dégagée et nivelée d'au moins 60 m de longueur entre l'aire inutilisable et le seuil décalé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.6	Il est prévu également une distance supplémentaire correspondant à l'aire de sécurité d'extrémité de piste, selon les besoins.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Longueur réelle d'une piste				
3.1.7	La longueur réelle donnée à la piste principale est suffisante pour répondre aux besoins opérationnels des avions auxquels la piste est destinée et n'est 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.7	Les besoins au décollage et à l'atterrissage lorsqu'on détermine la longueur de piste à aménager et la nécessité d'utiliser la piste dans les deux sens sont considérés	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.9	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 de l'arrêté, selon le cas, est 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Largeur des pistes				
3.1.10	La largeur de piste n'est pas inférieure à la dimension spécifiée dans le tableau du point 3.1.10 de l'arrêté	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Pente des pistes				
3.1.13	La pente obtenue en divisant la différence entre les niveaux maximal et minimal le long de l'axe 1 de la piste ne dépasse pas : - 1 % lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; - 2 % lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

3.1.14	Aucune portion de piste ne présente 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 doit pas dépasser 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 doit pas dépasser 0,8 % ; - 2 % lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.15	Lorsqu'il est impossible d'éviter les changements de pente longitudinale, entre deux pentes consécutives, le changement de pente n'excède jamais : - 1,5 % lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; - 2 % lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.16	Le passage d'une pente à une autre est réalisé par des courbes de raccordement le long desquelles la pente ne varie pas de plus de : - 0,1 % par 30 m (rayon de courbure minimal de 30 000 m) lorsque le chiffre de code est 4 ; - 0,2 % par 30 m (rayon de courbure minimal de 15 000 m) lorsque le chiffre de code est 3 ; - 0,4 % par 30 m (rayon de courbure minimal de 7 500 m) lorsque le chiffre de code est	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.17	Lorsqu'ils sont inévitables, les changements de pente longitudinale sont tels que : - lorsque la lettre de code est C, D, E ou F, tout point situé à 3 m au-dessus d'une piste est 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 ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHL.888

	<p>- lorsque la lettre de code est B, tout point situé à 2 m au-dessus d'une piste est 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 ;</p> <p>- lorsque la lettre de code est A, tout point situé à 1,5 m au-dessus d'une piste est 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.</p>			
3.1.18	<p>Les ondulations et les changements de pente marqués et rapprochés le long d'une piste sont à éviter. La distance entre les points d'intersection de deux courbes successives n'est pas inférieure à la plus grande des valeurs suivantes :</p> <p>a) produit de la somme des valeurs absolues des changements de pente correspondants par la longueur appropriée ci-après :</p> <ol style="list-style-type: none">30 000 m lorsque le chiffre de code est 4 ;15 000 m lorsque le chiffre de code est 3 ;5 000 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; ou <p>b) 45m.</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
3.1.19	<p>Pour assurer un assèchement aussi rapide que possible, la surface de la piste est, si possible, bombée, sauf dans le cas où les vents de pluie les plus fréquents soufflaient transversalement et où une pente uniforme descendante dans le sens du vent permettrait un assèchement rapide.</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
3.1.19	<p>La pente transversale est de :</p> <p>- 1,5 % lorsque la lettre de code de la piste est C, D, E ou F ;</p> <p>- 2 % lorsque la lettre de code de la piste est A ou B ;</p> <p>mais elle n'est en aucun cas supérieure à 1,5 % ou 2 %, selon le cas, ni inférieure à 1 %, sauf aux intersections des pistes ou des voies de</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHL.888

	circulation, auxquelles des pentes moins prononcées peuvent être nécessaires.			
3.1.19	Dans le cas d'une surface bombée, les pentes transversales sont symétriques de part et d'autre de l'axe de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.19	Sur les pistes mouillées, exposées à des vents traversiers, le problème de l'hydroplanage dû à un mauvais écoulement des eaux risque d'être aggravé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.20	La pente transversale est sensiblement la même tout le long d'une piste, sauf aux intersections avec une autre piste ou avec une voie de circulation, où il convient d'assurer une transition régulière, compte tenu de la nécessité d'un bon écoulement des eaux.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Résistance des pistes				
3.1.21	La piste est capable de supporter la circulation des avions auxquels elle est destinée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Surface des pistes				
3.1.22	La surface de la piste est construite de manière à ne pas présenter d'irrégularités qui auraient pour effet d'altérer les caractéristiques de frottement ou de nuire de toute autre manière au décollage ou à l'atterrissage d'un avion.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.23	La surface de la piste en dur est construite ou refaite de manière à offrir des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement requis.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.24	Les surfaces neuves ou refaites des pistes en dur sont évaluées afin de s'assurer que leurs caractéristiques de frottement répondent aux objectifs de conception.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.25	Les caractéristiques de frottement des surfaces de piste neuves ou refaites sont mesurées en utilisant un appareil auto mouillant de mesure continue du frottement ou un autre moyen approprié.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.26	La profondeur moyenne de la texture superficielle d'une surface neuve est au moins égale à 1,0 mm.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.1.26	La macro texture et la micro texture sont prises en compte afin d'obtenir les caractéristiques de frottement de surface requises.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

		<input type="checkbox"/> En partie		
3.1.27	Quand une surface est rainurée ou striée, les rainures ou les stries sont pratiquées perpendiculairement à l'axe de la piste ou parallèlement aux joints transversaux qui ne sont pas perpendiculaires à cet axe, le cas échéant.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.2 Accotements de piste				
Généralités				
3.2.1	Des accotements sont aménagés lorsque la lettre de code est D, E ou F.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Largeur des accotements de piste				
3.2.2	Pour les avions dont l'OMGWS est égale ou supérieure à 9 m mais inférieure à 15 m, les accotements de piste s'étendent 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 : - 60 m, lorsque la lettre de code est D ou E ; - 60 m, lorsque la lettre de code est F et que les avions sont équipés de deux ou trois moteurs ; - 75 m, lorsque la lettre de code est F et que les avions sont équipés de quatre moteurs (ou plus).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Pentes des accotements de piste				
3.2.3	Au raccordement d'un accotement et de la piste, la surface de l'accotement est de niveau avec la surface de la piste et la pente transversale de l'accotement ne dépasse pas 2,5 %.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Résistance des accotements de piste				
3.2.4	La partie des accotements de piste s'étendant du bord de la piste jusqu'à une distance de 30 m de l'axe de la piste doit être traitée de manière à pouvoir supporter le poids d'un avion sortant de la piste sans que cet avion subisse de dommages structurels et à supporter le poids des véhicules terrestres qui peuvent circuler sur ces accotements.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

3.2.5	Les accotements de piste sont traités ou construits de manière à résister à l'érosion et à éviter l'ingestion de matériaux de surface par les moteurs des avions.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.3 Aires de demi-tour sur piste				
Généralités				
3.3.1	Une aire de demi-tour est aménagée aux extrémités des pistes qui ne sont pas desservies par une voie de circulation ou par une voie de demi-tour et où la lettre de code est D, E ou F, afin de faciliter l'exécution de virages à 180°.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.3.3	Lorsqu'elle est construite l'aire de demi-tour est du côté gauche ou du côté droit de la piste à chacune de ses extrémités et, si on le juge opportun, à des points intermédiaires, en joignant les chaussées.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.3.6	L'aire de demi-tour sur piste est conçue de telle manière que lorsque le poste de pilotage de l'avion auquel elle est destinée reste à la verticale des marques de l'aire, la marge entre les roues extérieures de l'atterrisseur principal de l'avion et le bord de l'aire de demi-tour n'est pas inférieure à la valeur indiquée dans le tableau du point 3.3.6 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Pentes des aires de demi-tour sur piste				
3.3.7	Les pentes longitudinale et transversale des aires de demi-tour sur piste sont suffisantes pour empêcher l'accumulation d'eau sur la surface et permettre l'écoulement rapide de l'eau de surface.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.3.7	Les pentes sont les mêmes que celles des surfaces des chaussées des pistes adjacentes.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Résistance des aires de demi-tour sur piste				
3.3.8	La résistance des aires de demi-tour sur piste est au moins égale à celle des pistes qu'elles desservent, compte tenu du fait que des avions effectuant un virage serré à faible vitesse exercent sur la chaussée des contraintes plus élevées.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Surface des aires de demi-tour sur piste				
3.3.9	La surface des aires de demi-tour sur piste ne présente aucune irrégularité susceptible d'endommager les avions.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

3.3.10	La surface des aires de demi-tour sur piste est construite de manière à offrir de bonnes caractéristiques de frottement lorsqu'elle est mouillée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Accotements des aires de demi-tour sur piste				
3.3.11	Les accotements des aires de demi-tour sur piste sont dotés d'une largeur suffisante permettant d'éviter l'érosion superficielle due au souffle des réacteurs des avions les plus exigeants auxquels l'aire de demi-tour est destinée, ainsi que toute possibilité d'endommagement des moteurs d'avion par l'impact de corps étrangers.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.3.12	Les accotements d'une aire de demi-tour sur piste sont capables de résister au passage occasionnel de l'avion pour lequel l'aire a été prévue sans que cet avion subisse de dommages structurels. Ils sont également capables de supporter le poids des véhicules terrestres qui pourraient circuler sur eux.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.4 Bandes de piste				
Généralités				
3.4.1	La piste de l'aérodrome, ainsi que les prolongements d'arrêt, qu'elle comporte éventuellement, est placée à l'intérieur d'une bande	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Longueur des bandes de piste				
3.4.2	La bande de piste s'étend en amont du seuil et au-delà de l'extrémité de la piste ou du prolongement d'arrêt jusqu'à une distance d'au moins : - 60 m lorsque le chiffre de code est 2, 3 ou 4 ; - 60 m lorsque le chiffre de code est 1 et qu'il s'agit d'une piste aux instruments ; - 30 m lorsque le chiffre de code est 1 et qu'il s'agit d'une piste à vue.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Largeur des prolongements dégagés				
3.4.3	Autant que possible, toute bande à l'intérieur de laquelle s'inscrit une piste avec approche de précision s'étend latéralement, sur toute sa longueur, jusqu'à au moins :	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	<ul style="list-style-type: none">- 150 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;- 75 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; de part et d'autre de l'axe de la piste et du prolongement de cet axe.			
3.4.4	Toute bande à l'intérieur de laquelle s'inscrit une piste avec approche classique s'étend latéralement, sur toute sa longueur, jusqu'à au moins : <ul style="list-style-type: none">- 150 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;- 75 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; de part et d'autre de l'axe de la piste et du prolongement de cet axe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.4.5	Toute bande à l'intérieur de laquelle s'inscrit une piste à vue s'étend 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 : <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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Objets sur les bandes de piste				
3.4.7	À l'exception des aides visuelles nécessaires à la navigation aérienne et des objets nécessaires à la sécurité des aéronefs qui doivent être situés sur la bande de piste et qui répondent à la spécification de frangibilité correspondante du Chapitre 5, aucun objet fixe ne se trouve sur une bande de piste : a) à moins de 77,5 m de l'axe d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III lorsque le chiffre de code est 4 et que la lettre de code est F ; ou	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	b) à moins de 60 m de l'axe d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; ou c) à moins de 45 m de l'axe d'une piste avec approche de précision de catégorie I lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.			
3.4.7	Aucun objet mobile ne se trouve non plus sur cette portion de la bande de piste pendant l'utilisation de la piste pour des opérations d'atterrissage ou de décollage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Nivellement des bandes de piste				
3.4.8	La partie d'une bande à l'intérieur de laquelle s'inscrit une piste aux instruments présente, sur une distance par rapport à l'axe et à son prolongement d'au moins : - 75 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; - 40 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; une aire nivelée à l'intention des avions auxquels la piste est destinée, pour le cas où un avion sortirait de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.4.9	La bande dans laquelle se trouve une piste à vue présente, sur une distance d'au moins : - 75 m, lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; - 40 m, lorsque le chiffre de code est 2 ; - 30 m, lorsque le chiffre de code est 1 ; à partir de l'axe de la piste et du prolongement de cet axe, une aire nivelée à l'intention des avions auxquels la piste est destinée, pour le cas où un avion sortirait de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.4.10	La surface de la partie d'une bande attenante à une piste, un accotement ou un prolongement d'arrêt est de niveau avec la surface de la piste, de l'accotement ou du prolongement d'arrêt.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.4.11	Afin de protéger les avions à l'atterrissage contre le danger d'une dénivellation abrupte à l'extrémité de la piste, la surface de la	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	bande de piste située en amont du seuil avant le début de la piste est traitée contre l'érosion due au souffle des moteurs sur une distance d'au moins 30 m.	<input type="checkbox"/> En partie		
3.4.12	Si la surface visée par le § 3.4.11 est revêtue, elle doit être capable de résister au passage occasionnel de l'avion critique pris en compte dans la conception de la chaussée de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Pentes des bandes de piste				
3.4.13	Pentes longitudinales Une pente longitudinale, sur la partie nivelée d'une bande, ne dépasse pas : - 1,5 % lorsque le chiffre de code est 4 ; - 1,75 % lorsque le chiffre de code est 3 ; - 2 % lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.4.14	Sur la partie d'une bande qui doit être nivelée, les changements de pente sont aussi graduels que possible et tout changement brusque ou inversion soudaine de la pente est évité.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.4.15	Sur la partie d'une bande devant être nivelée, les pentes transversales sont suffisantes pour empêcher l'accumulation d'eau sur la surface mais ne dépassent pas : - 2,5 % lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; - 3 % lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; toutefois, pour faciliter l'écoulement des eaux, la pente sur les trois premiers mètres à l'extérieur du bord de la piste, des accotements ou du prolongement d'arrêt est négative, lorsqu'elle est mesurée en s'écartant de la piste, et peut atteindre 5 %.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.4.16	Une pente longitudinale, sur la partie non-nivelée d'une bande, ne dépasse pas :	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.5 Aires de sécurité d'extrémité de piste				
Généralités				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHL.888

3.5.1	Une aire de sécurité d'extrémité de piste est aménagée à chaque extrémité de la bande de piste lorsque : - le chiffre de code est 3 ou 4 ; - le chiffre de code est 1 ou 2 et que la piste est une piste aux instruments.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Dimensions des aires de sécurité d'extrémité de piste				
3.5.3	L'aire de sécurité d'extrémité de piste s'étend à partir de l'extrémité de la bande de piste sur une distance d'au moins de 90 m lorsque : - le chiffre de code est 3 ou 4 ; - le chiffre de code est 1 ou 2 et que la piste est une piste aux instruments.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.5.3	Si un système d'arrêt est installé, les longueurs indiquées ci-dessus peuvent être réduites, compte tenu de la spécification de conception du système, sous réserve de l'acceptation par l'Autorité Aérienne.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.5.5	L'aire de sécurité d'extrémité de piste est au moins deux fois plus large que la piste correspondante.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Objets sur les aires de sécurité d'extrémité de piste				
3.5.7	Tout objet situé sur une aire de sécurité d'extrémité de piste et susceptible de constituer un danger pour les avions est considéré comme un obstacle et est, dans la mesure du possible, enlevé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Pentes des aires de sécurité d'extrémité de piste				
3.5.9	Les pentes d'une aire de sécurité d'extrémité de piste sont telles qu'aucune partie de cette aire ne fasse saillie au-dessus de la surface d'approche ou de montée au décollage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.5.10	Les pentes longitudinales d'une aire de sécurité d'extrémité de piste ne dépassent pas une valeur négative de 5 %.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.5.10	Les changements de pente sont aussi progressifs que possible et il n'y a ni changements brusques ni inversions soudaines.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

		<input type="checkbox"/> En partie		
3.5.11	Les pentes transversales d'une aire de sécurité d'extrémité de piste ne dépassent pas une valeur positive ou négative de 5 %.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.5.11	Les changements de pente sont aussi progressifs que cela est pratiquement possible.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Résistance des aires de sécurité d'extrémité de piste				
3.5.12	L'aire de sécurité d'extrémité de piste est 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.6 Prolongements dégagés				
Emplacement des prolongements dégagés				
3.6.1	Le prolongement dégagé commence à l'extrémité de la longueur de roulement utilisable au décollage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Longueur des prolongements dégagés				
3.6.2	La longueur d'un prolongement dégagé ne dépasse pas la moitié de la longueur de roulement utilisable au décollage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Largeur des prolongements dégagés				
3.6.3	Le prolongement dégagé s'étend latéralement sur une largeur de 75 m au moins de part et d'autre du prolongement de l'axe de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Pentes des prolongements dégagés				
3.6.4	Dans les prolongements dégagés, aucun point du sol ne fait 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

3.6.4	Dans certains cas, lorsqu'une piste, un accotement ou une bande présentent une pente transversale ou longitudinale, la limite inférieure du plan du prolongement dégagé, spécifiée ci-dessus, peut se trouver au-dessous du niveau de la piste, de l'accotement ou de la bande.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
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 sont semblables, d'une manière générale, aux pentes et changements de pente de la piste à laquelle est associé ce prolongement dégagé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Objets sur les prolongements dégagés				
3.6.6	Un objet situé sur un prolongement dégagé et susceptible de constituer un danger pour les avions, est considéré comme obstacle et doit être supprimé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.7 Prolongements d'arrêt				
Largeur des prolongements d'arrêt				
3.7.1	Le prolongement d'arrêt a la même largeur que la piste à laquelle il est associé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie	Vérifiable sur site	
Pentes des prolongements d'arrêt				
3.7.2	Les pentes et les changements de pente sur un prolongement d'arrêt, ainsi que la zone de transition entre une piste et un prolongement d'arrêt sont 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 ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	b) à la jonction du prolongement d'arrêt et de la piste, et le long du prolongement d'arrêt, le changement de pente maximal peut atteindre 0,3 % par 30 m (rayon de courbure minimal de 10 000 m) lorsque le chiffre de code est 3 ou 4.			
Résistance des prolongements d'arrêt				
3.7.3	Les prolongements d'arrêt sont 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Surface des prolongements d'arrêt				
3.7.4	La surface des prolongements d'arrêt en dur est construite ou refaite de manière à offrir des caractéristiques de frottement égales ou supérieures à celles de la piste correspondante.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.9 Voies de circulation				
Généralités				
3.9.1	Des voies de circulation sont aménagées pour assurer la sécurité et la rapidité des mouvements des aéronefs à la surface.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.9.3	Chaque voie de circulation est 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 du point 3.9.3 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Largeur des voies de circulation				
3.9.4	La largeur d'une partie rectiligne des voies de circulation n'est pas inférieure à la valeur indiquée dans le tableau du point 3.9.4 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Distances minimales de séparation pour les voies de circulation				
3.9.7	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, est au moins égale à la distance spécifiée dans le Tableau 3-1 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.9.7	Il peut être permis d'utiliser des distances de séparation inférieures sur un aéroport existant si, à la suite d'une étude aéronautique, on détermine que ces distances inférieures n'abaissent pas le	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	niveau de sécurité ni n'influent sensiblement sur la régularité de l'exploitation.			
Pentes des voies de circulation				
3.9.8	La pente longitudinale d'une voie de circulation n'excède 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.9.9	Lorsqu'il est impossible d'éviter les changements de pente d'une voie de circulation, le passage d'une pente à une autre est réalisé par des surfaces curvilignes le long desquelles la pente ne varie pas de plus de : - 1 % par 30 m (rayon de courbure minimal de 3 000 m) lorsque la lettre de code est C, D, E ou F ; - 1 % par 25 m (rayon de courbure minimal de 2 500 m) lorsque la lettre de code est A ou B.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.9.10	Lorsqu'un changement de pente sur une voie de circulation est inévitable, ce changement de pente est tel que, de tout point situé à : - 3 m au-dessus de la voie de circulation, il soit possible de voir toute la surface de la voie de circulation sur une distance d'au moins 300 m, lorsque la lettre de code est C, D, E ou F ; - 2 m au-dessus de la voie de circulation, il soit possible de voir toute la surface de la voie de circulation sur une distance d'au moins 200 m lorsque la lettre de code est B ; - 1,5 m au-dessus de la voie de circulation, il soit possible de voir toute la surface de la voie de circulation sur une distance d'au moins 150 m lorsque la lettre de code est A.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.9.11	Les pentes transversales d'une voie de circulation sont suffisantes pour éviter l'accumulation des eaux sur la chaussée, mais	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	n'excèdent pas : - 1,5 % lorsque la lettre de code est C, D, E ou F ; - 2 % lorsque la lettre de code est A ou B.	<input type="checkbox"/> En partie		
Résistance des voies de circulation				
3.9.12	La résistance d'une voie de circulation est 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Surface des voies de circulation				
3.9.13	La surface des voies de circulation ne présente pas d'irrégularités de nature à endommager la structure des avions.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.9.14	La surface des voies de circulation en dur est construite ou refaite de manière à ce qu'elle offre des caractéristiques de frottement appropriées.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Voies de sortie rapide				
3.9.15	Une voie de sortie rapide est 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 ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.9.15	Cette conception de la voie de sortie permet 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.9.16	Le rayon de la courbe de raccordement intérieur d'une voie de sortie rapide est 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

3.9.17	Une voie de sortie rapide comporte, 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.9.18	L'angle d'intersection d'une voie de sortie rapide avec la piste n'est pas être supérieur à 45°, ni inférieur à 25°. Il est de préférence de 30°.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Voies de circulation en pont				
3.9.19	La largeur de la section d'un pont de voie de circulation conçue pour supporter des avions, mesurée perpendiculairement à l'axe de la voie de circulation, ne peut être inférieure à celle de la surface nivelée de la bande aménagée pour cette voie de circulation, sauf si une protection latérale est assurée par une méthode éprouvée qui ne présente aucun danger pour les avions auxquels la voie de circulation est destinée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.9.20	Il est 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.9.20	Si les moteurs d'un avion dépassent les bords du pont, les zones adjacentes sous le pont, sont protégées contre les effets du souffle des moteurs.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.10 Accotements de voie de circulation				
3.10.2	Lorsqu'une voie de circulation est utilisée par des avions à turbomachines, la surface de ses accotements doit être traitée de manière à résister à l'érosion et à éviter l'ingestion des matériaux de surface par les moteurs des avions.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.11 Bandes de voie de circulation				
3.11.1	Une voie de circulation est comprise dans une bande, sauf s'il s'agit d'une voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Largeur des bandes de voie de circulation				
3.11.2	Une bande de voie de circulation s'étend 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 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

Nivellement des bandes de voie de circulation

3.11.4	La partie centrale d'une bande de voie de circulation présente une aire nivelée jusqu'à une distance de l'axe de la voie de circulation d'au moins : - 10,25 m lorsque l'OMGWS est inférieure à 4,5 m ; - 11 m lorsque l'OMGWS est égale ou supérieure à 4,5 m mais inférieure à 6 m ; - 12,50 m lorsque l'OMGWS est égale ou supérieure à 6 m mais inférieure à 9 m ; - 18,50 m lorsque l'OMGWS est égale ou supérieure à 9 m mais inférieure à 15 m et que la lettre de code est D ; - 19 m lorsque l'OMGWS est égale ou supérieure à 9 m mais inférieure à 15 m et que la lettre de code est E ; - 22 m lorsque l'OMGWS est égale ou supérieure à 9 m mais inférieure à 15 m et que la lettre de code est F.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
---------------	---	--	--	--

Pentes sur les bandes de voie de circulation

3.11.5	La surface de la bande est 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 dépasse pas : - 2,5 % lorsque la lettre de code est C, D, E ou F ; - 3 % lorsque la lettre de code est A ou B.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.11.5	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 dépasse pas 5 % par rapport à l'horizontale.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
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	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	nivelée ne dépasse pas 5 % dans la direction perpendiculaire à la voie de circulation.			
3.11.6	Une canalisation d'eaux pluviales à ciel ouvert jugée nécessaire pour assurer un bon drainage peut être construite sur la portion non nivelée d'une bande de piste, le plus loin possible de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.11.6	La procédure SLI de l'aérodrome devra tenir compte de l'emplacement des canalisations d'eaux pluviales à ciel ouvert construites sur la portion non nivelée des bandes de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.12 Plates-formes d'attente, points d'attente avant piste, points d'attente intermédiaires et points d'attente sur voie de service				
Généralités				
3.12.1	Une ou plusieurs plates-formes d'attente de circulation sont aménagées lorsque la densité de la circulation est moyenne ou forte.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.12.2	Un ou plusieurs points d'attente avant piste sont aménagés :			
	a) sur la voie de circulation à l'intersection d'une voie de circulation et d'une piste ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	b) à l'intersection d'une piste avec une autre piste lorsque la première fait partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.12.3	Un point d'attente avant piste est aménagé sur une voie de circulation si l'emplacement ou l'alignement de cette voie de circulation sont tels qu'un avion qui circule au sol ou un véhicule peut empiéter sur la surface de limitation d'obstacles ou gêner le fonctionnement des aides radio à la navigation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.12.4	Un point d'attente intermédiaire est 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.12.5	Un point d'attente sur voie de service est aménagé à l'intersection d'une voie de service et d'une piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Emplacement				
3.12.6	La distance entre une plate-forme d'attente, un point d'attente avant piste aménagé à l'intersection d'une voie de circulation et d'une piste ou un point d'attente sur voie de service et l'axe d'une	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHL.888

	piste est conforme aux indications du Tableau 3-2 et, dans le cas d'une piste avec approche de précision, elle est telle qu'un aéronef ou un véhicule en attente ne gêne pas le fonctionnement des aides radio à la navigation.			
3.12.9	L'emplacement d'un point d'attente avant piste aménagé conformément au § 3.12.3 est tel qu'un aéronef ou un véhicule en attente n'empiétera pas sur la surface de limitation d'obstacles, la surface d'approche, la surface de montée au décollage ou la zone critique/sensible ILS/MLS, ni ne gêne le fonctionnement des aides radio à la navigation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.13 Aires de trafic				
Généralités				
3.13.1	L'aérodrome est pourvu 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Résistance des aires de trafic				
3.13.3	La surface de l'aire de trafic est capable de supporter la circulation des aéronefs pour lesquels elle a été prévue.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Pente des aires de trafic				
3.13.4	Sur une aire de trafic, et notamment sur une voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef, les pentes de l'aire de trafic sont suffisantes pour empêcher l'accumulation d'eau à la surface de l'aire. Cependant, l'aire reste aussi horizontale que le permettent les conditions d'écoulement des eaux.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.13.5	La pente maximale des postes de stationnement d'aéronef de l'aérodrome n'excède pas 1 %.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Dégagement sur les postes de stationnement d'aéronef				
3.13.6	Les postes de stationnement d'aéronef assurent les dégagement minimal correspondant à sa lettre de code comme ci-dessous, entre un aéronef qui entre dans le poste ou qui en sort et toute construction voisine, tout aéronef stationné sur un autre poste et tout autre objet:	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

**DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888**

	Lettre de code Dégagement A 3 m B 3 m C 4,5 m D 7,5 m E 7,5 m F 7,5 m			
3.13.6	Lorsque des circonstances particulières le justifient, ces dégagements peuvent être réduits, lorsqu'il s'agit d'un poste de stationnement frontal avant et que la lettre de code est D, E ou F : a) entre l'aérogare, notamment toute passerelle fixe d'embarquement, et le nez d'un avion ; b) sur toute partie du poste de stationnement sur laquelle un système de guidage visuel pour l'accostage assure un guidage en azimuth.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.13.6	Sur les aires de trafic, on tient compte de l'existence de routes de service et d'aires de manœuvre et d'entreposage pour l'équipement au sol.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
3.14 Poste isolé de stationnement d'aéronef				
3.14.1	Un poste isolé de stationnement d'aéronef est désigné, ou la tour de contrôle d'aérodrome est avisée de l'emplacement ou des emplacements appropriés pour le stationnement d'un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite, ou qu'il est nécessaire pour d'autres raisons d'isoler des activités normales de l'aérodrome.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Chapitre 4 : LIMITATION ET SUPPRESSION DES OBSTACLES				
4.1 Surfaces de limitation d'obstacles				
Surface horizontale extérieure				
4.1	Une surface horizontale extérieure existe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Surface conique				
4.1.1	Une surface conique (inclinée vers le haut et vers l'extérieur à partir du contour de la surface horizontale intérieure) existe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

4.1.2	Les limites de la surface conique comprennent : a) une limite inférieure coïncidant avec le contour de la surface horizontale intérieure ; b) une limite supérieure située à une hauteur spécifiée au-dessus de la surface horizontale intérieure.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.3	La pente de la surface conique est mesurée dans un plan vertical perpendiculaire au contour de la surface horizontale intérieure.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Surface horizontale intérieure				
4.1.4	Une surface horizontale intérieure (située dans un plan horizontal au-dessus de l'aérodrome et de ses abords) existe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.5	Le rayon ou les limites extérieures de la surface horizontale intérieure sont mesurés à partir d'un ou de plusieurs points de référence établis à cet effet.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.6	La hauteur de la surface horizontale intérieure est mesurée au-dessus d'un élément de référence d'altitude établi à cet effet	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Surface d'approche				
4.1.7	Une surface d'approche (plan incliné ou combinaison de plans précédant le seuil) existe. La surface d'approche est délimitée :	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	a) par un bord intérieur de longueur spécifiée, horizontal et perpendiculaire au prolongement de l'axe de la piste et précédant le seuil d'une distance spécifiée ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	b) par deux lignes qui, partant des extrémités du bord intérieur divergent uniformément sous un angle spécifié par rapport au prolongement de l'axe de la piste ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	c) par un bord extérieur parallèle au bord intérieur ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

4.1.8 d.	Les surfaces définies aux points 4.1.8. a, b et c de l'arrêté sont modifiées lorsque des approches avec décalage latéral, décalage ou des approches curvilignes sont utilisées. Spécifiquement, la surface doit être limitée par deux lignes qui, partant des extrémités du bord intérieur divergent uniformément sous un angle spécifié par rapport au prolongement de l'axe de la route sol décalée latéralement, décalée ou curviligne.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.9	Le bord intérieur de la surface d'approche est situé à la même altitude que le milieu du seuil.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.10	La pente (ou les pentes) de la surface d'approche est mesurée (sont mesurées) dans le plan vertical passant par l'axe de la piste et continue (continuent) en incluant l'axe de toute route sol décalée latéralement ou curviligne.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Surface intérieure d'approche				
4.1.11	Une surface intérieure d'approche (Portion rectangulaire de la partie du plan de surface d'approche qui précède immédiatement le seuil) existe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.12	La surface intérieure d'approche est délimitée : a) par un bord intérieur situé au même endroit que le bord intérieur de la surface d'approche, mais dont la longueur propre est spécifiée ; b) par deux côtés partant des extrémités du bord intérieur et parallèles au plan vertical passant par l'axe de la piste ; c) par un bord extérieur parallèle au bord intérieur.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Surface de transition				
4.1.13	Une surface de transition (surface complexe qui s'étend sur le côté de la bande et sur une partie du côté de la surface d'approche et qui s'incline vers le haut et vers l'extérieur jusqu'à la surface horizontale intérieure) existe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.14	La surface de transition est délimitée : a) par un bord inférieur commençant à l'intersection du côté de la surface d'approche avec la surface horizontale intérieure et	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	s'étendant sur le côté de la surface d'approche jusqu'au bord intérieur de cette dernière et, de là, le long de la bande, parallèlement à l'axe de la piste ; b) par un bord supérieur situé dans le plan de la surface horizontale intérieure.			
4.1.15	L'altitude d'un point situé sur le bord inférieur est : a) le long du côté de la surface d'approche, égale à l'altitude de la surface d'approche en ce point ; b) le long de la bande, égale à l'altitude du point le plus rapproché sur l'axe de la piste ou sur son prolongement.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.16	La pente de la surface de transition est mesurée dans un plan vertical perpendiculaire à l'axe de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Surface intérieure de transition				
4.1.17	Une surface intérieure de transition (surface analogue à la surface de transition mais plus rapprochée de la piste) existe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.18	La surface intérieure de transition est délimitée : a) par un bord inférieur commençant à l'extrémité de la surface intérieure d'approche et s'étendant sur le côté et jusqu'au bord intérieur de cette surface, et de là le long de la bande parallèlement à l'axe de piste jusqu'au bord intérieur de la surface d'atterrissage interrompu, et s'élevant ensuite sur le côté de la surface d'atterrissage interrompu jusqu'au point d'intersection de ce côté avec la surface horizontale intérieure ; b) par un bord supérieur situé dans le même plan que la surface horizontale intérieure.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.19	L'altitude d'un point situé sur le bord inférieur est : a) le long du côté de la surface intérieure d'approche et de la surface d'atterrissage interrompu, égale à l'altitude de la surface considérée en ce point ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	b) le long de la bande, égale à l'altitude du point le plus rapproché sur l'axe de la piste ou sur son prolongement.			
4.1.20	La pente de la surface intérieure de transition est mesurée dans un plan vertical perpendiculaire à l'axe de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Surface d'atterrissage interrompu				
4.1.21	Une surface d'atterrissage interrompu (plan incliné situé à une distance spécifiée en aval du seuil et s'étendant entre les surfaces intérieures de transition) existe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.22	La surface d'atterrissage interrompu est délimitée : a) par un bord intérieur horizontal, perpendiculaire à l'axe de la piste et situé à une distance spécifiée en aval du seuil ; b) par deux côtés qui, partant des extrémités du bord intérieur, divergent uniformément sous un angle spécifié, par rapport au plan vertical passant par l'axe de la piste ; c) par un bord extérieur parallèle au bord intérieur et situé dans le plan de la surface horizontale intérieure.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.23	Le bord intérieur est situé à l'altitude de son point d'intersection avec l'axe de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.24	La pente de la surface d'atterrissage interrompu est mesurée dans le plan vertical passant par l'axe de la piste	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Surface de montée au décollage				
4.1.25	Une surface de montée au décollage (plan incliné où toute autre surface spécifiée située au-delà de l'extrémité d'une piste ou d'un prolongement dégagé) existe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.26	La surface de montée au décollage est délimitée : a) par un bord intérieur horizontal, perpendiculaire à l'axe de la piste et situé, soit à une distance spécifiée au-delà de l'extrémité de la piste, soit à l'extrémité du prolongement dégagé, lorsqu'il y en a un et que sa longueur dépasse la distance spécifiée ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	b) par deux côtés qui, partant des extrémités du bord intérieur divergent uniformément sous un angle spécifié par rapport à la route de décollage, pour atteindre une largeur définitive spécifiée, puis deviennent parallèles et le demeurent sur la longueur restante de la surface de montée au décollage ; c) par un bord extérieur horizontal, perpendiculaire à la route de décollage spécifiée.			
4.1.27	Le bord intérieur est situé à la même altitude que le point le plus élevé du prolongement de l'axe de la piste entre l'extrémité de la piste et le bord intérieur	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.28	Dans le cas d'une trajectoire d'envol rectiligne, la pente de la surface de montée au décollage est mesurée dans le plan vertical passant par l'axe de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.1.29	Dans le cas d'une trajectoire d'envol avec virage, la surface de montée au décollage est une surface complexe contenant les horizontales normales à sa ligne médiane, et la pente de cette ligne médiane est la même que dans le cas d'une trajectoire d'envol rectiligne.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2 Spécifications en matière de limitation d'obstacles				
Pistes à vue				
4.2.1	Les surfaces de limitation d'obstacles ci-dessous sont établies pour les pistes à vue : - surface conique ; - surface horizontale intérieure ; - surface d'approche ; - surfaces de transition.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.2	Les hauteurs et les pentes de ces surfaces ne sont pas supérieures à celles qui sont spécifiées au Tableau 4-1 de l'arrêté et leurs autres dimensions sont au moins égales à celles indiquées dans ce même tableau.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.3	La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants n'est pas autorisée au-dessus d'une surface d'approche, ou d'une surface de transition, à moins que, de l'avis de l'Autorité Aéronautique, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve défilé par un objet inamovible existant.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

4.2.4	La présence d'un nouvel objet ou la surélévation d'un objet existant n'est pas autorisée au-dessus de la surface conique ou de la surface horizontale intérieure, à moins que : - de l'avis de l'Autorité Aéronautique, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou, - il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromet pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuit pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.5	Les objets existants qui font saillie au-dessus de l'une quelconque des surfaces spécifiées au § 4.2.1 de l'arrêté, sont supprimés à moins que : - de l'avis de l'Autorité Aéronautique, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou - 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.6	Dans l'examen de tout projet de construction, il est 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	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Pistes avec approche classique				
4.2.7	Les surfaces de limitation d'obstacles ci-dessous sont établies pour une piste avec approche classique : - surface conique ; - surface horizontale intérieure ; - surface d'approche ; - surfaces de transition.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.8	Les hauteurs et les pentes de ces surfaces ne sont pas supérieures à celles spécifiées au Tableau 4-1 de l'arrêté, et leurs autres dimensions	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	sont au moins égales à celles indiquées dans ce même tableau, sauf dans le cas de la section horizontale de la surface d'approche (voir § 4.2.9 de l'arrêté).	<input type="checkbox"/> En partie		
4.2.9	La surface d'approche est horizontale au-delà du plus élevé des deux points suivants : a) point où le plan incliné à 2,5 % coupe un plan horizontal situé à 150 m au-dessus du seuil ; b) point où ce même plan coupe le plan horizontal passant par le sommet de tout objet qui détermine l'altitude/hauteur de franchissement d'obstacles (OCA/H).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.10	La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants n'est pas autorisée au-dessus d'une surface d'approche, à moins de 3 000 m du bord intérieur, ou au-dessus d'une surface de transition, à moins que, de l'avis de l'Autorité Aéronautique, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve défilé par un objet inamovible existant.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.11	La présence d'un nouvel objet ou la surélévation d'un objet existant n'est 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 Aéronautique, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou, - 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.12	Les objets existants qui font saillie au-dessus de l'une quelconque des surfaces spécifiées au § 4.2.7 de l'arrêté, sont supprimés à moins que : - de l'avis de l'Autorité Aéronautique, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou, - il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des avions	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

ou qu'il ne nuirait pas sensiblement à la régularité de cette exploitation

Pistes avec approche de précision

4.2.13	Les surfaces de limitation d'obstacles ci-après sont établies pour les pistes avec approche de précision de catégorie I : <ul style="list-style-type: none">- surface conique ;- surface horizontale intérieure ;- surface d'approche ;- surfaces de transition.- surface intérieure d'approche ;- surfaces intérieures de transition ;- surface d'atterrissage interrompu	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.14	Il est nécessaire que les surfaces de limitation d'obstacles ci-après soient établies pour les pistes avec approche de précision de catégorie I : <ul style="list-style-type: none">- surface intérieure d'approche ;- surfaces intérieures de transition ;- surface d'atterrissage interrompu.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.15	Les surfaces de limitation d'obstacles ci-dessous sont établies pour les pistes avec approche de précision de catégorie II ou III : <ul style="list-style-type: none">- surface conique ;- surface horizontale intérieure ;- surface d'approche et surface intérieure d'approche ;- surfaces de transition ;- surfaces intérieures de transition ;- surface d'atterrissage interrompu.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.16	Les hauteurs et les pentes de ces surfaces ne sont pas supérieures à celles spécifiées au Tableau 4-1 et leurs autres dimensions sont au moins égales à celles indiquées dans ce même tableau, sauf dans le cas de la section horizontale de la surface d'approche	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.17	La surface d'approche est horizontale au-delà du plus élevé des deux points suivants : a) point où le plan incliné à 2,5 % coupe un plan horizontal situé à 150 m au-dessus du seuil ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	b) point où ce même plan coupe le plan horizontal passant par le sommet de tout objet qui détermine la hauteur limite de franchissement d'obstacles.			
4.2.18	Aucun objet fixe ne fait saillie au-dessus de la surface intérieure d'approche, de la surface intérieure de transition ou de la surface d'atterrissage interrompu, exception faite des objets frangibles qui, en raison de leurs fonctions, doivent être situés sur la bande	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.18	Aucun objet mobile ne fait saillie au-dessus de la surface intérieure d'approche, de la surface intérieure de transition ou de la surface d'atterrissage interrompu lorsque la piste est utilisée pour l'atterrissage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.19	Sauf avis contraire de l'Autorité Aéronautique que le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve défilé par un objet inamovible existant : la présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants n'est pas autorisée au-dessus d'une surface d'approche ou d'une surface de transition.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.20	La présence d'un nouvel objet ou la surélévation d'un objet existant n'est pas autorisée au-dessus de la surface conique et de la surface horizontale intérieure sauf si : - de l'avis de l'Autorité Aéronautique, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou, - il est établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromet pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuit pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
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, sont supprimés à moins que : - de l'avis de l'Autorité Aéronautique, l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou, - il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromet pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuit pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Pistes destinées au décollage				
4.2.22	La surface de montée au décollage est établie	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

4.2.23	Les surfaces ont au moins les dimensions indiquées au Tableau 4-2	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.24	Si l'on tient compte de conditions critiques d'exploitation, les caractéristiques opérationnelles des avions auxquels la piste est destinée sont examinées afin de déterminer s'il est souhaitable de réduire la pente spécifiée au Tableau 4-2 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.24	Si la pente spécifiée est réduite, la longueur des surfaces de montée au décollage est modifiée afin d'assurer la protection nécessaire jusqu'à une hauteur de 300 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.24	Lorsque les conditions locales diffèrent largement des conditions de l'atmosphère type au niveau de la mer, la pente spécifiée au Tableau 4-2 de l'arrêté est réduite.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.25	La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants n'est pas autorisée au-dessus d'une surface de montée au décollage à moins que : - de l'avis de l'Autorité Aéronautique, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve défilé par un objet inamovible existant.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.26	Si aucun objet n'atteint le profil de 2 % (1/50) de la surface de montée au décollage, la présence de nouveaux objets est limitée afin de protéger la surface existante dégagée d'obstacles ou une surface d'une pente de 1,6 % (1/62,5).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.2.27	Les objets existants qui font saillie au-dessus d'une surface de montée au décollage, sont supprimés à moins que : - de l'avis de l'Autorité Aéronautique, 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 compromet pas la sécurité de l'exploitation des avions ou qu'il ne nuit pas sensiblement à la régularité de cette exploitation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.3 Objets situés en dehors des surfaces de limitation d'obstacles				
4.3.1	L'Autorité Aéronautique est 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

**DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888**

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 sont considérés comme des obstacles, à moins que : - une étude aéronautique spéciale ne démontre qu'ils ne constituent pas un danger pour les avions	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.4 Autres objets				
4.4.1	Les objets qui ne font pas saillie au-dessus de la surface d'approche mais qui auraient cependant une influence défavorable sur l'implantation ou le fonctionnement optimal d'aides visuelles ou non visuelles sont supprimés.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
4.4.2	Tout ce qui, de l'avis de l'Autorité Aéronautique 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, est considéré comme obstacle et doit être supprimé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Chapitre 5 : AIDES VISUELLES A LA NAVIGATION				
5.1 Indicateurs et dispositifs de signalisation				
5.1.1 Indicateur de direction du vent				
5.1.1.1	L'aérodrome est équipé d'au moins un indicateur de direction du vent du vent.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.1.1.2	L'indicateur de direction du vent est placé de façon à être visible d'un aéronef en vol ou sur l'aire de mouvement, et de manière à échapper aux perturbations de l'air causées par des objets environnants.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.1.1.3	L'indicateur de direction du vent se présente sous forme d'un tronc de cône en tissu et sa longueur est au moins égale à 3,6 m et son diamètre, à l'extrémité la plus large, au moins égale à 0,9 m. Il est 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 est visible et doit permettre de saisir les indications données d'une hauteur minimale de 300 m	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	L'indicateur de direction du vent est 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 sont de la couleur la plus sombre.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.1.1.4	L'emplacement d'un indicateur de direction du vent est signalé par une bande circulaire au moins égale à 15 m de diamètre et au moins	<input type="checkbox"/> Oui		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	égale à 1,2 m de largeur. La bande est centrée sur l'axe du support de l'indicateur et sa couleur est blanche.	<input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.1.1.5	Au moins un indicateur de direction du vent doit être éclairé sur un aérodrome destiné à être utilisé de nuit.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.1.2 Indicateur de direction d'atterrissage				
5.1.2.1	Si un indicateur de direction d'atterrissage est installé, il est placé bien en évidence sur l'aérodrome.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.1.2.2	L'indicateur de direction d'atterrissage se présente sous la forme d'un T.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.1.2.3	La forme et les dimensions minimales du T d'atterrissage sont conformes aux indications de la Figure 5-1. Le T d'atterrissage est soit blanc, soit orangé, le choix dépendant de la couleur qui donne le meilleur contraste avec le fond sur lequel l'indicateur doit être utilisé. Lorsqu'il doit être utilisé de nuit, le T d'atterrissage est éclairé ou son contour doit être délimité par des feux blancs.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.1.3 Projecteur de signalisation				
5.1.3.1	La tour de contrôle d'aérodrome est équipée d'un projecteur de signalisation (aérodrome contrôlé).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.1.3.2	Un projecteur de signalisation émet des signaux rouges, verts et blancs et peut :			
	a) être braqué à la main sur un point quelconque ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	b) faire suivre un signal d'une couleur d'un signal de l'une quelconque des deux autres couleurs ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE

DSA.AGA.CHKL.888

	Lorsqu'un feu de couleur verte est utilisé, la limite verte, spécifiée à l'Appendice 1, § 2.1.2, doit être respectée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.1.3.3	L'ouverture du faisceau est 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 doit pas être inférieure à 6000 cd.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.1.4 Aire à signaux et signaux visuels au sol				
5.1.4.2	L'aire à signaux est une surface carrée, plane et horizontale d'au moins 9 m de côté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2 Marques				
5.2.1 Généralités				
5.2.1.1	À l'intersection de deux (ou plusieurs) pistes, les marques de la piste la plus importante, à l'exception des marques latérales de piste, sont conservées et les marques de l'autre ou des autres pistes sont interrompues. Les marques latérales de la piste la plus importante peuvent être conservées ou interrompues dans l'intersection.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.1.3	Les marques de piste sont de couleur blanche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.1.4	Les marques des voies de circulation, les marques des aires de demi-tour sur piste et les marques de poste de stationnement d'aéronef sont de couleur jaune.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.1.5	Les lignes de sécurité d'aire de trafic sont de couleur blanche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	Le blanc utilisé doit bien contraster avec la couleur utilisée pour les marques de poste de stationnement d'aéronef.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.1.6	Les marques des chaussées sont faites de matériaux réfléchissants conçus pour améliorer la visibilité des marques (aérodromes où s'effectuent des opérations de nuit).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.2 Marques d'identification				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.2.2.1	Les seuils d'une piste avec revêtement doivent porter des marques d'identification.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.2.3	Les marques d'identification de piste sont placées au seuil de piste conformément aux indications de la Figure 5-2 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	Si le seuil de piste est décalé, un signe indiquant le numéro d'identification de la piste peut être disposé à l'intention des avions qui décollent.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	Les marques d'identification de piste sont composées d'un nombre de deux chiffres	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	Sur les pistes parallèles, ce nombre est accompagné d'une lettre.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.2.4	Dans le cas d'une piste unique, de deux pistes parallèles et de trois pistes parallèles, le nombre de deux chiffres est le nombre entier le plus proche du dixième de l'azimut magnétique de l'axe de piste mesuré à partir du nord magnétique dans le sens des aiguilles d'une montre pour un observateur regardant dans le sens de l'approche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	Dans le cas de quatre pistes parallèles ou plus, une série de pistes parallèles adjacentes est identifiée par le nombre entier le plus proche par défaut du dixième de l'azimut magnétique de l'axe de piste, et les autres pistes parallèles sont identifiées par le nombre entier le plus proche du dixième de l'azimut magnétique de l'axe de piste par excès. Si l'application de la règle ci-dessus donne un nombre inférieur à dix, ce nombre est précédé d'un zéro.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.2.5	<p>Dans le cas de pistes parallèles, chaque numéro d'identification de piste est accompagné d'une lettre qui est pour un observateur regardant dans le sens de l'approche, de gauche à droite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour deux pistes parallèles : « L » « R » ; - pour trois pistes parallèles : « L » « C » « R » ; - pour quatre pistes parallèles : « L » « R » « L » « R » ; - pour cinq pistes parallèles : « L » « C » « R » « L » « R » ou « L » « R » « L » « C » « R » ; - pour six pistes parallèles : « L » « C » « R » « L » « C » « R ». 	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.2.3 Marques d'axe de piste

5.2.3.1	Les pistes avec revêtement sont dotées de marques d'axe de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.3.2	Des marques d'axe de piste sont disposées le long de l'axe de la piste entre les marques d'identification de piste comme il est indiqué sur la Figure 5-2, sauf aux endroits où ces marques sont interrompues conformément aux dispositions du § 5.2.1.1.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.3.3	Les marques d'axe de piste sont constituées par une ligne de traits uniformément espacés.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.3.3	La longueur d'un trait et de l'intervalle qui le sépare du trait suivant ne doit pas être inférieure à 50 m ni supérieure à 75 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.3.3	La longueur de chaque trait est au moins égale à la longueur de l'intervalle ou à 30 m si la longueur de l'intervalle est inférieure à 30 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.3.4	La largeur des traits ne doit pas être inférieure à : – 0,90 m sur les pistes avec approche de précision des catégories II et III ; – 0,45 m sur les pistes avec approche classique dont le chiffre de code est 3 ou 4 et sur les pistes avec approche de précision de catégorie I ; – 0,30 m sur les pistes avec approche classique dont le chiffre de code est 1 ou 2 et sur les pistes à vue.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		

5.2.4 Marques de seuil

5.2.4.1	Des marques de seuil sont disposées sur les pistes aux instruments revêtues.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	Des marques de seuil sont disposées sur les pistes à vue revêtues dont le chiffre de code est 3 ou 4 et qui sont destinées au transport aérien commercial.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.4.2	Des marques de seuil sont 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

5.2.4.4	Les bandes qui marquent le seuil commencent à 6 m du seuil.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.4.5	Les marques de seuil de piste sont constituées par un ensemble de bandes longitudinales de mêmes dimensions, disposées symétriquement par rapport à l'axe de piste, comme l'indiquent les Figures 5-2 (A) et (B) de l'arrêté pour une piste de 45 m de largeur.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.4.5	Le nombre des bandes varie en fonction de la largeur de la piste comme suit : Largeur de piste Nombre de bandes 18 m 4 23 m 6 30 m 8 45 m 12 60 m 16	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.4.5	Les marques peuvent être disposées conformément aux indications de la Figure 5-2 (C) de l'arrêté, dans le cas des pistes avec approche classique et des pistes à vue d'une largeur égale ou supérieure à 45 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.4.6	Les bandes s'étendent transversalement jusqu'à 3 m des bords de la piste ou sur une distance de 27 m de part et d'autre de l'axe, si cette distance est plus petite.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	Lorsque les marques d'identification de piste sont placées à l'intérieur des marques de seuil de piste, trois bandes au moins sont disposées de part et d'autre de l'axe de la piste. Lorsque les marques d'identification sont placées au-dessus des marques de seuil, les bandes sont disposées sur toute la largeur de la piste. Les bandes ont au moins 30 m de longueur et environ 1,8 m de largeur, leur écartement étant d'environ 1,8 m ; lorsque les marques de seuil de piste couvrent toute la largeur de la piste, un espacement double sépare les deux bandes voisines de l'axe de piste. Lorsque les marques d'identification de piste sont placées à l'intérieur des marques de seuil de piste, cet espacement est de 22,5 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
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 est ajoutée aux	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	marques de seuil, comme il est indiqué sur la Figure 5-4 (B) de l'arrêté.			
5.2.4.8	La largeur d'une bande transversale ne doit pas être inférieure à 1,8 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.4.9	Lorsqu'un seuil de piste est décalé à titre permanent, des flèches semblables à celles représentées sur la Figure 5-4 (B) de l'arrêté sont disposées sur la partie de la piste située en avant du seuil décalé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.4.10	Lorsqu'un seuil de piste est temporairement décalé, il porte les marques indiquées à la Figure 5-4 (A) ou (B) de l'arrêté et toutes les marques situées en avant du seuil décalé sont masquées à l'exception des marques d'axe de piste qui sont transformées en flèches	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	Lorsqu'un seuil de piste est décalé pour une courte durée, il est préférable de disposer des balises ayant la forme et la couleur des marques de seuil décalé plutôt que de peindre ces mêmes marques sur la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	Lorsque la portion de piste située en avant d'un seuil décalé ne permet pas les mouvements d'aéronefs au sol, on dispose des marques de zone fermée comme celles qui sont décrites au § 7.1.4. de l'arrêté	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.5 Marque de point cible				
5.2.5.1	Une marque de point cible est disposée à chaque extrémité d'approche d'une piste aux instruments en dur dont le chiffre de code est 2, 3 ou 4.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.5.3	La marque de point cible commence à une distance du seuil au moins égale à la distance indiquée dans la colonne appropriée du Tableau 5-1 de l'arrêté. Toutefois, dans le cas d'une piste équipée d'un indicateur visuel de pente d'approche, le début de la marque coïncide avec l'origine de la pente d'approche de l'indicateur visuel.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.5.4	La marque de point cible est constituée par deux bandes bien visibles. Les dimensions des bandes et l'écartement entre leurs bords intérieurs sont conformes aux indications de la colonne appropriée du Tableau 5-1 de l'arrêté. Lorsque la piste est dotée de marques de zone de toucher des roues, l'écartement entre les bandes est le	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	même que l'écartement entre les marques de zone de toucher des roues.															
5.2.6 Marque de zone de toucher de roues																
5.2.6.1	Des marques de zone de toucher des roues sont disposées dans la zone de toucher des roues d'une piste en dur avec approche de précision dont le chiffre de code est 2, 3 ou 4.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie														
5.2.6.2	Des marques de zone de toucher des roues sont 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie														
5.2.6.3	<p>Les marques de zone de toucher des roues se présentent sous forme de paires de marques rectangulaires symétriquement disposées de part et d'autre de l'axe de la piste ; le nombre de ces paires de marques varie en fonction de la distance utilisable à l'atterrissage et lorsque les marques doivent être disposées sur une piste pour les approches dans les deux sens, en fonction de la distance entre les seuils, comme suit :</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Distance entre les seuils</th> <th style="text-align: left;">Paires de marques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Inférieure à 900 m</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>De 900 m à 1200 m non compris</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>De 1200 m à 1500 m non compris</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>De 900 m à 1200 m non compris</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Supérieure à 2400 m</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Distance entre les seuils	Paires de marques	Inférieure à 900 m	1	De 900 m à 1200 m non compris	2	De 1200 m à 1500 m non compris	3	De 900 m à 1200 m non compris	4	Supérieure à 2400 m	6	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Distance entre les seuils	Paires de marques															
Inférieure à 900 m	1															
De 900 m à 1200 m non compris	2															
De 1200 m à 1500 m non compris	3															
De 900 m à 1200 m non compris	4															
Supérieure à 2400 m	6															
5.2.6.4	Les marques de zone de toucher des roues sont disposées conformément à l'une ou l'autre des deux configurations illustrées dans la Figure 5-5 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie														
	Dans la configuration de la Figure 5-5 (A) de l'arrêté, les marques ont au moins 22,5 m de longueur et au moins 3 m de largeur.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie														
	Dans la configuration de la Figure 5-5 (B) de l'arrêté, chaque bande de chaque marque a au moins 22,5 m de longueur et 1,8 m de largeur, et les bandes adjacentes sont espacées de 1,5 m. L'écartement entre les bords intérieurs des rectangles est le même que l'écartement des bandes de la marque de point cible, lorsque	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie														



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE

DSA.AGA.CHKL.888

	la piste en est dotée. S'il n'y a pas de marque de point cible, l'écartement entre les bords intérieurs des rectangles correspond à l'espacement spécifié pour les bandes de la marque de point cible dans le Tableau 5-1 de l'arrêté (colonnes 2, 3, 4 ou 5, selon le chiffre de code). Les paires de marques sont disposées à intervalles longitudinaux de 150 m à partir du seuil de la piste ; toutefois, les paires de marques de zone de toucher des roues qui coïncident avec une marque de point cible ou sont situées à moins de 50 m d'une telle marque sont supprimées de la configuration.			
5.2.7	Marques latérales de piste			
5.2.7.1	Des marques latérales de piste sont disposées entre les deux seuils d'une piste avec revêtement lorsque le contraste entre les bords de la piste et les accotements ou le terrain environnant n'est pas suffisant.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.7.2	Une piste avec approche de précision dispose des marques latérales, quel que soit le contraste qui existe entre les bords de la piste et les accotements ou le terrain environnant.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.7.3	Les marques latérales de piste sont 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.7.4	Lorsqu'une aire de demi-tour sur piste est prévue, les marques latérales de piste sont continues entre la piste et l'aire de demi-tour.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.7.5	Les marques latérales de piste ont 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.8 Marque de voie de circulation				
5.2.8.1	Des marques axiales sont disposées sur les voies de circulation et aires de trafic avec revêtement lorsque le chiffre de code est 2, 3 ou 4 de manière à assurer un guidage continu entre l'axe de la piste et les postes de stationnement d'aéronef.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.8.3	Des marques axiales de voie de circulation sont disposées sur une piste en dur lorsque la piste fait partie d'un itinéraire normalisé de circulation au sol, et :	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHL.888

	a) il n'y a pas de marques d'axe de piste ; ou b) lorsque l'axe de la voie de circulation ne coïncide pas avec l'axe de la piste.	<input type="checkbox"/> En partie		
5.2.8.5	Si des marques axiales améliorées de voie de circulation sont mises en place, elles le sont à chaque intersection entre une voie de circulation et une piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.8.6	Sur les parties rectilignes d'une voie de circulation, les marques axiales sont disposées le long de l'axe de cette voie et dans les courbes, ces marques font suite à la ligne axiale de la partie rectiligne de cette voie, en demeurant à une distance constante du bord extérieur du virage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.8.8	Lorsque des marques axiales de voie de circulation sont disposées sur une piste conformément à l'exigence 5.2.8.3, ces marques sont apposées le long de l'axe de la voie de circulation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.8.9	Si une marque axiale améliorée de voie de circulation est mise en place :			
	a) elle s'étend de la marque de point d'attente avant piste conforme au schéma A de l'arrêté (défini à la Figure 5-6, Marques de voie de circulation) jusqu'à une distance d'au plus 47 m dans la direction d'éloignement par rapport à la piste [voir Figure 5-7 (a)].	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	b) Si la marque axiale améliorée de voie de circulation coupe une seconde marque de point d'attente avant piste, comme une marque pour une piste avec approche de précision catégorie II ou III, à une distance de moins de 47 m de la première marque, elle est interrompue 0,9 m avant et après la marque de point d'attente avant piste qu'elle coupe. Elle continue au-delà de cette seconde marque sur au moins trois traits ou sur 47 m du début à la fin, si cette valeur est plus grande [voir Figure 5-7 (b)].	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	c) Si la marque axiale améliorée de voie de circulation traverse une intersection entre deux voies de circulation à moins de 47 m de la marque de point d'attente avant piste, elle est interrompue 1,5 m avant et après l'axe de la voie de circulation qu'elle traverse. Elle continue au-delà de l'intersection sur au moins trois traits ou sur 47 m du début à la fin, si cette valeur est plus grande [voir Figure 5-7 (c)].	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

**DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888**

	d) Si deux axes de voie de circulation convergent à une marque de point d'attente avant piste ou à un point situé avant, la longueur des traits intérieurs n'est pas inférieure à 3 m [voir Figure 57 (d)].	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	e) S'il y a deux marques de point d'attente avant piste en opposition et si la distance entre ces marques est inférieure à 94 m, la marque axiale améliorée de voie de circulation s'étend sur toute cette distance. Elle ne s'étend pas au-delà de l'une ou l'autre des marques de point d'attente avant piste [voir Figure 5-7 (e)].	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.8.10	Les marques axiales de voie de circulation ont au moins 15 cm de largeur et sont ininterrompues, sauf lorsqu'elles coupent des marques de point d'attente avant piste ou des marques de point d'attente intermédiaire, comme le montre la Figure 5-6 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.8.11	Les marques axiales améliorées de voie de circulation sont conformes à celles montrées à la Figure 5-7 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.9 Marque d'aire de demi-tour de piste				
5.2.9.1	Lorsqu'une aire de demi-tour sur piste est prévue, une marque d'aire de demi-tour sur piste est disposée de manière à assurer un guidage continu afin de permettre aux avions d'effectuer un virage de 180° et de s'aligner sur l'axe de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.9.7	La marque axiale d'aire de demi-tour sur piste a au moins 15 cm de largeur et est continue dans la longueur.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.10 Marque de point d'attente avant la piste				
5.2.10.1	Des marques de point d'attente avant piste sont disposées pour indiquer l'emplacement d'un point d'attente avant piste. <i>Voir l'exigence 5.4.2 en ce qui concerne l'installation de panneaux aux points d'attente avant piste.</i>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.10.2	À l'intersection d'une voie de circulation d'une part et d'une piste à vue, d'une piste avec approche classique ou d'une piste de décollage, d'autre part, la marque de point d'attente avant piste se présente comme il est indiqué dans la Figure 5-6, schéma A de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.10.3	Lorsqu'un seul et unique point d'attente avant piste est prévu à l'intersection d'une voie de circulation et d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III, la marque de point	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

	d'attente se présente comme il est indiqué dans la Figure 5-6, schéma A de l'arrêté. Lorsque deux ou trois points d'attente avant piste sont prévus à une telle intersection, la marque de point d'attente la plus rapprochée de la piste se présente comme il est indiqué dans la Figure 5-6, schéma A, et la marque la plus éloignée de la piste comme dans la Figure 5-6, schéma B.	<input type="checkbox"/> En partie		
5.2.10.4	Les marques de point d'attente avant piste disposées à un point d'attente avant piste établi conformément au § 3.12.3 se présentent comme il est indiqué dans la Figure 5-6, schéma A.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.10.5	Jusqu'au 26 novembre 2026, les dimensions des marques de point d'attente avant piste sont conformes aux indications de la Figure 5-8, schéma A1 (ou A2), ou schéma B1 (ou B2), selon ce qui est approprié.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.10.6	À compter du 26 novembre 2026, les dimensions des marques de point d'attente avant piste doivent être conformes aux indications de la Figure 5-8, schéma A2 ou schéma B2, selon ce qui est approprié.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.10.7	Dans les cas où une plus grande visibilité du point d'attente avant piste est nécessaire, les dimensions de la marque de point d'attente avant piste sont conformes aux indications de la Figure 5-8, schéma A2 ou B2, selon ce qui est approprié. <i>Une plus grande visibilité de la marque de point d'attente avant piste peut être nécessaire, notamment pour éviter les risques d'incursion sur piste.</i>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.10.9	Les marques de point d'attente avant piste disposées à une intersection de pistes sont perpendiculaires à l'axe de la piste qui fait partie de l'itinéraire normalisé de circulation à la surface. Elles se présentent comme il est indiqué dans la Figure 5-8, schéma A2 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.11 Marque de point d'attente intermédiaire				
5.2.11.3	Lorsqu'une marque de point d'attente intermédiaire est disposée à l'intersection de deux voies de circulation avec revêtement, elle est placée transversalement à la voie de circulation, à une distance suffisante du côté le plus rapproché de la voie de circulation sécante pour assurer la marge de sécurité nécessaire entre des	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	avions qui circulent au sol. Cette marque coïncide avec une barre d'arrêt ou des feux de point d'attente intermédiaire, lorsqu'il y en a.			
5.2.11.5	La marque de point d'attente intermédiaire consiste en une ligne simple discontinue, comme l'illustre la Figure 5-6 de l'arrêté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.12 Marque de point de vérification VOR d'aérodrome				
5.2.12.1	Lorsqu'il existe un point de vérification VOR sur un aérodrome, il est indiqué par une marque et un panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome. <i>Voir le § 5.4.4 en ce qui concerne le panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome.</i>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.12.2 Choix de l'emplacement				
5.2.12.3	La marque de point de vérification VOR d'aérodrome est centrée sur le point où un aéronef doit se trouver pour recevoir le signal VOR correct.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.12.4	Une marque de point de vérification VOR d'aérodrome est constituée par un cercle de 6 m de diamètre, dont l'épaisseur de trait est de 15 cm [voir Figure 5-9 (A)].	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.12.6	Une marque de point de vérification VOR est peinte de préférence en blanc, mais sa couleur diffère de celle utilisée pour les marques des voies de circulation. <i>Pour plus de contraste, les marques peuvent être bordées de noir.</i>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.13 Marque de poste de stationnement d'aéronef				
5.2.13.1	Des marques de poste de stationnement d'aéronef sont disposées sur une aire de trafic avec revêtement.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.13.2	Les marques de poste de stationnement d'aéronef disposées sur une aire de trafic avec revêtement sont situées de manière à assurer les dégagements spécifiés au § 3.13.6 et au § 3.15.9, respectivement, lorsque la roue avant suit ces marques.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.13.3	Aux aéroports internationaux, les marques de poste de stationnement d'aéronef comprennent notamment, selon la configuration de stationnement et en complément des autres aides de stationnement, les éléments suivants : une marque	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	d'identification de poste de stationnement, une ligne d'entrée, une barre de virage, une ligne de virage, une barre d'alignement, une ligne d'arrêt et une ligne de sortie.			
5.2.13.4	Sur les aéroports internationaux, une marque d'identification de poste de stationnement (lettre et/ou chiffre) est incorporée à la ligne d'entrée, à une faible distance après le début de celle-ci. La hauteur de la marque d'identification est suffisante pour qu'elle puisse être lue du poste de pilotage des aéronefs appelés à utiliser le poste de stationnement.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.13.5	Aux aéroports internationaux, 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 est ajoutée à l'identification du poste de stationnement. Exemple: 2A-B747, 2B-F28.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.13.6	Les lignes d'entrée, les lignes de virage et les lignes de sortie sont en principe continues et leur largeur est au moins égale à 15 cm. Lorsque plusieurs séries de marques sont superposées sur un poste de stationnement, ces lignes sont continues pour les aéronefs les plus pénalisants et discontinues pour les autres aéronefs.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.13.7	Le rayon des sections courbes des lignes d'entrée, de virage et de sortie, doit convenir pour le plus pénalisant des types d'aéronefs auxquels les marques sont destinées.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
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 sont incorporées aux lignes d'entrée et de sortie.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.13.9	Une barre de virage est placée perpendiculairement à la ligne d'entrée, au droit du pilote occupant le siège de gauche, au point où est amorcé un virage. Cette barre a une longueur au moins égale à 6 m et une largeur au moins égale à 15 cm, et comporte une pointe de flèche indiquant le sens du virage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.13.10	Si plusieurs barres de virage et/ou plusieurs lignes d'arrêt sont nécessaires, celles-ci sont codées.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.2.13.11	Une barre d'alignement est placée de manière à coïncider avec le prolongement de l'axe de l'aéronef, ce dernier étant dans la position de stationnement spécifiée, et de manière à être visible pour le pilote au cours de la phase finale de la manœuvre de stationnement. Cette barre a une largeur d'au moins 15 cm.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.13.12	Une ligne d'arrêt est placée perpendiculairement à la barre d'alignement, au droit du pilote occupant le siège de gauche, au point d'arrêt prévu. Cette barre a une longueur au moins égale à 6 m et une largeur au moins égale à 15 cm.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.14 Lignes de sécurité d'aire de trafic				
5.2.14.1	Sur une aire de trafic avec revêtement, il est disposé des lignes de sécurité d'aire de trafic qu'exigent les configurations de stationnement et les installations au sol.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.14.2	Les lignes de sécurité d'aire de trafic sont situées de manière à délimiter les zones destinées à être utilisées par les véhicules au sol et autre matériel d'avitaillement et d'entretien d'aéronef, etc., afin d'assurer une démarcation de sécurité par rapport aux aéronefs.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.14.3	Les lignes de sécurité d'aire de trafic comprennent 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.14.4	Une ligne de sécurité d'aire de trafic est une ligne continue d'une largeur d'au moins 10 cm.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.15 Marques de point d'attente sur voie de service				
5.2.15.1	Des marques de point d'attente sur voie de service sont disposées à tous les raccordements entre une voie de service et une piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.15.2	Les marques de point d'attente sur voie de service sont placées en travers de la voie, au point d'attente.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.15.3	Les marques de point d'attente sur voie de service sont conformes à la réglementation routière locale.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.16 Marque d'obligation				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.2.16.1	Lorsqu'il est impossible d'installer un panneau d'obligation conformément aux dispositions du § 5.4.2.1, une marque d'obligation est disposée sur la surface de la chaussée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.16.3	La marque d'obligation sur les voies de circulation dont la lettre de code est A, B, C ou D est située en travers de la voie de circulation et s'étend symétriquement de part et d'autre de l'axe de la voie de circulation, du côté attente de la marque de point d'attente avant piste, comme le montre la Figure 5-10 (A). La distance entre le bord le plus proche de la marque et la marque de point d'attente avant piste ou la marque axiale de voie de circulation ne doit pas être inférieure à 1 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.16.4	La marque d'obligation sur les voies de circulation dont la lettre de code est E ou F est située des deux côtés de la marque axiale de voie de circulation, du côté attente de la marque de point d'attente avant piste, comme il est indiqué dans la Figure 5-10 (B). La distance entre le bord le plus proche de la marque et la marque de point d'attente avant piste ou la marque axiale de voie de circulation n'est pas inférieure à 1 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.16.5	Une marque d'obligation ne doit pas être implantée sur une piste, sauf si c'est nécessaire pour l'exploitation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.16.6	Une marque d'obligation est constituée d'une inscription blanche sur un fond rouge. Sauf dans le cas d'une marque d'entrée interdite, l'inscription fourni des renseignements identiques à ceux du panneau d'obligation correspondant.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.16.7	Une marque d'entrée interdite est constituée de l'inscription blanche NO ENTRY (ENTRÉE INTERDITE) sur un fond rouge.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.16.8	En cas de contraste insuffisant entre la marque d'obligation et la surface de la chaussée, la marque comprend une bordure appropriée, de préférence blanche ou noire.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.16.9	La hauteur des caractères des inscriptions est 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 ont la forme et les proportions indiquées dans l'Appendice 3 de l'Annexe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.2.16.10	Le fond est rectangulaire et s'étend sur moins de 0,5 m au-delà des extrémités de l'inscription, latéralement et verticalement.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.17 Marque d'indication				
5.2.17.1	Lorsqu'un panneau d'indication est normalement installé mais qu'il n'est pas pratique de l'installer, comme l'a déterminé l'Autorité Aéronautique, une marque d'indication est apposée sur la surface de la chaussée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.17.6	Les marques d'indication sont inscrites : a) en jaune sur fond noir, lorsqu'elles remplacent ou complètent des panneaux d'emplacement ; b) en noir sur fond jaune, lorsqu'elles remplacent ou complètent des panneaux de direction ou de destination.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.2.17.7	En cas de contraste insuffisant entre le fond d'une marque d'indication et la surface de la chaussée, la marque comprend : a) une bordure noire lorsqu'elle est inscrite en noir ; b) une bordure jaune lorsqu'elle est inscrite en jaune.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3 Feux				
5.3.1 Généralités				
5.3.1.1	Tout feu non aéronautique au sol qui est situé à proximité d'un aérodrome et qui risque d'être dangereux pour la sécurité des aéronefs doit être éteint, masqué ou modifié de façon à supprimer la cause de ce danger.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.1.4	Les feux d'approche hors sol et leurs montures sont frangibles. Toutefois, lorsqu'un feu et sa monture se trouvent dans la partie du balisage lumineux d'approche qui est située à plus de 300 m du seuil :			
	a. et que la hauteur de la monture dépasse 12 m, seuls les 12 m supérieurs sont frangibles ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	b. et que la monture est entourée d'objets non frangibles, seule la partie de la monture qui s'élève au-dessus des objets avoisinants est frangible.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.1.5	Lorsque la monture ou le support d'un feu d'approche ne sont pas assez visibles par eux-mêmes, ils seront balisés en conséquence.	<input type="checkbox"/> Oui		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

		<input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.1.6	Les feux hors sol de piste, de prolongement d'arrêt et de voie de circulation sont frangibles. Leur hauteur doit être assez faible pour laisser une garde suffisante aux hélices et aux fuseaux-moteurs des aéronefs à réaction.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.1.7	Les feux encastrés à la surface des pistes, des prolongements d'arrêt, des voies de circulation et des aires de trafic sont conçus et montés de manière à supporter le passage des roues d'un aéronef sans dommages pour l'aéronef ni pour les feux.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.1.9	L'intensité des feux de piste doit être suffisante pour les conditions minimales de visibilité ou de luminosité ambiante dans lesquelles la piste est destinée à être utilisée et doit être compatible avec celle des feux de la section la plus proche du dispositif lumineux d'approche éventuellement installé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.1.10	Les dispositifs lumineux à haute intensité sont dotés de moyens de réglage permettant d'adapter l'intensité lumineuse aux conditions du moment. Des réglages d'intensité distincts ou d'autres méthodes appropriées doivent être prévus afin que les dispositifs ci-après, lorsqu'ils sont installés, puissent fonctionner avec des intensités compatibles : – dispositifs lumineux d'approche ; – feux de bord de piste ; – feux de seuil de piste ; – feux d'extrémité de piste ; – feux d'axe de piste ; – feux de zone de toucher des roues ; – feux axiaux de voie de circulation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.1.11	Sur le périmètre et à l'intérieur de l'ellipse définissant le faisceau principal dans l'Appendice 2 de la présente Annexe , Figures A2-1 à A2-10, la valeur d'intensité maximale ne doit pas être supérieure à trois fois la valeur d'intensité minimale mesurée selon les indications de l'Appendice 2.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.1.12	Sur le périmètre et à l'intérieur du rectangle définissant le faisceau principal dans l'Appendice 2, Figures A2-12 à A2-20, la valeur d'intensité maximale ne doit pas être supérieure à trois fois la valeur d'intensité minimale mesurée selon les indications de l'Appendice 2.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.2 Balisage lumineux de secours				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.3.2.1	Sur les aérodromes équipés d'un balisage de piste, mais ne disposant pas d'une source d'alimentation électrique auxiliaire, il doit être prévu des feux de secours satisfaisants qui peuvent être facilement installés, sur la piste, en cas d'interruption de fonctionnement du balisage lumineux normal.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.2.2	Lorsqu'il est installé sur une piste, le balisage lumineux de secours est au moins conforme à la configuration exigée pour une piste avec approche à vue.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.2.3	La couleur des feux du balisage lumineux de secours est conforme aux spécifications de couleur du balisage lumineux de piste. Toutefois, lorsqu'il est impossible de disposer des feux colorés pour le seuil et l'extrémité de piste, tous les feux sont blanc variable ou d'une couleur aussi voisine que possible du blanc variable.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.3 Phares aéronautiques				
5.3.3.1	Si cela est nécessaire pour l'exploitation, tout aérodrome destiné à être utilisé de nuit est doté d'un phare d'aérodrome ou d'un phare d'identification.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.3.2	Pour déterminer si un phare est nécessaire, on tient compte des exigences de la circulation aérienne à l'aérodrome, de caractéristiques facilement repérables de l'aérodrome par rapport à son environnement et de l'installation d'autres aides visuelles et non visuelles qui facilitent la localisation de l'aérodrome.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.3.3	Tout aérodrome destiné à être utilisé de nuit est doté d'un phare d'aérodrome si l'une ou plusieurs des conditions suivantes se présentent : a) les aéronefs naviguent essentiellement à vue ; b) la visibilité est souvent réduite ; ou c) du fait des lumières ou du relief environnants, l'aérodrome est difficile à repérer en vol.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.3.4	Le phare d'aérodrome est placé sur l'aérodrome même ou dans son voisinage immédiat dans une zone à faible éclairage de fond.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.3.3.5	L'emplacement du phare est 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.3.6	Le phare d'aérodrome doit émettre des éclats colorés alternant avec des éclats blancs, ou des éclats blancs seulement. La fréquence de l'ensemble des éclats doit être de 20 à 30 à la minute. Le cas échéant, les éclats colorés émis par les phares sont verts pour les aérodromes terrestres, et jaunes pour les hydroaérodromes. S'il s'agit d'un aérodrome mixte (aérodrome terrestre et hydroaérodrome), les éclats colorés sont, le cas échéant, de la couleur correspondant à la section de l'aérodrome désignée comme installation principale.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.3.7	La lumière du phare d'aérodrome est visible sous tous les angles en azimut. Sa répartition en site s'étend d'un angle d'au plus 1° jusqu'à un angle dont la valeur, fixée par l'Autorité Aéronautique, doit être suffisante pour assurer le guidage à l'angle de site maximal pour lequel le phare est destiné à être utilisé, et l'intensité efficace de l'éclat ne doit pas être inférieure à 2 000 cd.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.3.8	Un phare d'identification est installé sur un aérodrome destiné à être utilisé de nuit et qui ne peut être identifié facilement en vol par d'autres moyens.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.3.9	Le phare d'identification est installé sur l'aérodrome même dans une zone à faible éclairage de fond.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.3.10	L'emplacement du phare d'identification est 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	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.3.11	Sur un aérodrome terrestre, un phare d'identification émet sur 360° en azimut. Sa répartition en site s'étend d'un angle d'au plus 1° jusqu'à un angle dont la valeur, fixée par l'Autorité Aéronautique, doit être suffisante pour assurer le guidage à l'angle de site maximal pour lequel le phare est destiné à être utilisé, et l'intensité efficace de l'éclat ne doit pas être inférieure à 2 000 cd.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.3.12	Un phare d'identification émet des éclats verts à un aérodrome terrestre et des éclats jaunes à un hydroaérodrome.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.3.3.13	Les lettres d'identification sont transmises en code morse international.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.3.14	La vitesse d'émission d'identification est de six à huit mots à la minute, la durée correspondante des points du code morse allant de 0,15 à 0,20 s par point.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4 Dispositifs lumineux d'approche				
5.3.4.1	A. Pistes à vue Partout où cette installation est matériellement possible, un dispositif lumineux d'approche simplifié est 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. Un dispositif lumineux d'approche simplifié peut aussi fournir un guidage visuel de jour.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	B. Pistes avec approche classique Partout où cette installation est matériellement possible, les pistes avec approche classique sont dotées d'un dispositif lumineux d'approche simplifié répondant aux spécifications des § 5.3.4.2 à 5.3.4.9, à moins que la piste ne soit utilisée que dans des conditions de bonne visibilité ou qu'un guidage suffisant soit assuré par d'autres aides visuelles. Il est souhaitable d'envisager soit l'installation d'un dispositif lumineux d'approche de précision de catégorie I, soit l'addition d'un dispositif lumineux de guidage vers la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	C. Pistes avec approche de précision de catégorie I Partout où cette installation est matériellement possible, les pistes avec approche de précision de catégorie I sont dotées d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégorie I, répondant aux spécifications des § 5.3.4.10 à 5.3.4.21.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

	D. Pistes avec approche de précision des catégories II et III Les pistes avec approche de précision de catégorie II ou III sont dotées d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégories II et III, répondant aux spécifications des § 5.3.4.22 à 5.3.4.39.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.2	Un dispositif lumineux d'approche simplifié est constitué par une rangée de feux disposée dans le prolongement de l'axe de piste et s'étendant si possible sur une distance d'au moins 420 m à partir du seuil et par une barre transversale de feux de 18 m ou 30 m de longueur, située à 300 m du seuil.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.3	Les feux formant la barre transversale sont autant que possible en ligne droite suivant une horizontale, perpendiculairement au prolongement de l'axe de piste et symétriquement par rapport à celui-ci. Les feux de la barre transversale sont espacés de façon à produire un effet linéaire ; toutefois, quand on utilise une barre transversale de 30 m, des vides peuvent être ménagés de part et d'autre de la ligne axiale. Ces vides n'excèdent pas une valeur minimale compatible avec les besoins locaux, et aucun d'eux ne doit dépasser 6 m. L'espacement utilisé couramment entre deux feux successifs de la barre transversale varie de 1 m à 4 m. On peut ménager des vides de part et d'autre de l'axe pour améliorer le guidage en azimut dans le cas d'approches effectuées avec un certain écart latéral et pour faciliter les évolutions des véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.4	Les feux de la ligne axiale sont espacés de 60 m ; toutefois, pour améliorer le guidage, l'intervalle peut être réduit à 30 m. Le feu situé le plus en aval est placé à 60 m ou à 30 m du seuil suivant l'intervalle ménagé entre les feux axiaux.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.6	Le dispositif est situé aussi près que possible du plan horizontal passant par le seuil ; toutefois : a) aucun objet autre qu'une antenne d'azimut ILS ou MLS ne doit faire saillie au-dessus du plan des feux d'approche jusqu'à une distance de 60 m de la ligne axiale du dispositif ; b) aucun feu qui n'est pas situé dans la partie centrale d'une barre	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	<p>transversale ou d'une barrette axiale (non à leurs extrémités) ne doit être masqué pour un aéronef en approche.</p> <p>Toute antenne d'azimut ILS ou MLS qui fait saillie au-dessus du plan des feux est considérée comme un obstacle, balisée en conséquence et dotée d'un feu d'obstacle.</p>			
5.3.4.7	<p>Les feux d'un dispositif lumineux d'approche simplifié sont des feux fixes dont la couleur permet de distinguer aisément le dispositif des autres feux aéronautiques à la surface et, le cas échéant, des lumières étrangères au dispositif. Chaque feu de la ligne axiale est constitué par :</p> <p>a) une source lumineuse ponctuelle, ou</p> <p>b) une barrette de sources lumineuses d'au moins 3 m de longueur.</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
	<p>Lorsque la barrette prévue à l'alinéa b) est formée de sources lumineuses à peu près ponctuelles, un espacement de 1,5 m entre feux adjacents de la barrette s'est révélé satisfaisant.</p> <p>Si l'on prévoit que le dispositif lumineux d'approche simplifié doit être transformé en un dispositif lumineux d'approche de précision, il peut être préférable d'utiliser des barrettes de 4 m de longueur.</p> <p>Aux endroits où l'identification du dispositif lumineux d'approche simplifié est difficile de nuit du fait de la présence de lumières environnantes, ce problème peut être résolu en installant des feux à éclats successifs dans la partie extérieure du dispositif.</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
5.3.4.10	<p>Le dispositif lumineux d'approche de précision, catégorie I, est constitué par une rangée de feux disposée dans le prolongement de l'axe de piste et s'étendant si possible sur une distance de 900 m à partir du seuil de piste, et par une barre transversale de feux de 30 m de longueur, située à 300 m du seuil de piste.</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
5.3.4.11	<p>Les feux formant la barre transversale sont autant que possible en ligne droite suivant une horizontale, perpendiculairement au prolongement de l'axe de piste et symétriquement par rapport à celui-ci. Les feux de la barre transversale sont espacés de façon à produire un effet linéaire ; toutefois, des vides peuvent être ménagés de part et d'autre de la ligne axiale. Ces vides n'excèdent pas une</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	<p>valeur minimale compatible avec les besoins locaux, et aucun d'eux ne doit dépasser 6 m.</p> <p>L'espacement utilisé couramment entre deux feux successifs de la barre transversale varie de 1 m à 4 m. On peut ménager des vides de part et d'autre de l'axe pour améliorer le guidage en azimut dans le cas d'approches effectuées avec un certain écart latéral, et pour faciliter les évolutions des véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie.</p>			
5.3.4.12	<p>Les feux de la ligne axiale sont espacés de 30 m, le feu situé le plus près du seuil étant placé à 30 m du seuil.</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
5.3.4.13	<p>Le dispositif est situé aussi près que possible du plan horizontal passant par le seuil ; toutefois :</p> <p>a. aucun objet autre qu'une antenne d'azimut ILS ou MLS ne doit faire saillie au-dessus du plan des feux d'approche jusqu'à une distance de 60 m de la ligne axiale du dispositif ;</p> <p>b. aucun feu qui n'est pas situé dans la partie centrale d'une barre transversale ou d'une barrette axiale (non à leurs extrémités) ne doit être masqué pour un aéronef en approche.</p> <p>Toute antenne d'azimut ILS ou MLS qui fait saillie au-dessus du plan des feux est considérée comme un obstacle, balisée en conséquence et dotée d'un feu d'obstacle.</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
5.3.4.14	<p>Les feux de ligne axiale et de barre transversale d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégorie I, sont des feux fixes de couleur blanc variable. À chaque position de feu de la ligne axiale, il doit y avoir :</p> <p>a) une source lumineuse ponctuelle, sur les 300 derniers mètres (pour le pilote en approche), une source lumineuse double, sur les 300 m intermédiaires, et une source lumineuse triple, sur les 300 premiers mètres de la ligne axiale, afin de fournir les indications de distance ; ou b) une barrette.</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
5.3.4.15	<p>Là où il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au § 10.5.10 comme</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	objectif d'entretien, à chaque position de feu de la ligne axiale, il peut y avoir : a) une source lumineuse ponctuelle; ou b) une barrette.	<input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.16	Les barrettes ont une longueur d'au moins 4 m. Lorsque les barrettes se composent de sources lumineuses quasi ponctuelles, les feux sont uniformément espacés de 1,5 m au plus.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.18	Chacun des feux à éclats décrits au § 5.3.4.17 émet deux éclats par seconde, en commençant par les premiers feux du dispositif et en continuant successivement dans la direction du seuil jusqu'au dernier feu. Le circuit électrique est conçu de manière que ces feux puissent être commandés indépendamment des autres feux du dispositif lumineux d'approche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.19	Si l'élément de la rangée axiale est formé par les feux décrits aux § 5.3.4.14, alinéa a), ou 5.3.4.15, alinéa a), on doit disposer, en plus de la barre transversale placée à 300 m du seuil, des barres transversales supplémentaires à 150 m, 450 m, 600 m et 750 m du seuil. Les feux formant chaque barre transversale sont disposés autant que possible en ligne droite suivant une horizontale, perpendiculairement au prolongement de l'axe de piste et symétriquement par rapport à celui-ci. Les feux sont espacés de façon à produire un effet linéaire ; toutefois, des vides peuvent être ménagés de part et d'autre de la ligne axiale. Ces vides n'excèdent pas une valeur minimale compatible avec les besoins locaux et aucun d'eux ne doit dépasser 6 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.20	Lorsque les barres transversales supplémentaires décrites au § 5.3.4.19 sont incorporées au dispositif, les feux extrêmes des barres transversales sont disposés sur deux droites qui sont parallèles à la rangée axiale ou qui convergent sur l'axe de piste à 300 m du seuil.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.21	Les feux sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-1.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.22	Le dispositif est constitué par une rangée de feux disposés dans le prolongement de l'axe de piste et s'étendant, si possible, sur une distance de 900 m à partir du seuil de piste. En outre, le dispositif	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	comporte deux rangées latérales de feux, d'une longueur de 270 m à partir du seuil, et deux barres transversales, une située à 150 m et l'autre à 300 m du seuil, comme l'indique la Figure 5-14. Là où il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au § 10.4.7 comme objectif d'entretien, le dispositif peut comporter deux rangées latérales de feux, d'une longueur de 240 m à partir du seuil, et deux barres transversales, une située à 150 m et l'autre à 300 m du seuil, comme l'indique la Figure 5-15.			
5.3.4.23	Les feux de la ligne axiale sont espacés de 30 m, les feux les plus proches étant situés à 30 m du seuil.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.24	Les feux formant les barrettes latérales sont placés de chaque côté de la ligne axiale et leur espacement longitudinal est égal à celui des feux axiaux, le feu le plus proche étant situé à 30 m du seuil. Là où il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au § 10.4.7 comme objectif d'entretien, les feux formant les rangées latérales peuvent être placés de chaque côté de la ligne axiale avec un espacement longitudinal de 60 m, le feu le plus proche étant situé à 60 m du seuil. L'espacement latéral (ou voie) entre les feux de la rangée latérale les plus proches de l'axe ne doit être ni inférieur à 18 m ni supérieur à 22,5 m ; il est, de préférence, égal à 18 m et, de toute façon, égal à celui des feux de la zone de toucher des roues.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.25	La barre transversale disposée à 150 m du seuil comble les intervalles qui séparent les feux axiaux des feux de la rangée latérale.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.26	La barre transversale disposée à 300 m du seuil s'étend de chaque côté des feux axiaux jusqu'à 15 m de la ligne axiale.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.27	Lorsque les feux de la ligne axiale situés à plus de 300 m du seuil sont constitués par les feux prescrits aux § 5.3.4.31, alinéa b), ou 5.3.4.32, alinéa b), des barres transversales supplémentaires sont installées à 450 m, à 600 m et à 750 m du seuil.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.28	Lorsque des barres transversales supplémentaires décrites au § 5.3.4.27 sont incorporées au dispositif, les feux extrêmes de ces barres	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	sont disposés sur deux droites parallèles à la ligne axiale ou convergeant sur l'axe de piste à 300 m du seuil.			
5.3.4.29	<p>Le dispositif est situé aussi près que possible du plan horizontal passant par le seuil ; toutefois :</p> <p>a) aucun objet autre qu'une antenne d'azimut ILS ou MLS ne doit faire saillie au-dessus du plan des feux d'approche jusqu'à une distance de 60 m de la ligne axiale du dispositif ;</p> <p>b) aucun feu qui n'est pas situé dans la partie centrale d'une barre transversale ou d'une barrette axiale (non à leurs extrémités) ne doit être masqué pour un aéronef en approche.</p> <p>Toute antenne d'azimut ILS ou MLS qui fait saillie au-dessus du plan des feux est considérée comme un obstacle, balisée en conséquence et dotée d'un feu d'obstacle.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.30	Les 300 derniers mètres de la ligne axiale d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégories II et III (c'est-à-dire les 300 premiers mètres à partir du seuil), se composent de barrettes blanc variable ; toutefois, si le seuil est décalé de 300 m ou davantage, la ligne axiale peut être composée de sources lumineuses ponctuelles blanc variable.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	Là où il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au § 10.4.7 comme objectif d'entretien, les 300 derniers mètres (c'est-à-dire les 300 premiers mètres à partir du seuil) de la ligne axiale d'un dispositif lumineux d'approche de précision, catégories II et III, peuvent se composer :	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	<p>a) de barrettes, lorsque l'axe au-delà de 300 m du seuil se compose de barrettes du type décrit au § 5.3.4.32, alinéa a) ; ou</p> <p>b) de sources lumineuses ponctuelles et de barrettes en alternance, lorsque l'axe au-delà de 300 m du seuil se compose de sources lumineuses ponctuelles du type décrit au § 5.3.4.32, alinéa b), la source lumineuse ponctuelle et la barrette la plus à l'intérieur étant situées, la première à 30 m, la seconde à 60 m du seuil ; ou</p> <p>c) de sources lumineuses ponctuelles lorsque le seuil est décalé de 300 m ou plus ; tous les feux devant être blanc variable.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.31	<p>Au-delà de 300 m du seuil, chaque position de feu de la ligne axiale est occupée par :</p> <p>a) une barrette semblable à celles qui sont utilisées sur les 300 derniers mètres ; ou</p> <p>b) deux sources lumineuses, sur les 300 m intermédiaires, et trois sources lumineuses, sur les 300 premiers mètres ; tous les feux devant être blanc variable.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.32	<p>Là où il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'approche est celui qui est spécifié au § 10.4.7 comme objectif d'entretien, au-delà de 300 m du seuil, chaque position de feu de la ligne axiale est occupée par :</p> <p>a) une barrette ; ou</p> <p>b) une source lumineuse ponctuelle ; tous les feux devant être blanc variable.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.33	<p>Les barrettes ont une longueur d'au moins 4 m. Lorsque les barrettes se composent de sources lumineuses quasi ponctuelles, les feux sont uniformément espacés de 1,5 m au plus.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.35	<p>Chaque feu à éclats visé au § 5.3.4.34 doit émettre deux éclats par seconde, en commençant par le feu le plus éloigné du seuil et en continuant successivement jusqu'au feu le plus proche du seuil. Le circuit électrique est conçu de manière que ces feux puissent être commandés indépendamment des autres feux du dispositif lumineux d'approche.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

5.3.4.36	Les rangées latérales sont constituées de barrettes rouges. La longueur d'une barrette de la rangée latérale et l'espacement de ses feux sont égaux à ceux des barrettes de la zone de toucher des roues.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.37	Les feux des barres transversales sont des feux fixes blanc variable et ils sont uniformément espacés de 2,7 m au plus.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.38	L'intensité des feux rouges est compatible avec celle des feux blancs.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.4.39	Les feux sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figures A2-1 et A2-2.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5 Indicateurs visuels de pente d'approche				
5.3.5.1	Un indicateur visuel de pente d'approche est installé, que la piste soit ou non dotée d'autres aides visuelles ou d'aides non visuelles d'approche lorsqu'une ou plusieurs des conditions ci-après existent : a) la piste est utilisée par des avions à turboréacteurs ou autres avions qui exigent un guidage analogue dans l'approche ; b) le pilote d'un avion quelconque risque d'éprouver des difficultés pour évaluer son approche pour l'une des raisons suivantes : 1. guidage visuel insuffisant, par exemple au cours d'une approche de jour au-dessus d'un plan d'eau ou d'un terrain dépourvu de repères ou, pendant la nuit, par suite de l'insuffisance de sources lumineuses non aéronautiques dans l'aire d'approche ; 2. illusions d'optique dues par exemple à la configuration du terrain environnant ou à la pente de la piste ; c) il existe dans l'aire d'approche des objets qui peuvent constituer un danger grave si un avion descend au-dessous de l'axe normal de descente surtout s'il n'y a pas d'aide non visuelle ou d'autre aide visuelle pour signaler ces objets ; d) les caractéristiques physiques du terrain à l'une ou l'autre des extrémités de la piste présentent un danger grave en cas de prise de terrain trop courte ou trop longue ; e) la topographie ou les conditions météorologiques dominantes sont telles que l'avion risque d'être soumis à une turbulence anormale pendant l'approche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.3.5.2	Les indicateurs visuels de pente d'approche normalisés sont les suivants : a) le T-VASIS et l'AT-VASIS conformes aux spécifications des § 5.3.5.7 à 5.3.5.23 ; b) le PAPI et l'APAPI conformes aux spécifications des § 5.3.5.24 à 5.3.5.41 ; tels qu'ils sont représentés sur la Figure 5-16.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.3	Un PAPI, un T-VASIS ou un AT-VASIS est installé lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 et qu'une ou plusieurs des conditions spécifiées au § 5.3.5.1 existent.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.5	Un PAPI ou un APAPI est installé lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 et qu'une ou plusieurs des conditions spécifiées au § 5.3.5.1 existent.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.7	Le T-VASIS est constitué par vingt ensembles lumineux disposés symétriquement par rapport à l'axe de la piste pour former deux barres de flanc composées de quatre ensembles lumineux chacune, coupées perpendiculairement en leur milieu par des lignes longitudinales de six feux comme le montre la Figure 5-17.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.8	L'AT-VASIS est constitué par dix ensembles lumineux disposés sur un côté de la piste pour former une seule barre de flanc composée de quatre ensembles lumineux et coupée perpendiculairement en son milieu par une ligne longitudinale de six feux.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

<p>5.3.5.9</p>	<p>Les ensembles lumineux sont construits et disposés de manière qu'un pilote dont l'avion se trouve :</p> <p>a) au-dessus de la pente d'approche, voit en blanc les barres de flanc ainsi que un, deux ou trois feux indiquant « descendez », le nombre de feux indiquant « descendez » étant d'autant plus grand que l'avion se trouve plus au-dessus de la pente d'approche ;</p> <p>b) sur la pente d'approche, voit les barres de flanc en blanc ;</p> <p>c) au-dessous de la pente d'approche, voit en blanc les barres de flanc ainsi que un, deux ou trois feux indiquant « montez », le nombre de feux indiquant « montez » étant d'autant plus grand que l'avion se trouve plus au-dessous de la pente d'approche et, lorsque l'avion est bien au-dessous de la pente d'approche, voit les barres de flanc et les trois feux « montez » en rouge.</p> <p>Lorsqu'on se trouve sur la pente d'approche ou au-dessus, aucune lumière provenant des ensembles lumineux « montez » ne doit être visible. Lorsqu'on se trouve sur la pente d'approche ou au-dessous, aucune lumière provenant des ensembles lumineux « descendez » ne doit être visible.</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
<p>5.3.5.10</p>	<p>Les ensembles lumineux sont placés comme il est indiqué sur la Figure 5-17, sous réserve des tolérances d'installation spécifiées. Le T-VASIS est implanté de telle façon que, pour une pente d'approche de 3° et une hauteur nominale des yeux du pilote au-dessus du seuil de 15 m (voir § 5.3.5.6 et 5.3.5.19), la hauteur des yeux du pilote au-dessus du seuil se situe entre 13 m et 17 m lorsque seuls les feux de barre de flanc sont visibles. S'il y a lieu d'augmenter la hauteur des yeux du pilote au-dessus du seuil (pour assurer une marge suffisante entre les roues et le seuil), l'approche peut être exécutée de manière qu'un ou plusieurs feux « descendez » demeurent visibles. La distance verticale entre les yeux du pilote et le seuil se trouve alors approximativement égale aux valeurs ci-après :</p> <p>– feux de barre de flanc et un feu « descendez » visibles de 17 m à 22 m ;</p> <p>– feux de barre de flanc et deux feux « descendez » visibles de 22 m à 28 m</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHL.888

	- feux de barre de flanc et trois feux « descendez » visibles de 28 m à 54 m			
5.3.5.11	Les dispositifs doivent convenir à l'exploitation tant de jour que de nuit.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.12	Le faisceau lumineux de chaque ensemble est largement étalé en azimut dans le sens de l'approche. Les ensembles de la barre de flanc doivent émettre un faisceau de lumière blanche qui s'étend en site de 1°54' jusqu'à 6°, et un faisceau de lumière rouge qui s'étend en site de 0° jusqu'à 1°54'. Les ensembles « descendez » doivent émettre un faisceau blanc dont la limite supérieure en site est de 6° et la limite inférieure sensiblement égale à l'angle d'approche où il doit être brusquement occulté. Les ensembles « montez » doivent émettre un faisceau blanc dont la limite supérieure en site est approximativement égale à l'angle d'approche et la limite inférieure doit être de 1°54', ainsi qu'un faisceau rouge au-dessous de 1°54'. La limite supérieure en site du faisceau rouge des ensembles de barre de flanc et des ensembles «montez» peut être augmentée pour se conformer aux dispositions du § 5.3.5.22.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.13	La répartition de l'intensité lumineuse des ensembles «montez» et «descendez», et des ensembles constituant la barre de flanc est conforme aux indications de l'Appendice 2, Figure A2-22.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.14	Pour un observateur situé à une distance d'au moins 300 m, le passage du rouge au blanc, dans le plan vertical, se produit dans un secteur ayant une ouverture en site ne dépassant pas 15'.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.15	Au maximum d'intensité, la lumière rouge a une coordonnée Y ne dépassant pas 0,320.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.16	Un réglage convenable de l'intensité est prévu pour permettre d'adapter l'intensité aux conditions ambiantes et éviter d'éblouir le pilote au cours de l'approche et de l'atterrissage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.17	Les ensembles lumineux constituant la barre de flanc et les ensembles qui constituent les paires de feux correspondant au même signal «montez» ou «descendez» sont montés de manière à apparaître au pilote en approche sous forme d'une ligne	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

	sensiblement horizontale. Les ensembles sont placés aussi bas que possible et sont frangibles.			
5.3.5.18	Les ensembles lumineux sont conçus de telle façon que l'eau de condensation, la poussière, etc., qui peuvent se déposer sur les surfaces réfléchissantes ou sur l'optique gênent le moins possible le fonctionnement du dispositif et n'influent en aucun cas sur le calage en site des faisceaux ou sur le contraste entre les faisceaux rouges et les faisceaux blancs. Ils sont également conçus de façon que les fentes risquent le moins possible d'être entièrement ou partiellement obstruées par la neige ou la glace, lorsque ces phénomènes météorologiques peuvent se produire.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.19	La pente d'approche doit convenir aux avions qui exécutent l'approche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.20	Lorsque la piste, sur laquelle un T-VASIS est installé, est équipée d'un ILS ou d'un MLS ou des deux, l'emplacement et le calage en site des ensembles lumineux sont déterminés de telle manière que la pente d'approche visuelle soit aussi proche que possible de l'alignement de descente de l'ILS ou de l'alignement de descente minimal du MLS ou de l'un et l'autre, selon le cas.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.21	<p>Le calage angulaire en site des faisceaux lumineux des barres de flanc est le même des deux côtés de la piste.</p> <p>La limite supérieure en site du faisceau de l'ensemble lumineux «montez» le plus proche de chaque barre de flanc est la même que la limite inférieure en site du faisceau de l'ensemble lumineux «descendez» le plus proche de chaque barre de flanc, et correspond à la pente d'approche.</p> <p>La limite supérieure d'occultation des faisceaux des ensembles «montez» diminue de 5' d'arc en site, d'un ensemble à l'autre, à mesure qu'on s'éloigne de la barre de flanc. La limite inférieure d'occultation des faisceaux des ensembles «descendez» augmente de 7' d'arc en site, d'un ensemble à l'autre, à mesure qu'on s'éloigne de la barre de flanc (voir Figure 5-18).</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.22	Le calage angulaire en site de la limite supérieure des faisceaux de lumière rouge de la barre de flanc et des ensembles «montez» doit être, tel qu'un avion en approche dont le pilote voit la barre de	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

	flanc et trois ensembles «montez», franchit tous les objets situés dans l'aire d'approche avec une marge suffisante, si aucun de ces feux n'a été vu en rouge.			
5.3.5.23	L'ouverture en azimut du faisceau lumineux doit être réduite de façon appropriée lorsqu'il est établi qu'un objet situé à l'extérieur de la surface de protection du dispositif contre les obstacles, mais à l'intérieur des limites latérales du faisceau, fait saillie au-dessus de la surface de protection contre les obstacles, et lorsqu'une étude aéronautique indique que cet objet pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation. L'ouverture en azimut doit donc être réduite de manière que l'objet demeure à l'extérieur des limites du faisceau lumineux.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.24	Le dispositif PAPI est constitué par une barre de flanc formée de quatre ensembles lumineux à transition franche, à lampes multiples (ou à lampes individuelles groupées par paires), également espacés. Il est situé sur le côté gauche de la piste à moins que cette disposition ne soit physiquement impossible.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.25	Le dispositif APAPI est constitué par une barre de flanc formée de deux ensembles lumineux à transition franche, à lampes multiples (ou à lampes individuelles groupées par paires). Il est situé sur le côté gauche de la piste à moins que cette disposition ne soit physiquement impossible	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.26	La barre de flanc d'un PAPI est construite et disposée de manière qu'un pilote qui exécute une approche et dont l'avion se trouve : a) sur la pente d'approche ou tout près de celle-ci, voie les deux ensembles les plus rapprochés de la piste en rouge et les deux ensembles les plus éloignés de la piste en blanc ; b) au-dessus de la pente d'approche, voie l'ensemble le plus rapproché de la piste en rouge et les trois ensembles les plus éloignés de la piste en blanc ; et plus au-dessus, voie tous les ensembles en blanc ; c) au-dessous de la pente d'approche, voie les trois ensembles les plus rapprochés de la piste en rouge et l'ensemble le plus éloigné de la piste en blanc ; et plus au-dessous, voie tous les ensembles en rouge.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.27	La barre de flanc d'un APAPI est construite et disposée de manière qu'un pilote qui exécute une approche et dont l'avion se trouve : a) sur la pente d'approche ou tout près de celle-ci, voie l'ensemble	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

	le plus rapproché de la piste en rouge et l'ensemble le plus éloigné de la piste en blanc ; b) au-dessus de la pente d'approche, voie les deux ensembles en blanc ; c) au-dessous de la pente d'approche, voie les deux ensembles en rouge.			
5.3.5.28	Les ensembles lumineux sont placés conformément à la configuration de base illustrée à la Figure 5-19, sous réserve des tolérances d'installation spécifiées. Les ensembles lumineux constituant une barre de flanc sont montés de manière à former, pour le pilote d'un avion en approche, une ligne sensiblement horizontale. Les ensembles lumineux sont placés aussi bas que possible et sont frangibles.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.29	Le dispositif doit convenir à l'exploitation tant de jour que de nuit.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.30	Pour un observateur situé à une distance d'au moins 300 m, le passage du rouge au blanc, dans le plan vertical, se produit dans un secteur ayant une ouverture en site n'excédant pas 3'.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.31	Au maximum d'intensité, la lumière rouge a une coordonnée Y ne dépassant pas 0,320.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.32	La répartition de l'intensité lumineuse des ensembles est conforme aux indications de l'Appendice 2, Figure A2-23.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.33	Un réglage convenable de l'intensité est prévu pour permettre d'adapter l'intensité aux conditions ambiantes et éviter d'éblouir le pilote au cours de l'approche et de l'atterrissage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.34	Chaque ensemble lumineux peut être réglé en site de manière que la limite inférieure de la partie blanche du faisceau puisse être calée à un angle compris entre 1°30' et 4°30' au moins au-dessus de l'horizon.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.35	Les ensembles lumineux sont conçus de telle façon que l'eau de condensation, la poussière, etc., qui peuvent se déposer sur les surfaces réfléchissantes ou sur l'optique gênent le moins possible le fonctionnement du dispositif et n'influent pas sur le contraste entre	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE

DSA.AGA.CHL.888

	les faisceaux rouges et les faisceaux blancs, ni sur l'ouverture en site du secteur de transition.			
5.3.5.36	La pente d'approche, telle qu'elle est définie sur la Figure 5-20, doit convenir aux avions qui exécutent l'approche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.37	Lorsque la piste est équipée d'un ILS ou d'un MLS ou des deux, l'emplacement et le calage en site des ensembles lumineux sont déterminés de telle manière que la pente d'approche visuelle soit aussi proche que possible de l'alignement de descente de l'ILS ou de l'alignement de descente minimal du MLS, ou des deux.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.38	Le calage angulaire en site des ensembles lumineux de la barre de flanc d'un PAPI doit être tel que, si le pilote d'un avion en approche reçoit un signal formé d'un feu blanc et de trois feux rouges, cet avion franchisse tous les objets situés dans l'aire d'approche avec une marge de sécurité suffisante (voir Tableau 5-2).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.39	Le calage angulaire en site des ensembles lumineux de la barre de flanc d'un APAPI doit être tel que, si le pilote d'un avion en approche voit le signal correspondant à la pente d'approche la plus basse, soit un feu blanc et un feu rouge, cet avion franchisse tous les objets situés dans l'aire d'approche avec une marge de sécurité suffisante (voir Tableau 5-2).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.40	L'ouverture en azimuth du faisceau lumineux doit être réduite de façon appropriée lorsqu'il est établi qu'un objet situé à l'extérieur de la surface de protection du dispositif PAPI ou APAPI contre les obstacles, mais à l'intérieur des limites latérales du faisceau, fait saillie au-dessus de la surface de protection contre les obstacles et lorsqu'une étude aéronautique indique que cet objet pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation. L'ouverture en azimuth doit être donc réduite de manière que l'objet demeure à l'extérieur des limites du faisceau lumineux. Voir les § 5.3.5.42 à 5.3.5.46 en ce qui concerne la surface de protection contre les obstacles.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.41	Si les barres de flanc sont installées de part et d'autre de la piste, pour assurer un guidage en roulis, les ensembles lumineux correspondants ont le même calage angulaire afin que les signaux des deux barres de flanc changent en même temps.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.42	On établit une surface de protection contre les obstacles lorsqu'il est prévu d'installer un indicateur visuel de pente d'approche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

		<input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.43	Les caractéristiques de la surface de protection contre les obstacles, c'est-à-dire l'origine, l'évasement, la longueur et la pente, correspondent à celles qui sont spécifiées dans la colonne appropriée du Tableau 5-3 et dans la Figure 5-21.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.44	La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne doit pas être autorisée au-dessus d'une surface de protection contre les obstacles, à moins que, de l'avis de l'Autorité Aéronautique, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve défilé par un objet inamovible existant.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.45	Les objets existants qui font saillie au-dessus d'une surface de protection contre les obstacles sont supprimés, à moins que, de l'avis de l'Autorité Aéronautique, 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.5.46	Lorsqu'une étude aéronautique indique qu'un objet existant faisant saillie au-dessus d'une surface de protection contre les obstacles risque de compromettre la sécurité de l'exploitation des avions, une ou plusieurs des mesures ci-après sont prises : a) enlever l'objet ; b) relever en conséquence la pente d'approche de l'indicateur ; c) réduire l'ouverture en azimut de l'indicateur de façon que l'objet se trouve à l'extérieur des limites du faisceau ; d) décaler, de 5° au maximum, l'axe de l'indicateur et la surface de protection contre les obstacles qui lui est associée ; e) déplacer l'indicateur de façon appropriée en aval du seuil de façon que l'objet ne perce plus la surface de protection contre les obstacles (OPS).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.8 Feux d'identification de seuil de piste				
5.3.8.1	Des feux d'identification de seuil de piste sont 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 ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

	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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.8.2	Les feux d'identification de seuil de piste sont disposés symétriquement par rapport à l'axe de la piste, dans l'alignement du seuil et à 10 m environ à l'extérieur de chaque rangée de feux de bord de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.8.3	Les feux d'identification de seuil de piste sont des feux à éclats blancs et la fréquence des éclats doit être de 60 à 120 à la minute.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.8.4	Les feux sont visibles seulement dans la direction d'approche de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.9 Feux de bord de piste				
5.3.9.1	Des feux de bord de piste sont disposés sur les pistes destinées à être utilisées de nuit ou sur les pistes avec approche de précision destinées à être utilisées de jour ou de nuit.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.9.3	Les feux de bord de piste sont disposés sur toute la longueur de la piste, en deux rangées parallèles équidistantes de l'axe de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.9.4	Les feux de bord de piste sont disposés le long des bords de l'aire utilisée en tant que piste ou à l'extérieur de cette aire, à une distance maximale de 3 m des bords.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.9.6	Dans chaque rangée, les feux sont disposés à intervalles réguliers de 60 m au plus pour une piste aux instruments, et de 100 m au plus pour une piste à vue. Les feux des deux rangées sont symétriques, deux à deux, par rapport à l'axe de la piste. Aux intersections de pistes, les feux de piste peuvent être irrégulièrement espacés ou omis, à condition que les indications fournies au pilote restent suffisantes.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.9.7	Les feux de bord de piste sont des feux fixes blanc variable ; toutefois : a) dans le cas des pistes avec seuil décalé, les feux placés entre l'entrée de la piste et le seuil sont rouges, vus du côté de l'approche ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

	b) dans le cas où de toutes les pistes, à l'extrémité opposée à celle où commence le roulement au décollage, les feux peuvent être jaunes sur 600 m ou sur le tiers de la piste, si cette dernière longueur est inférieure à 600 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.9.8	Les feux de bord de piste sont visibles dans tous les azimuts qui sont nécessaires au guidage d'un pilote atterrissant ou décollant dans l'un ou l'autre sens. Lorsque les feux de bord de piste sont prévus pour guider les pilotes sur le circuit d'aérodrome, ils sont visibles dans tous les azimuts (voir § 5.3.6.1).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.9.9	Les feux de bord de piste sont visibles jusqu'à 15° ou moins au-dessus de l'horizon et leur intensité doit être suffisante pour les conditions de visibilité et de luminosité ambiante pour lesquelles la piste est destinée à être utilisée pour le décollage ou l'atterrissage. Dans tous les cas, cette intensité doit être d'au moins 50 cd ; toutefois, sur les aérodromes au voisinage desquels ne se trouve aucune lumière étrangère, leur intensité peut être ramenée à 25 cd au minimum pour éviter d'éblouir les pilotes.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.9.10	Les feux de bord de piste installés sur une piste avec approche de précision sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-9 ou A2-10.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.10 Feux de seuil de piste et feux de barre de flanc				
5.3.10.1	Des feux de seuil de piste sont disposés sur une piste dotée de feux de bord de piste, à l'exception d'une piste à vue ou d'une piste avec approche classique, lorsque le seuil est décalé et que des barres de flanc sont utilisées.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.10.2	Lorsque le seuil coïncide avec l'extrémité de la piste, les feux de seuil sont disposés sur une rangée perpendiculaire à l'axe de la piste, aussi près que possible de l'extrémité de la piste et, en tout cas, à 3 m au plus de cette extrémité, à l'extérieur de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.10.3	Lorsque le seuil est décalé, les feux de seuil sont disposés sur une rangée perpendiculaire à l'axe de la piste au seuil décalé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.10.4	Le balisage lumineux de seuil comprend : a) sur une piste à vue ou une piste avec approche classique, six feux au moins ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	b) sur une piste avec approche de précision, catégorie I, au moins le nombre de feux qui seraient nécessaires, si ces feux étaient disposés à intervalles égaux de 3 m entre les rangées de feux de bord de piste ; c) sur une piste avec approche de précision, catégorie II ou III, des feux disposés à intervalles égaux de 3 m au plus entre les rangées de feux de bord de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.10.5	Les feux prescrits au § 5.3.10.4, alinéas a) et b), sont : 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.10.7	Des feux de barre de flanc sont installés sur une piste à vue ou une piste avec approche classique lorsque le seuil est décalé et que des feux de seuil de piste sont nécessaires, mais n'ont pas été installés.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.10.8	Les feux de barre de flanc sont disposés symétriquement par rapport à l'axe de piste, au droit du seuil, en deux groupes ou barres de flanc. Chaque barre de flanc doit être composée d'au moins cinq feux s'étendant au moins sur 10 m vers l'extérieur et perpendiculairement à la ligne des feux de bord de piste, le feu le plus proche de l'axe de piste sur chaque barre de flanc étant aligné sur la rangée des feux de bord de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.10.9	Les feux de seuil et les feux de barre de flanc sont des feux verts unidirectionnels et fixes, vus dans la direction de l'approche. L'intensité et l'ouverture du faisceau des feux sont suffisantes pour les conditions de visibilité et de luminosité ambiante dans lesquelles la piste est destinée à être utilisée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.10.10	Les feux de seuil des pistes avec approche de précision sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-3.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.10.11	Les feux de barre de flanc du seuil des pistes avec approche de précision sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-4.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.3.11 Feux d'extrémité de piste

5.3.11.1	Des feux d'extrémité de piste sont installés sur les pistes dotées de feux de bord de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.11.2	Les feux d'extrémité de piste sont disposés sur une ligne perpendiculaire à l'axe de la piste, aussi près que possible de l'extrémité de la piste et, en tout cas, à 3 m au plus de cette extrémité, à l'extérieur de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.11.3	Le balisage lumineux d'extrémité de piste est constitué de six feux au moins. Ces feux ont 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.11.4	Les feux d'extrémité de piste sont des feux fixes unidirectionnels émettant un faisceau rouge en direction de la piste. L'intensité et l'ouverture de faisceau des feux sont suffisantes pour les conditions de visibilité et de luminosité ambiante dans lesquelles la piste est destinée à être utilisée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.11.5	Les feux d'extrémité des pistes avec approche de précision sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-8.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		

5.3.12 Feux d'axe de piste

5.3.12.1	Les pistes avec approche de précision de catégorie II ou III, sont dotées de feux d'axe de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.12.3	Des feux d'axe de piste sont installés sur une piste destinée à être utilisée pour des décollages avec minimum opérationnel inférieur à une portée visuelle de piste de l'ordre de 400 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.12.5	Les feux d'axe de piste sont disposés sur l'axe de la piste ; toutefois, ces feux peuvent être uniformément décalés du même côté de l'axe de la piste, d'une distance ne dépassant pas 60 cm lorsqu'il est physiquement impossible de les placer sur l'axe. Ces feux sont disposés à partir du seuil jusqu'à l'extrémité, à intervalles d'environ 15	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	m. Là où il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'axe de piste est celui qui est spécifié comme objectif d'entretien au § 10.4.7 ou 10.4.11, selon le cas, et lorsque la piste est destinée à être utilisée en conditions de portée visuelle de piste de 350 m ou plus, l'espacement longitudinal peut être d'environ 30 m. Il n'est pas nécessaire de remplacer les balisages axiaux existants dont les feux sont espacés de 7,5 m.			
5.3.12.7	Les feux d'axe de piste sont des feux fixes, de couleur blanc variable entre le seuil et un point situé à 900 m de l'extrémité aval de la piste, de couleurs alternées rouge et blanc variable entre 900 m et 300 m de l'extrémité aval de la piste, et de couleur rouge entre 300 m et l'extrémité aval de la piste ; toutefois, sur les pistes de moins de 1 800 m de longueur, les feux de couleurs alternées rouge et blanc variable s'étendent du point médian de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage jusqu'à 300 m de l'extrémité aval de la piste. Le circuit électrique est conçu de manière qu'une panne partielle n'entraîne pas d'indication erronée de la longueur de piste restante. Les feux d'axe de piste sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-6 ou A2-7.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.13 Feux de zone de toucher des roues				
5.3.13.1	Des feux de zone de toucher des roues sont installés dans la zone de toucher des roues des pistes avec approche de précision de catégorie II ou III.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.13.2	Les feux de la zone de toucher des roues commencent au seuil et s'étendent sur une longueur de 900 m. Toutefois, sur les pistes dont la longueur est inférieure à 1 800 m, le dispositif est raccourci de façon qu'il ne s'étende pas au-delà de la moitié de la longueur de la piste. Les feux sont disposés en paires de barrettes placées symétriquement par rapport à l'axe de piste. Les feux les plus rapprochés de l'axe de piste, dans une paire de barrettes, sont espacés latéralement à intervalles égaux à l'espacement choisi pour les marques de la zone de toucher des roues. L'espacement longitudinal entre les paires de barrettes est de 30 m ou de 60 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.13.3	Une barrette est composée d'au moins trois feux, l'intervalle entre ces feux ne dépassant pas 1,5 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHL.888

5.3.13.5	Les feux de zone de toucher des roues sont des feux fixes unidirectionnels blanc variable.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.13.6	5.3.13.6 Les feux de zone de toucher des roues sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-5.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.14 Feux simples de zone de toucher des roues				
5.3.14.2	Les feux simples de zone de toucher des roues sont constitués d'une paire de feux situés de chaque côté de l'axe de la piste, à 0,3 m en amont de la marque finale de zone de toucher des roues. L'espacement entre les feux intérieurs des deux paires de feux doit être égal à l'espacement retenu pour la marque de zone de toucher des roues. L'espacement entre les feux d'une même paire ne doit pas être supérieur à 1,5 m ou à la moitié de la largeur de la marque de zone de toucher des roues, si cette dernière valeur est plus élevée (voir Figure 5-24).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.14.4	Les feux simples de zone de toucher des roues sont des feux fixes unidirectionnels blancs variables alignés dans la direction de l'approche vers la piste, de façon à être visibles au pilote d'un avion qui atterrit.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.14.5	Les feux simples de zone de toucher des roues sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A 2-5 de l'Annexe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.15 Feux indicateurs de voie de sortie rapide				
5.3.15.2	Les feux indicateurs de voie de sortie rapide ne sont pas allumés en cas de panne de toute lampe ou d'autres pannes qui empêchent de visualiser la configuration complète des feux présentés dans la Figure 5-25.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.15.3	Un ensemble de feux indicateurs de voie de sortie rapide est implanté sur la piste du même côté de l'axe de piste que la voie de sortie rapide correspondante, selon la configuration indiquée dans la Figure 5-25. Pour chaque ensemble, les feux sont implantés à intervalles de 2 m et le feu le plus proche de l'axe de piste est décalé de 2 m par rapport à cet axe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.15.4	Lorsqu'une piste dispose de plusieurs voies de sortie rapide, les ensembles de feux indicateurs de voie de sortie rapide	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	correspondant à chaque sortie ne se chevauchent pas lorsqu'ils sont allumés.	<input type="checkbox"/> En partie		
5.3.15.5	Les feux indicateurs de voie de sortie rapide sont des feux jaunes unidirectionnels fixes, alignés de façon à être visibles au pilote d'un avion qui atterrit, dans la direction de l'approche vers la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.15.6	Les feux indicateurs de voie de sortie rapide sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-6 ou A2-7, selon le cas.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.16 Feux de prolongement d'arrêt				
5.3.16.1	Un prolongement d'arrêt destiné à être utilisé de nuit est doté de feux de prolongement d'arrêt.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.16.2	Les feux sont disposés sur toute la longueur du prolongement d'arrêt en deux rangées parallèles équidistantes de l'axe et dans le prolongement des rangées de feux de bord de piste. Des feux transversaux de prolongement d'arrêt sont également disposés à l'extrémité du prolongement, perpendiculairement à son axe, aussi près que possible de la fin du prolongement d'arrêt et en aucun cas à plus de 3 m au-delà de cette extrémité.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.16.3	Les feux de prolongement d'arrêt sont des feux unidirectionnels fixes visibles en rouge dans la direction de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.17 Feux axiaux de voie de circulation				
5.3.17.1	Des feux axiaux de voie de circulation sont installés sur les voies de sortie de piste, les voies de circulation et les aires de trafic destinés à être utilisés dans la gamme des valeurs de la portée visuelle de piste inférieures à 350 m, de manière à assurer un guidage continu entre l'axe de la piste et les postes de stationnement d'aéronef ; toutefois, il n'est pas nécessaire d'installer ces feux lorsque la densité de la circulation est faible et que des feux de bord de voie de circulation ainsi que des marques axiales assurent un guidage satisfaisant.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.17.4	Des feux axiaux de voie de circulation sont installés sur une piste faisant partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface et destinée à la circulation à la surface avec une portée visuelle de piste inférieure à 350 m ; toutefois, il n'est pas nécessaire d'installer ces feux lorsque la densité de la circulation est faible et que des feux	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	de bord de voie de circulation ainsi que des marques axiales assurent un guidage satisfaisant. Des dispositions concernant le couplage des dispositifs lumineux de piste et de voie de circulation figurent au § 8.2.3.			
5.3.17.6	Sauf dans le cas prévu au § 5.3.17.8, les feux axiaux installés sur des voies de circulation autres que des voies de sortie de piste ainsi que sur une piste faisant partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface sont des feux fixes de couleur verte et l'ouverture du faisceau doit être telle qu'ils sont visibles seulement pour un avion qui se trouve sur la voie de circulation ou à proximité de celle-ci.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.17.7	Les feux axiaux de voie de sortie de piste sont des feux fixes. Ces feux sont alternativement verts et jaunes, depuis l'emplacement où ils commencent, à proximité de l'axe de la piste, jusqu'au périmètre de la zone critique/sensible ILS/MLS ou jusqu'à la limite inférieure de la surface intérieure de transition, si cette dernière est plus éloignée de la piste, et ils sont tous verts au-delà (voir Figure 5-26). Le premier feu axial de voie de sortie doit être toujours vert et le feu le plus proche du périmètre doit être toujours jaune.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	Il convient de limiter avec soin la répartition lumineuse des feux verts sur les pistes ou à proximité de celles-ci, afin d'éviter une confusion possible avec les feux de seuil. La section 2.2 de l'Appendice 1 contient des spécifications sur les caractéristiques des filtres jaunes. Les dimensions de la zone critique/sensible ILS/MLS dépendent des caractéristiques de l'ILS/MLS correspondant et d'autres facteurs. Des spécifications sur les panneaux indicateurs de dégagement de piste figurent à la section 5.4.3.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.17.9	Les feux axiaux de voie de circulation sont conformes : a) aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-12, A2-13 ou A2-14, lorsqu'il s'agit des voies de circulation destinées à être utilisées avec une portée visuelle de piste inférieure à une valeur de l'ordre de 350 m ; b) aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-15 ou A2-16, lorsqu'il s'agit des autres voies de circulation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.18 Feux de bord de voie de circulation				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.3.18.1	Des feux de bord de voie de circulation sont installés au bord des aires de demi-tour sur piste, aires d'attente, aires de trafic, etc., qui sont destinés à être utilisés de nuit, ainsi que sur les voies de circulation qui ne sont pas dotées de feux axiaux et qui sont destinées à être utilisées de nuit ; toutefois, il n'est pas nécessaire d'installer des feux de bord de voie de circulation lorsqu'en raison de la nature des opérations, un guidage suffisant peut être assuré par éclairage de la surface ou par d'autres moyens. Pour les balises de bord de voie de circulation, voir la section 5.5.5.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.18.2	Des feux de bord de voie de circulation sont installés sur une piste faisant partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface et destinée à être utilisée pour la circulation à la surface, de nuit, si la piste n'est pas dotée de feux axiaux de voie de circulation. Des dispositions concernant le couplage des dispositifs lumineux de piste et de voie de circulation figurent au § 8.2.3.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.18.3	Dans les parties rectilignes d'une voie de circulation et sur une piste faisant partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface, les feux de bord de voie de circulation sont disposés à intervalles uniformes de 60 m au maximum. Dans les virages, l'espacement entre les feux devrait être inférieur à 60 m, de manière que le virage soit nettement indiqué.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.18.4	Les feux de bord de voie de circulation sur une aire d'attente, une aire de trafic, etc., sont placés à intervalles longitudinaux uniformes de 60 m au maximum.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.18.5	Les feux de bord de voie de circulation sur une aire de demi-tour sur piste sont placés à intervalles longitudinaux uniformes n'excédant pas 30 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.18.6	Les feux sont 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.18.7	Les feux de bord de voie de circulation sont des feux fixes de couleur bleue. Ils sont visibles jusqu'à 75° au moins au-dessus de l'horizon dans tous les azimuts qui sont nécessaires pour guider un pilote circulant dans l'un ou l'autre sens. Dans une intersection, une sortie ou un virage, il importe que les feux soient masqués autant que	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	possible de manière à n'être pas visibles dans des azimuts où ils risqueraient d'être confondus avec d'autres feux.			
5.3.18.8	L'intensité des feux de bord de voie de circulation doit être d'au moins 2 cd pour un angle de site de 0° jusqu'à 6° et de 0,2 cd pour tout angle de site compris entre 6° et 75°.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.19 Feux d'aire de demi-tour sur piste				
5.3.19.1	Des feux d'aire de demi-tour sur piste sont implantés de manière à assurer un guidage continu sur une aire de demi-tour sur piste destinée à être utilisée par portée visuelle de piste inférieure à 350 m pour que les avions puissent effectuer un virage de 180° et s'aligner sur l'axe de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.19.2	Des feux d'aire de demi-tour sur piste sont implantés sur une aire de demi-tour sur piste destinée à être utilisée de nuit.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.19.3	Les feux d'aire de demi-tour sur piste sont 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.19.4	Les feux d'aire de demi-tour sur piste d'un tronçon rectiligne des marques d'aire de demi-tour sont implantés à intervalles longitudinaux n'excédant pas 15 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.19.5	Les feux d'aire de demi-tour sur piste d'un tronçon curviligne des marques d'aire de demi-tour sont espacés de 7,5 m au maximum.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.19.6	Les feux d'aire de demi-tour sur piste sont des feux fixes unidirectionnels de couleur verte dont le faisceau a des dimensions telles que le feu doit être visible seulement des avions qui se trouvent sur l'aire de demi-tour ou en approche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.19.7	Les feux d'aire de demi-tour sur piste sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-13, A2-14 ou A2-15, selon le cas.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.20 Barres d'arrêt				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

5.3.20.1	Une barre d'arrêt est installée à chaque point d'attente avant piste desservant une piste appelée à être utilisée dans des conditions correspondant à une portée visuelle de piste inférieure à 350 m, sauf lorsqu'il existe : a) des aides et des procédures appropriées pour prévenir les incursions accidentelles de trafic sur la piste ; ou b) des procédures opérationnelles limitant, en cas de portée visuelle de piste inférieure à 550 m : 1) à un aéronef, à tout moment, le nombre d'aéronefs présents sur l'aire de manœuvre; 2) au minimum nécessaire le nombre de véhicules présents sur l'aire de manœuvre.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.20.2	Une barre d'arrêt est installée à chaque point d'attente avant piste desservant une piste appelée à être utilisée dans des conditions correspondant à une portée visuelle de piste comprise entre 350 m et 550 m, sauf lorsqu'il existe : a) des aides et des procédures appropriées pour prévenir les incursions accidentelles de trafic sur la piste ; ou b) des procédures opérationnelles limitant, en cas de portée visuelle de piste inférieure à 550 m : 1) à un aéronef, à tout moment, le nombre d'aéronefs présents sur l'aire de manœuvre ; 2) au minimum nécessaire le nombre de véhicules présents sur l'aire de manœuvre.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.20.3	Lorsqu'il y a plus d'une barre d'arrêt associée à une intersection voie de circulation/piste, une seule doit être allumée à un instant donné.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.20.5	Les barres d'arrêt sont placées en travers de la voie de circulation au point où l'on désire que la circulation s'arrête. Lorsqu'ils sont installés, les feux supplémentaires spécifiés au § 5.3.20.7 sont placés à un minimum de 3 m du bord de la voie de circulation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.20.6	Les barres d'arrêt sont composées de feux de couleur rouge, espacés uniformément d'au plus 3 m, placés transversalement à la voie de circulation et visibles dans la ou les directions prises pour s'approcher de l'intersection ou du point d'attente avant piste. Au besoin, pour accroître la visibilité d'une barre d'arrêt existante, on installe des feux supplémentaires disposés de manière uniforme.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.3.20.8	Les feux des barres d'arrêt installées aux points d'attente avant piste sont unidirectionnels et ils sont de couleur rouge, visibles seulement pour les avions qui approchent de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.20.10	L'intensité de la lumière rouge et les ouvertures de faisceau des feux de barres d'arrêt sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figures A2-12 à A2-16, selon le cas.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.20.13	Le circuit électrique est conçu de manière : a) que les barres d'arrêt disposées en travers des voies d'entrée soient commandées indépendamment ; b) que les barres d'arrêt disposées en travers des voies de circulation destinées à servir uniquement de voies de sortie soient commandées indépendamment ou par groupes ; c) que lorsqu'une barre d'arrêt est allumée, les feux axiaux de voie de circulation installés en aval de la barre sont éteints sur une distance d'au moins 90 m ; d) que les barres d'arrêt soient couplées avec les feux axiaux de voie de circulation de sorte que, lorsque les feux axiaux installés en aval de la barre sont allumés, la barre d'arrêt doit être éteinte, et vice versa. Il y a lieu de veiller à ce que la conception du circuit électrique soit telle que tous les feux d'une barre d'arrêt ne puissent faire défaut en même temps.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.21 Feux de point d'attente intermédiaire				
5.3.21.1	À l'exception du cas où une barre d'arrêt a été installée, des feux de point d'attente intermédiaire sont implantés à un point d'attente intermédiaire destiné à être utilisé lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 350 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.21.3	Les feux de point d'attente intermédiaire sont disposés le long de la marque de point d'attente intermédiaire, à une distance de 0,3 m avant la marque.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.21.4	Les feux de point d'attente intermédiaire sont composés de trois feux unidirectionnels fixes de couleur jaune, visibles dans le sens où les avions approchent du point d'attente intermédiaire, et la distribution lumineuse des feux doit être semblable à celle des feux axiaux de voie de circulation, s'il y en a. Les feux sont disposés symétriquement par rapport à l'axe de la voie de circulation, perpendiculairement à cet axe, et sont espacés de 1,5 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.3.23 Feux de protection de piste

5.3.23.1	Des feux de protection de piste, conformes à la configuration A, sont disposés à chaque intersection voie de circulation/piste associée à une piste destinée à être utilisée: a) avec une portée visuelle de piste inférieure à 550 m, lorsqu'il n'y a pas de barre d'arrêt; b) avec une portée visuelle de piste comprise entre 550 m et 1 200 m environ, en cas de forte densité de circulation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.23.4	Des feux de protection de piste, configuration A, sont placés de chaque côté de la voie de circulation, à une distance de l'axe de piste au moins égale à celle qui est spécifiée, dans le Tableau 3-2, pour une piste de décollage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.23.5	Des feux de protection de piste, configuration B, sont placés en travers de la voie de circulation, à une distance de l'axe de piste au moins égale à celle qui est spécifiée dans le Tableau 3-2 pour une piste de décollage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.23.6	Les feux de protection de piste, configuration A, sont constitués par deux paires de feux jaunes.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.23.8	Les feux de protection de piste, configuration B, sont constitués par des feux jaunes placés en travers de la voie de circulation, à des intervalles de 3 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.23.9	Le faisceau lumineux est unidirectionnel et aligné de façon à être visible pour le pilote d'un avion qui roule vers le point d'attente.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.23.16	Les feux, dans chaque unité de la configuration A, s'allument alternativement.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.23.17	Pour la configuration B, les feux adjacents s'allument alternativement et les feux alternants s'allument simultanément.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.23.18	Les feux s'allument à une fréquence comprise entre 30 et 60 cycles par minute et les périodes d'extinction et d'allumage des deux feux sont égales et contraires. La fréquence optimale d'éclats dépend des temps de montée et de descente des lampes utilisées. Il est apparu que des feux de	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	protection de piste, configuration A, reliés à des circuits en série de 6,6 ampères ont le meilleur rendement lorsqu'ils fonctionnent à la cadence de 45 – 50 éclats par minute pour chaque lampe. Il est apparu que les feux de protection de piste, configuration B, fonctionnant sur des circuits en série de 6,6 ampères ont le meilleur rendement lorsqu'ils fonctionnent à 30 – 32 éclats par minute pour chaque lampe.			
5.3.24 Eclairage des aires de trafic				
5.3.24.1	Une aire de trafic et un poste isolé de stationnement d'aéronef désigné appelés à être utilisés de nuit sont éclairés par des projecteurs. La désignation d'un poste isolé de stationnement d'aéronef est spécifiée à la section 3.14.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.24.2	Les projecteurs d'aire de trafic sont 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.24.3	La répartition spectrale des projecteurs d'aire de trafic est telle que les couleurs utilisées pour les marques peintes sur les aéronefs, en rapport avec les opérations régulières d'avitaillement service, et pour les marques de surface et le balisage des obstacles puissent être identifiées sans ambiguïté.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25 Système de guidage visuel pour l'accostage				
5.3.25.1	Un système de guidage visuel pour l'accostage est installé lorsqu'il s'agit d'indiquer, au moyen d'une aide visuelle, le point précis de stationnement d'un aéronef sur un poste de stationnement d'aéronef et qu'il n'est pas possible d'employer d'autres moyens, tels que des placeurs. Les facteurs à prendre en considération pour évaluer la nécessité d'installer un système de guidage visuel pour l'accostage sont, notamment, le nombre et les types d'aéronefs qui utilisent le poste de stationnement, les conditions météorologiques, l'espace disponible sur l'aire de trafic et la précision requise pour la manœuvre de positionnement, du fait des installations d'avitaillement et d'entretien courant, des passerelles d'embarquement, etc.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.3.25.2	Le système doit fournir à la fois un guidage en azimut et un guidage d'arrêt.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.3	Le dispositif de guidage en azimut et l'indicateur de point d'arrêt sont utilisables dans toutes les conditions dans lesquelles le système est appelé à fonctionner, en ce qui concerne notamment la situation météorologique, la visibilité, l'éclairage de fond et l'état des chaussées, tant de jour que de nuit, mais sans éblouir le pilote. Il faut veiller avec soin, lors de la conception du système et de son installation, à ce que la réflexion de la lumière solaire, ou de toute autre lumière aux alentours, ne dégrade pas la clarté et la visibilité des indications visuelles que fournit le système.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.4	Le dispositif de guidage en azimut et l'indicateur de point d'arrêt sont conçus de manière : a) à ce que tout défaut de fonctionnement de l'un ou de l'autre de ces dispositifs, ou des deux à la fois, soit clairement indiqué au pilote ; b) à ce qu'ils puissent être éteints	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.5	Le dispositif de guidage en azimut et l'indicateur de point d'arrêt sont situés de manière à assurer la continuité du guidage entre les marques de poste de stationnement d'aéronef, les feux de guidage pour les manœuvres sur poste de stationnement d'aéronef, le cas échéant, et le système de guidage visuel pour l'accostage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.6	La précision du système doit être adaptée au type de passerelle d'embarquement et aux installations fixes d'avitaillement et d'entretien courant avec lesquelles il doit être utilisé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.7	Le système doit pouvoir être utilisé par tous les types d'avions auxquels est destiné le poste de stationnement, de préférence sans nécessiter une commande sélective.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.8	Si une commande sélective est nécessaire pour permettre l'utilisation du système par un type d'avion déterminé, le système fourni au pilote, ainsi qu'à l'opérateur du dispositif, une identification du type d'avion sélectionné afin de garantir que le dispositif a été convenablement réglé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.3.25.9	Le dispositif de guidage en azimuth est placé sur le prolongement ou à proximité du prolongement de l'axe du poste de stationnement, à l'avant de l'aéronef, de manière que les signaux qu'il émet soient visibles du poste de pilotage d'un aéronef pendant toute la durée de la manœuvre d'accostage et qu'ils soient alignés de façon à pouvoir être utilisés au moins par le pilote qui occupe le siège de gauche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.11	Le dispositif de guidage en azimuth doit fournir un guidage directionnel (gauche/droite) sans ambiguïté, qui permet au pilote de s'aligner et se maintenir sur la ligne d'entrée sans manœuvres excessives.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.12	Lorsque le guidage en azimuth est assuré par un changement de couleur, le vert doit être utilisé pour identifier l'axe, et le rouge pour indiquer que l'avion est en dehors de l'axe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.13	L'indicateur de point d'arrêt est placé à côté du dispositif de guidage en azimuth ou suffisamment près de ce dispositif pour qu'un pilote puisse observer, sans tourner la tête, à la fois les signaux de guidage en azimuth et le signal d'arrêt.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.14	L'indicateur de point d'arrêt doit pouvoir être utilisé au moins par le pilote qui occupe le siège de gauche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.16	L'information fournie par l'indicateur de point d'arrêt pour un type d'avion donné tient compte des variations prévues de la hauteur des yeux ou de l'angle de vision du pilote.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.17	L'indicateur de point d'arrêt désigne le point d'arrêt de chaque aéronef pour lequel le guidage est assuré et fourni des indications sur la vitesse de rapprochement longitudinale pour permettre au pilote de ralentir progressivement l'appareil et de l'immobiliser au point d'arrêt prévu.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.25.19	Lorsque le guidage d'arrêt est assuré par un changement de couleur, le vert est utilisé pour indiquer que l'aéronef peut avancer, et le rouge pour indiquer que le point d'arrêt est atteint, sauf que sur une courte distance avant le point d'arrêt une troisième couleur peut être utilisée pour avertir de la proximité du point d'arrêt.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26 Système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage				
5.3.26.2	L'AVDGS doit être adapté à tous les types d'aéronef pour lesquels le poste de stationnement est prévu.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

		<input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.3	<p>L'AVDGS doit être utilisé uniquement dans des conditions en fonction desquelles ses performances opérationnelles ont été spécifiées.</p> <p>Il faut établir des spécifications sur l'utilisation de l'AVDGS en fonction des conditions météorologiques, de la visibilité et de l'éclairage de fond, tant de jour que de nuit.</p> <p>Il faut veiller avec soin, lors de la conception du système et de son installation, à ce que l'éblouissement, la réflexion de la lumière solaire ou toute autre lumière aux alentours ne dégrade pas la clarté ni la visibilité des indications visuelles que fournit le système.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.4	<p>Les renseignements de guidage pour l'accostage fournis par un AVDGS ne sont pas incompatibles avec ceux qui proviennent d'un VDGS classique installé dans un poste de stationnement d'aéronef si les deux types sont en place et en service. Une méthode doit être prévue pour indiquer qu'un AVDGS n'est pas en service ou qu'il est inutilisable.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.5	<p>L'AVDGS est situé de manière qu'il assure, pendant toute la manœuvre d'accostage, un guidage sans obstruction et non ambigu au responsable de l'accostage de l'aéronef et aux personnes qui y participent.</p> <p>En règle générale, le pilote commandant de bord est responsable de l'accostage de l'aéronef. Cependant, dans certaines circonstances, une autre personne pourrait être responsable, notamment le conducteur du véhicule qui remorque l'aéronef.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.6	<p>L'AVDGS doit fournir, au minimum, les renseignements de guidage ci-après aux étapes appropriées de la manœuvre d'accostage :</p> <p>a) une indication d'arrêt d'urgence ;</p> <p>b) le type et le modèle d'aéronef pour lequel le guidage est assuré ;</p> <p>c) une indication de l'écart latéral de l'aéronef par rapport à l'axe du poste de stationnement ;</p> <p>d) la direction de la correction d'azimut nécessaire pour corriger l'écart par rapport à l'axe ;</p> <p>e) une indication de la distance à parcourir avant le point d'arrêt ;</p> <p>f) une indication que l'aéronef a atteint le bon point d'arrêt ;</p> <p>g) un avertissement si l'aéronef dépasse le point d'arrêt désigné.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.7	<p>L'AVDGS doit être capable de fournir des renseignements de guidage pour l'accostage pour toutes les vitesses auxquelles</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	<p>l'aéronef peut circuler au sol au cours de la manœuvre d'accostage.</p> <p><i>Les vitesses maximales des aéronefs en fonction de la distance à parcourir avant le point d'arrêt sont indiquées dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157 de l'OACI), 4ème Partie.</i></p>	<input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.8	<p>Le temps de traitement qui s'écoule entre la constatation de l'écart latéral et son affichage ne doit pas entraîner, dans des conditions normales d'exploitation, une déviation de l'aéronef supérieure à 1 m par rapport à l'axe du poste de stationnement.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.9	<p>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 doit être celle qui est indiquée dans le Tableau 5-4.</p> <p>L'utilisation des couleurs sera adéquate et respectera les conventions en matière de signaux, à savoir : le rouge, le jaune et le vert, qui signifient respectivement un danger, une mise en garde et des conditions normales ou bonnes. Les effets des contrastes de couleurs doivent également être pris en compte.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.10	<p>Les symboles et éléments graphiques utilisés pour exprimer les renseignements de guidage représentent de manière intuitive le type de renseignements fournis.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.11	<p>Les renseignements sur l'écart latéral de l'aéronef par rapport à l'axe du poste de stationnement sont fournis au moins 25 m avant le point d'arrêt.</p> <p>L'indication de la distance restante jusqu'au point d'arrêt peut être illustrée au moyen d'un code de couleurs et représentée d'une manière proportionnelle à la vitesse effective de rapprochement de l'aéronef et à la distance qui lui reste à parcourir avant le point d'arrêt.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.12	<p>La distance à parcourir et la vitesse de rapprochement commencent à être fournies en continu au moins 15 m avant le point d'arrêt.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.13	<p>La distance à parcourir, lorsqu'elle est indiquée en chiffres, doit être donnée en nombres entiers de mètres jusqu'au point d'arrêt et en nombres comportant une décimale à partir d'au moins 3 m avant le point d'arrêt.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.3.26.14	Durant toute la manœuvre d'accostage, l'AVDGS indique d'une manière adéquate s'il est nécessaire d'arrêter immédiatement l'aéronef. Dans une telle éventualité, notamment à cause d'une panne de l'AVDGS, aucun autre renseignement ne doit être affiché.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.15	Des moyens permettant de déclencher un arrêt immédiat de la manœuvre d'accostage sont mis à la disposition du personnel responsable de la sécurité opérationnelle du poste de stationnement.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.26.16	Le mot STOP en caractères rouges doit être affiché quand il faut arrêter immédiatement la manœuvre d'accostage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.27 Feux de guidage pour les manœuvres sur poste de stationnement d'aéronef				
5.3.27.2	Les feux de guidage pour les manœuvres sur poste de stationnement sont co-implantés avec les marques de poste de stationnement d'aéronef.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.27.3	Les feux de guidage pour les manœuvres sur poste de stationnement, autres que ceux qui indiquent un point d'arrêt, sont des feux jaunes fixes visibles sur toutes les sections où ils sont destinés à fournir un guidage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.27.5	Les feux indiquant un point d'arrêt sont des feux rouges fixes unidirectionnels.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.28 Feu de point d'attente sur voie de service				
5.3.28.1	Un feu d'attente sur voie de service est disposé à chaque point d'attente sur voie de service desservant une piste, lorsque celle-ci est appelée à être utilisée dans des conditions correspondant à une portée visuelle de piste inférieure à 350 m.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.28.3	Un feu de point d'attente sur voie de service est placé configu aux marques de point d'attente avant piste, à 1,5 m ($\pm 0,5$ m) d'un bord de la voie de service, c'est-à-dire à gauche ou à droite selon le cas, conformément à la réglementation routière locale. Voir la section 9.9 de la présente Annexe pour les limites de masse et de hauteur ainsi que les conditions de frangibilité des aides de navigation placées sur les bandes de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.28.4	Le feu de point d'attente sur voie de service est constitué par : a) un feu de circulation télécommandé rouge (arrêt)/vert (passez) ; ou	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	b) un feu rouge clignotant. Il est prévu que le feu spécifié dans l'alinéa a) soit commandé par les services de la circulation aérienne.	<input type="checkbox"/> En partie		
5.3.28.5	Le faisceau lumineux du feu d'attente sur voie de service doit être unidirectionnel et aligné de façon à être visible pour le conducteur d'un véhicule qui approche du point d'attente.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.28.6	L'intensité lumineuse doit être suffisante pour les conditions de visibilité et de luminosité ambiante dans lesquelles il est prévu d'utiliser le point d'attente, sans toutefois éblouir le conducteur. Les feux de circulation couramment utilisés répondent vraisemblablement aux spécifications des § 5.3.28.5 et 5.3.28.6.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.28.7	La fréquence d'éclat du feu rouge clignotant doit être comprise entre 30 et 60 éclats par minute.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.29 Barre d'entrée interdite				
5.3.29.5	L'intensité de la lumière rouge et l'ouverture de faisceau des feux de la barre d'entrée interdite sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figures A2-12 à A2-16, selon qu'il convient.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.29.8	Le circuit électrique est conçu de manière à ce que : a) les barres d'entrée interdite puissent être commandées indépendamment ou par groupes ; b) lorsqu'une barre d'entrée interdite est allumée et que l'on regarde vers la piste, les feux axiaux de voie de circulation situés en aval de la barre soient éteints sur une distance d'au moins 90 m ; c) lorsqu'une barre d'entrée interdite est allumée, toute barre d'arrêt située entre la barre d'entrée interdite et la piste soit éteinte.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.30 Feux d'état d'utilisation de piste				
5.3.30.1	Si des REL sont installés, ils sont placés à 0,6 m de l'axe de la voie de circulation du côté opposé aux feux axiaux de voie de circulation ; ils commencent 0,6 m avant le point d'attente avant piste et s'étendent jusqu'au bord de la piste. Un feu supplémentaire unique est placé sur la piste à 0,6 m de l'axe de la piste en ligne avec les deux derniers REL de la voie de circulation. Lorsque deux marques de point d'attente avant piste ou plus ont été mises en place, la marque à laquelle il est fait référence est celle qui est située le plus près de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.3.30.2	Les REL sont constitués d'au moins cinq feux espacés d'au moins 3,8 m et d'au plus 15,2 m dans le sens longitudinal, selon la longueur de la voie de circulation, à l'exception d'un feu unique placé à proximité de l'axe de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.30.3	Si des THL sont installés, ils sont placés à 1,8 m de part et d'autre des feux axiaux de piste ; ils commencent à un point situé à 115 m du seuil de piste et s'étendent, par paires espacées de 30 m, sur une distance d'au moins 450 m. Des THL supplémentaires peuvent aussi être installés au point de départ de la course de décollage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.30.4	Si des REL sont installés, ils consistent en une rangée unique de feux fixes encastrés émettant un faisceau rouge dans la direction des aéronefs approchant de la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.30.5	À chaque intersection voie de circulation/piste où ils sont installés, les REL s'allument ensemble moins de 2 secondes après que le système a calculé qu'un avertissement est nécessaire.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.30.6	L'intensité et les ouvertures de faisceau des REL sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figures A2-12 et A2-14 Il doit être peut-être nécessaire d'envisager une largeur de faisceau réduite pour certains REL installés à une intersection piste/voie de circulation à angle aigu, pour faire en sorte que ces REL ne soient pas visibles pour les aéronefs sur la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.30.7	Si des THL sont installés, ils consistent en deux rangées de feux fixes encastrés émettant un faisceau rouge dans la direction des aéronefs au décollage.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.30.8	Les THL s'allument ensemble sur la piste moins de 2 secondes après que le système a calculé qu'un avertissement est nécessaire.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.3.30.9	L'intensité et l'ouverture de faisceau des THL sont conformes aux spécifications de l'Appendice 2, Figure A2-26.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4 Panneaux de signalisation				
5.4.1 Généralités				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.4.1.1	Des panneaux de signalisation sont installés pour donner une instruction obligatoire, des renseignements sur un emplacement ou une destination particulière sur l'aire de mouvement ou pour donner d'autres renseignements conformément aux spécifications du § 9.8.1. Voir le § 5.2.17 pour les spécifications relatives aux marques d'indication.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.1.3	Les panneaux de signalisation sont frangibles. S'ils sont situés près d'une piste ou d'une voie de circulation, ils sont suffisamment bas pour laisser une garde suffisante aux hélices ou aux fuseaux-moteurs des aéronefs à réaction. La hauteur d'un panneau installé ne dépasse pas la dimension indiquée dans la colonne appropriée du Tableau 5-5.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.1.4	Les panneaux sont des rectangles dont le grand côté est horizontal, comme l'indique les Figures 5-29 et 5-30.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.1.5	Sur l'aire de mouvement, seuls les panneaux d'obligation comportent de la couleur rouge.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.1.6	Les inscriptions portées sur un panneau sont conformes aux dispositions de l'Appendice 4 de la présente Annexe.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.1.7	Les panneaux sont éclairés conformément aux dispositions de l'Appendice 4 quand ils sont destinés à être utilisés : a) lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 800 m ; ou b) de nuit, en association avec des pistes aux instruments ; ou c) de nuit, en association avec des pistes avec approche à vue dont le chiffre de code est 3 ou 4.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.1.8	Les panneaux de signalisation sont rétro réfléchissants et/ou éclairés conformément aux dispositions de l'Appendice 4 lorsqu'ils sont destinés à être utilisés de nuit en association avec des pistes avec approche à vue dont le chiffre de code est 1 ou 2.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.1.9	Les panneaux à message variable présentent une façade vierge lorsqu'ils ne sont pas utilisés.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.4.1.10	En cas de panne, les panneaux à message variable ne présentent pas de renseignements qui pourraient entraîner des mesures risquées de la part d'un pilote ou d'un conducteur de véhicule.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2 Panneaux d'obligation				
5.4.2.1	Un panneau d'obligation est installé pour identifier un emplacement au-delà duquel un aéronef circulant au sol où un véhicule ne passe pas à moins d'y être autorisé par la tour de contrôle d'aérodrome.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.2	Les panneaux d'obligation comprennent les panneaux d'identification de piste, les panneaux de point d'attente de catégorie I, II ou III, les panneaux de point d'attente avant piste, les panneaux de point d'attente sur voie de service et les panneaux d'entrée interdite. Voir le § 5.4.7 pour les spécifications relatives aux panneaux de point d'attente sur voie de service.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.3	À une intersection voie de circulation/piste ou à une intersection de pistes, une marque de point d'attente avant piste conforme au schéma « A » est complétée par un panneau d'identification de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.4	Une marque de point d'attente avant piste conforme au schéma « B » est complétée par un panneau indicateur de point d'attente de catégorie I, II ou III.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.5	Une marque de point d'attente avant piste conforme au schéma « A » placée à un point d'attente avant piste implanté conformément au § 3.12.3 est complétée par un panneau de point d'attente avant piste. Voir le § 5.2.10 pour les spécifications relatives aux marques de point d'attente avant piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.7	Lorsqu'il s'agit d'interdire l'accès à une aire, on installe un panneau d'ENTRÉE INTERDITE.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.8	Un panneau d'identification de piste à une intersection voie de circulation/piste ou à une intersection de pistes est placé de chaque côté du point d'attente avant piste, face à la direction d'approche vers la piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

5.4.2.9	Les panneaux indicateurs de point d'attente de catégorie I, II ou III sont disposés de part et d'autre des marques de point d'attente avant piste, face à la direction d'approche vers la zone critique.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.10	Un panneau d'ENTRÉE INTERDITE est disposé à l'entrée de l'aire dont l'accès est interdit, de chaque côté de la voie de circulation, comme le voit le pilote.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.11	Un panneau indicateur de point d'attente avant piste est disposé de chaque côté du point d'attente avant piste établi conformément au § 3.12.3, face à la direction d'approche de la surface de limitation d'obstacles ou de la zone critique/sensible ILS/MLS, selon le cas.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.12	Les panneaux d'obligation portent une inscription blanche sur fond rouge.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.14	L'inscription figurant sur un panneau d'identification de piste comprend les indicatifs de la piste sécante, convenablement orientés par rapport à la position d'où l'on observe le panneau ; toutefois, un panneau d'identification de piste installé à proximité d'une extrémité de piste peut n'indiquer que l'indicatif de piste correspondant à cette extrémité seulement.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.15	L'inscription figurant sur un panneau indicateur de point d'attente de catégories I, II, III, de catégories combinées II et III ou de catégories combinées I, II et III, est constituée par l'indicatif de la piste suivi de CAT I, CAT II, CAT III, CAT II/III ou CAT I/II/III, selon le cas.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.16	L'inscription figurant sur un panneau d'ENTRÉE INTERDITE est conforme à la Figure 5-29.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.17	L'inscription figurant sur un panneau indicateur de point d'attente avant piste installé à un point d'attente avant piste établi conformément au § 3.12.3 comprend l'indicatif de la voie de circulation et un numéro.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.2.18	Lorsque des inscriptions/symboles de la Figure 5-30 sont utilisés, ils doivent avoir les significations indiquées.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		

5.4.3 Panneaux d'indication



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

5.4.3.1	Un panneau d'indication est installé lorsqu'il existe un besoin opérationnel d'identifier, au moyen d'un panneau de signalisation, un emplacement précis ou de donner des renseignements sur un parcours à suivre (direction ou destination).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.2	Les panneaux d'indication comprennent : les panneaux indicateurs de direction, les panneaux d'emplacement, les panneaux de destination, les panneaux indicateurs de sortie de piste, les panneaux indicateurs de dégagement de piste et les panneaux indicateurs de décollage depuis une intersection.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.3	Un panneau indicateur de sortie de piste est installé lorsqu'il existe un besoin opérationnel d'identifier une sortie de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.4	Un panneau indicateur de dégagement de piste est installé lorsque la voie de sortie de piste n'est pas dotée de feux axiaux de voie de circulation et qu'il faut indiquer à un pilote qui quitte la piste le périmètre de la zone critique/sensible ILS/MLS ou, si elle est plus éloignée de l'axe de la piste, la limite inférieure de la surface intérieure de transition. Voir la section 5.3.17 pour les spécifications relatives au codage couleur des feux axiaux de voie de circulation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.6	Un panneau de destination doit être 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.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.7	Un panneau combiné d'emplacement et de direction est installé lorsqu'on veut donner des renseignements sur le parcours avant une intersection de voies de circulation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.8	Un panneau indicateur de direction est installé lorsqu'il existe un besoin opérationnel d'indiquer l'indicatif et la direction de voies de circulation à une intersection.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.10	Un panneau d'emplacement est installé avec un panneau d'identification de piste, sauf à une intersection de pistes.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.11	Un panneau d'emplacement est installé conjointement avec un panneau de direction ; toutefois, il peut être omis si une étude aéronautique indique qu'il n'est pas nécessaire.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.4.3.14	À l'exception des cas spécifiés aux § 5.4.3.16 et 5.4.3.24, les panneaux d'indication sont, dans la mesure du possible, disposés du côté gauche de la voie de circulation, conformément au Tableau 5-5.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.15	À une intersection de voies de circulation, les panneaux d'indication sont placés avant l'intersection et sur la même ligne que la marque de point d'attente intermédiaire. Lorsqu'il n'y a pas de marque de point d'attente intermédiaire, les panneaux sont installés à 60 m au moins de l'axe de la voie de circulation sécante, lorsque le chiffre de code est 3 ou 4, et à 40 m au moins, lorsque le chiffre de code est 1 ou 2. Un panneau d'emplacement installé en aval d'une intersection de voies de circulation peut être installé d'un côté ou de l'autre d'une voie de circulation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.16	Un panneau de sortie de piste est disposé du même côté de la piste (gauche ou droit) que la sortie et doit être placé conformément au Tableau 5-5.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.17	Un panneau de sortie de piste est placé avant le point de sortie de piste, sur la même ligne qu'un point situé à 60 m au moins avant le point de tangence, lorsque le chiffre de code est 3 ou 4, et à 30 m au moins lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.18	Un panneau indicateur de dégagement de piste est placé d'un côté au moins de la voie de circulation. La distance entre le panneau et l'axe de la piste ne doit pas être inférieure à la plus grande des deux valeurs ci-après : a) la distance entre l'axe de piste et le périmètre de la zone critique/sensible ILS/MLS ; ou b) la distance entre l'axe de la piste et le bord inférieur de la surface intérieure de transition.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.19	Lorsqu'il est installé conjointement avec un panneau indicateur de dégagement de piste, le panneau d'emplacement de voie de circulation est placé vers l'extérieur du panneau indicateur de dégagement de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.20	Un panneau indicateur de décollage depuis une intersection est implanté du côté gauche de la voie d'entrée. La distance du panneau à l'axe de la piste ne doit pas être inférieure à 60 m, lorsque le chiffre de code est 3 ou 4, et à 45 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.4.3.21	Un panneau d'emplacement de voie de circulation installé conjointement avec un panneau d'identification de piste est placé vers l'extérieur du panneau d'identification de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.23	Un panneau d'indication autre qu'un panneau d'emplacement ne doit pas être co-implanté avec un panneau d'obligation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.25	Les panneaux d'indication autres qu'un panneau d'emplacement portent une inscription de couleur noire sur fond jaune.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.26	Les panneaux d'emplacement portent une inscription jaune sur un fond noir. Lorsqu'ils sont utilisés seuls, ils comprennent aussi une bordure jaune.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.27	L'inscription figurant sur un panneau de sortie de piste comprend l'indicatif de la voie de sortie de piste et une flèche indiquant la direction à suivre.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.28	L'inscription figurant sur un panneau indicateur de dégagement de piste reproduit les marques de point d'attente avant piste conformes au schéma A comme l'illustre la Figure 5-31.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.29	L'inscription figurant sur un panneau indicateur de décollage depuis une intersection comprend un message numérique indiquant la distance de roulement utilisable au décollage restante, en mètres, plus une flèche placée et orientée de façon appropriée, indiquant la direction du décollage, selon l'illustration de la Figure 5-31.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.30	L'inscription figurant sur un panneau de destination comprend un message alphabétique, alphanumérique ou numérique identifiant la destination, accompagné d'une flèche indiquant la direction à suivre, comme le montre la Figure 5-31.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.31	L'inscription figurant sur un panneau de direction comprend un message alphabétique ou alphanumérique identifiant la ou les voies de circulation, accompagné d'une ou plusieurs flèches convenablement orientées, comme le montre la Figure 5-31.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.32	L'inscription figurant sur un panneau d'emplacement comprend la désignation de la voie de circulation, piste ou autre chaussée sur laquelle se trouve ou pénètre l'aéronef et elle ne doit pas contenir de flèche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.4.3.34	Lorsque des panneaux d'emplacement et de direction sont utilisés ensemble : a) tous les panneaux de direction comprenant un virage à gauche sont placés du côté gauche du panneau d'emplacement, et tous les panneaux de direction comportant un virage à droite sont placés du côté droit du panneau d'emplacement ; toutefois, lorsque la jonction consiste en une voie de circulation sécante, le panneau d'emplacement peut aussi être placé du côté gauche ; b) les panneaux indicateurs de direction sont placés de telle façon que la direction des flèches s'écarte de plus en plus de la verticale, dans la direction de la voie de circulation correspondante ; c) un panneau de direction approprié est placé à côté du panneau d'emplacement lorsque la direction de la voie de circulation change notablement en aval de l'intersection ; d) des panneaux de direction adjacents sont délimités par une ligne verticale noire comme l'illustre la Figure 5-31.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.35	Les voies de circulation sont identifiées par un indicatif consistant en une ou plusieurs lettres, suivies ou non d'un numéro.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.3.36	Lors de la désignation des voies de circulation, on doit éviter l'emploi des lettres I, O et X ainsi que de mots tels qu'intérieur et extérieur, afin d'éviter la confusion avec les chiffres 1 et 0 et les marques de zone fermée.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.4 Panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome				
5.4.4.1	Lorsqu'un point de vérification VOR d'aérodrome est établi, il est repéré par une marque et un panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome. Voir la section 5.2.12 - Marque de point de vérification VOR d'aérodrome.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.4.2	Les panneaux indicateurs de point de vérification VOR d'aérodrome sont situés aussi près que possible du point de vérification, de façon que les inscriptions soient visibles du poste de pilotage d'un aéronef en position sur la marque du point de vérification VOR d'aérodrome.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.4.3	Le panneau indicateur de point de vérification VOR d'aérodrome porte une inscription de couleur noire sur fond jaune.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.7 Panneau indicateur de point d'attente sur voie de service				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

5.4.7.1	Un panneau indicateur de point d'attente sur voie de service est installé à tous les endroits où une voie de service donne accès à une piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.7.2	Les panneaux indicateurs de point d'attente sur voie de service sont placés à droite, à 1,5 m d'un bord de la voie de service au point d'attente.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.7.3	Le panneau indicateur de point d'attente sur voie de service porte une inscription de couleur blanche sur un fond rouge.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.7.4	L'inscription figurant sur un panneau indicateur de point d'attente sur voie de service est conforme à la réglementation routière nationale et comprend les éléments suivants : a) une obligation d'arrêter; et b) le cas échéant: 1) une obligation d'obtenir une autorisation ATC ; et 2) l'indicatif d'emplacement. Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157 de l'OACI), 4ème Partie, contient des exemples de panneaux indicateurs de point d'attente sur voie de service.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.4.7.5	Un point d'attente sur voie de service destiné à être utilisé de nuit est rétro réfléchissant ou éclairé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.5 Balises				
5.5.1 Généralités				
5.5.3.1	Les balises sont frangibles. Si elles sont situées près d'une piste ou d'une voie de circulation, elles sont suffisamment basses pour laisser une garde suffisante aux hélices ou aux fuseaux-moteurs des aéronefs à réaction. On utilise parfois des ancrages ou des chaînes pour éviter que les balises qui auraient été séparées de leur monture ne soient emportées par le souffle ou le vent. Des éléments indicatifs sur les caractéristiques frangibles des balises figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157 de l'OACI), 6ème Partie.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.5.3 Balises de bord de prolongement d'arrêt				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE

DSA.AGA.CHKL.888

5.5.3.2	Les balises de bord de prolongement d'arrêt sont suffisamment différentes des balises de bord de piste pour qu'aucune confusion ne soit possible. Des balises constituées par des panneaux verticaux de petites dimensions, dont l'envers, pour un observateur situé sur la piste, est masqué, se sont révélées acceptables au point de vue de l'exploitation.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.5.5.3	Une balise de bord de voie de circulation est de couleur bleue rétro réfléchissante.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.5.5.5	Les balises de bord de voie de circulation sont frangibles. Elles sont suffisamment basses pour assurer la garde nécessaire aux hélices et aux nacelles de réacteur des avions à réaction.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.5.6 Balises axiales de voie de circulation				
5.5.6.5	Les balises axiales de voie de circulation sont des balises rétro réfléchissantes de couleur verte.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.5.6.7	Les balises axiales de voie de circulation sont conçues et installées de manière à supporter le passage des roues d'un aéronef sans dommage pour elles-mêmes, ni pour l'aéronef.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.5.8 Balises de délimitation				
5.5.8.1	Des balises de délimitation sont installées sur un aéroport dont l'aire d'atterrissage ne comporte pas de piste.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
5.5.8.2	Des balises de délimitation sont disposées le long de la limite de l'aire d'atterrissage à des intervalles de 200 m au plus lorsque des balises du type représenté sur la Figure 5-34 sont utilisées, ou à des intervalles d'environ 90 m dans le cas de balises coniques, et à tous les angles.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Chapitre 6: Aides visuelles pour signaler les obstacles				
6.1 Objets à doter d'un marquage et/ou d'un balisage				
6.1.1 Objets situés à l'intérieur des limites latérales des surfaces de limitation d'obstacles				
6.1.1.1	Les véhicules et autres objets mobiles, à l'exclusion des aéronefs, se trouvant sur l'aire de mouvement d'un aéroport sont considérés comme des obstacles et dotés de marques ainsi que, si les véhicules et l'aéroport sont utilisés la nuit ou dans des conditions de faible visibilité, d'un balisage lumineux ; toutefois, le matériel de	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	petit entretien des aéronefs et les véhicules utilisés exclusivement sur les aires de trafic peuvent être exemptés de cette obligation			
6.1.1.2	Les feux aéronautiques hors sol sur l'aire de mouvement sont balisés de manière à être mis en évidence de jour. On n'installe pas de feux d'obstacle sur des feux hors sol ou des panneaux situés dans l'aire de mouvement	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.1.1.3	Tous les obstacles situés en deçà des distances, par rapport à l'axe d'une voie de circulation, d'une voie de circulation d'aire de trafic ou d'une voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef, spécifiées au Tableau 3-1, colonnes 11 et 12, sont dotés de marques et, si la voie considérée est utilisée la nuit, d'un balisage lumineux	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.1.1.6	Un obstacle fixe qui fait saillie au-dessus d'une surface d'approche à moins de 3 000 m du bord intérieur ou au-dessus d'une surface de transition est doté de marques et, si la piste est utilisée la nuit, d'un balisage lumineux ; toutefois : a) ces marques et ce balisage lumineux peuvent être omis si l'obstacle est masqué par un autre obstacle fixe ; b) les marques peuvent être omises si l'obstacle est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A et que sa hauteur au-dessus du niveau du sol avoisinant ne dépasse pas 150 m ; c) les marques peuvent être omises si l'obstacle est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à haute intensité ; d) le balisage lumineux peut être omis si l'obstacle est un phare de signalisation maritime et s'il est démontré, à la suite d'une étude aéronautique, que le feu porté par ce phare est suffisant	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.1.1.7	Un obstacle fixe qui fait saillie au-dessus d'une surface horizontale est doté de marques et, si l'aérodrome est utilisé la nuit, d'un balisage lumineux ; toutefois : a) ces marques et ce balisage lumineux peuvent être omis si : 1) l'obstacle est masqué par un autre obstacle fixe ; ou	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	<p>2) dans le cas d'un circuit largement obstrué par des objets fixes ou éminences naturelles, des procédures ont été établies pour assurer une marge verticale de franchissement d'obstacles sûre au-dessous des trajectoires de vol prescrites ; ou encore</p> <p>3) une étude aéronautique a démontré que l'obstacle considéré n'a pas d'importance pour l'exploitation ;</p> <p>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 ;</p> <p>c) les marques peuvent être omises si l'obstacle est balisé, de jour, par des feux d'obstacle à haute intensité ;</p> <p>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>			
6.1.1.8	Un objet fixe qui fait saillie au-dessus d'une surface de protection contre les obstacles est doté de marques et, si la piste est utilisée la nuit, d'un balisage lumineux.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.1.1.10	Les fils ou câbles aériens qui traversent un cours d'eau, une voie navigable, une vallée ou une route sont dotés de balises et les pylônes correspondants sont dotés de marques et d'un balisage lumineux si une étude aéronautique montre que ces fils ou câbles peuvent constituer un danger pour les aéronefs	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2 Marquage et/ou balisage lumineux des objets				
6.2.1 Généralités				
6.2.1.1	La présence des objets qui doivent être dotés d'un balisage lumineux, conformément à la section 6.1, est indiquée par des feux d'obstacle à basse, moyenne ou haute intensité ou par une combinaison de ces feux	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

6.2.1.2	Les feux d'obstacle à basse intensité des types A, B, C, D et E, les feux d'obstacle à moyenne intensité des types A, B et C et les feux d'obstacle à haute intensité des types A et B sont conformes aux spécifications du Tableau 6-1 et de l'Appendice 1	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.1.3	Le nombre et la disposition des feux d'obstacle à basse, moyenne ou haute intensité à prévoir à chacun des niveaux balisés sont tels que l'objet soit signalé dans tous les azimuts. Lorsqu'un feu se trouve masqué dans une certaine direction par une partie du même objet ou par un objet adjacent, des feux supplémentaires sont installés sur l'objet adjacent ou la partie de l'objet qui masque le feu de façon à respecter le contour de l'objet à baliser. Tout feu masqué qui ne servirait en rien à préciser les contours de l'objet peut être omis	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.2 Objets mobiles				
Marquage				
6.2.2.1	Tous les objets mobiles à baliser sont balisés à l'aide de couleurs ou de fanions.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Marquage par fanions				
6.2.2.3	Les fanions utilisés pour le balisage d'objets mobiles sont disposés autour ou au sommet de l'objet ou autour de son arête la plus élevée. Les fanions ne doivent en aucun cas augmenter le danger que présentent les objets qu'ils signalent	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.2.4	Les fanions utilisés pour le balisage d'objets mobiles ont au moins 0,9 m de chaque côté et représentent un damier composé de carrés d'au moins 0,3 m de côté. Les couleurs du damier doivent contraster entre elles et avec l'arrière-plan. On utilise l'orangé et le blanc ou le rouge et le blanc, sauf lorsque ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Balisage lumineux				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

6.2.2.5	Des feux d'obstacle à basse intensité de type C sont disposés sur les véhicules et autres objets mobiles, à l'exclusion des aéronefs.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.2.6	Les feux d'obstacle à basse intensité de type C disposés sur des véhicules associés aux situations d'urgence ou à la sûreté sont des feux bleus à éclats, et ceux qui sont placés sur les autres véhicules sont des feux jaunes à éclats	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.2.7	Des feux d'obstacle à basse intensité de type D sont disposés sur les véhicules d'escorte « FOLLOW ME »	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.2.8	Les feux d'obstacle à basse intensité placés sur des objets à mobilité limitée, comme les passerelles télescopiques, sont des feux rouges fixes et sont, au minimum, conformes aux spécifications des feux d'obstacles à faible intensité, type A, du Tableau 6-1. Les feux doivent avoir une intensité suffisante pour être nettement visibles compte tenu de l'intensité des feux adjacents et du niveau général d'éclairage sur lequel ils se détacheraient normalement	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3 Objets fixes				
Marquage				
6.2.3.1	Tous les objets fixes à baliser sont, dans la mesure du possible, balisés à l'aide de couleurs, mais, en cas d'impossibilité, des balises ou des fanions sont placés sur ces objets ou au-dessus d'eux ; toutefois, il n'est pas nécessaire de baliser les objets qui, par leur forme, leur dimension ou leur couleur, sont suffisamment visibles	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Marquage par fanions				
6.2.3.5	Les fanions de balisage d'objet fixe sont disposés autour ou au sommet de l'objet ou autour de son arête la plus élevée. Lorsqu'ils sont utilisés pour signaler des objets étendus ou des groupes d'objets très rapprochés les uns des autres, les fanions sont disposés au moins	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	de 15 m en 15 m. Les fanions ne doivent augmenter en aucun cas le danger que présentent les objets qu'ils signalent			
6.2.3.6	Les fanions de balisage d'objets fixes ont au moins 0,6 m de chaque côté	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3.7	Les fanions utilisés pour le balisage d'objets fixes sont de couleur orangée ou une combinaison de deux sections triangulaires, l'une orange et l'autre blanche, ou l'une rouge et l'autre blanche ; si ces couleurs se confondent avec l'arrière-plan, d'autres couleurs visibles doivent être utilisées	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3.8	Les balises situées sur les objets ou dans leur voisinage sont placées de manière à être nettement visibles, à définir le contour général de l'objet et à être reconnaissables par temps clair à une distance d'au moins 1 000 m dans le cas d'un objet qui doit être observé d'un aéronef en vol et à une distance d'au moins 300 m dans le cas d'un objet qui doit être observé du sol dans toutes les directions éventuelles d'approche des aéronefs. Leur forme doit être suffisamment distincte de celle des balises utilisées pour fournir d'autres types d'indications. Les balises n'augmentent en aucun cas le danger que présentent les objets qu'elles signalent	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3.9	Chaque balise est peinte d'une seule couleur. Les balises sont, alternativement, de couleur blanche et de couleur rouge ou orangée. La teinte choisie fait contraste avec l'arrière-plan	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3.10	Dans le cas d'un objet à doter d'un balisage lumineux, un ou plusieurs feux d'obstacle à basse, moyenne ou haute intensité sont placés aussi près que possible du sommet de l'objet	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3.12	Dans le cas d'un pylône ou d'un bâti d'antenne qui est signalé de jour par des feux d'obstacle à haute intensité et qui comporte un élément, comme une tige ou une antenne, de plus de 12 m sur le	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	sommet duquel il n'est pas possible de placer un feu d'obstacle à haute intensité, ce feu est placé à l'endroit le plus haut possible, et, s'il y a lieu, un feu d'obstacle à moyenne intensité de type A est placé au sommet			
6.2.3.13	Dans le cas d'un objet étendu ou d'un groupe d'objets très rapprochés les uns des autres qu'il faut doter d'un balisage lumineux et : a) qui perce une surface de limitation d'obstacles (OLS) horizontale ou qui sont situés à l'extérieur des OLS, les feux supérieurs sont disposés de manière à indiquer au moins les points ou les arêtes de cote maximale par rapport à la surface de limitation d'obstacle ou au-dessus du sol ainsi que le contour général et l'étendue de l'objet ; b) qui perce une OLS en pente, les feux supérieurs sont disposés de manière à indiquer au moins les points ou les arêtes de cote maximale par rapport à l'OLS ainsi que le contour général et l'étendue de l'objet. Si deux arêtes ou plus sont à la même hauteur, l'arête la plus proche de l'aire d'atterrissage doit être balisée	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3.15	Les feux servant à indiquer le contour général d'un objet étendu ou d'un groupe d'objets très rapprochés : a) sont placés à intervalles longitudinaux ne dépassant pas 45 m s'il s'agit de feux de faible intensité; b) sont placés à intervalles longitudinaux ne dépassant pas 900 m s'il s'agit de feux de moyenne intensité.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3.16	Les feux d'obstacle à haute intensité de type A et les feux d'obstacle de moyenne intensité des types A et B qui sont disposés sur un objet émettent des éclats simultanés.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3.17	Les angles de calage des feux d'obstacle à haute intensité de type A sont conformes aux indications du Tableau 6-5.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	Les feux d'obstacle à haute intensité sont destinés à être utilisés aussi bien de jour que de nuit. Il est nécessaire de veiller à ce que ces feux ne provoquent pas d'éblouissement			
Balissage lumineux des objets d'une hauteur égale ou supérieure à 45m mais inférieure à 150m au-dessus du niveau du sol				
6.2.3.24	Si un objet est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A et si le sommet de l'objet se trouve à plus de 105 m au-dessus du niveau du sol avoisinant, ou de la hauteur des sommets des immeubles avoisinants (lorsque l'objet à baliser est entouré par des immeubles), des feux supplémentaires sont installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux supplémentaires sont espacés aussi également que possible entre le feu placé au sommet de l'objet et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre ces feux ne devant pas dépasser 105 m	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3.25	Si un objet est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B et si le sommet de l'objet se trouve à plus de 45 m au-dessus du niveau du sol avoisinant, ou de la hauteur des sommets des immeubles avoisinants (lorsque l'objet à baliser est entouré par des immeubles), des feux supplémentaires sont installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux supplémentaires sont des feux d'obstacle à basse intensité de type B et des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B disposés en alternance et espacés aussi également que possible entre le feu placé au sommet de l'objet et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre les feux ne devant pas dépasser 52 m	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3.26	Si un objet est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type C et si le sommet de l'objet se trouve à plus de 45 m au-dessus du niveau du sol avoisinant, ou de la hauteur des sommets des immeubles avoisinants (lorsque l'objet à baliser est entouré par des immeubles), des feux supplémentaires sont installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux supplémentaires sont espacés aussi	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	également que possible entre le feu placé au sommet de l'objet et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre ces feux ne devant pas dépasser 52 m			
6.2.3.27	Lorsque des feux d'obstacle à haute intensité de type A sont utilisés, ils sont espacés à intervalles uniformes ne dépassant pas 105 m entre le niveau du sol et les feux placés au sommet, comme le prévoit le § 6.2.3.10, sauf si l'objet à baliser est entouré d'immeubles, auquel cas la hauteur du sommet des immeubles peut être utilisée comme l'équivalent du niveau du sol pour déterminer le nombre de niveaux de balisage	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Balisage lumineux d'objets d'une hauteur égale ou supérieure à 150 m au-dessus du niveau du sol				
6.2.3.29	Lorsque des feux d'obstacle à haute intensité de type A sont utilisés, ils sont espacés à intervalles uniformes ne dépassant pas 105 m entre le niveau du sol et les feux placés au sommet, comme le prévoit le § 6.2.3.10, sauf si l'objet à baliser est entouré d'immeubles, auquel cas la hauteur du sommet des immeubles peut être utilisée comme l'équivalent du niveau du sol pour déterminer le nombre de niveaux de balisage	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3.31	Si un objet est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type A, des feux supplémentaires sont installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux intermédiaires sont espacés aussi également que possible entre le feu placé au sommet de l'objet et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre ces feux ne devant pas dépasser 105 m	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.3.32	Si un objet est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B, des feux supplémentaires sont installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux intermédiaires sont alternativement des feux d'obstacle à faible intensité de type B et des feux d'obstacle à moyenne intensité de type B, et ils sont espacés aussi également que	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	possible entre le feu placé au sommet de l'objet et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre ces feux ne devant pas dépasser 52 m			
6.2.3.33	Si un objet est signalé par des feux d'obstacle à moyenne intensité de type C, des feux supplémentaires sont installés à des niveaux intermédiaires. Ces feux supplémentaires sont espacés aussi également que possible entre le feu placé au sommet de l'objet et le niveau du sol ou le niveau du sommet des immeubles avoisinants, selon le cas, l'espacement entre ces feux ne devant pas dépasser 52 m	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.4 Eoliennes				
6.2.4.1	Une éolienne est dotée de marques et/ou d'un balisage lumineux si elle est jugée être un obstacle	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.5 Fils et câbles aériens et pylônes correspondants				
Marquage				
6.2.5.1	Les fils ou les câbles aériens dont il faut signaler la présence sont dotés de balises ; les pylônes correspondants sont colorés	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Marquage par couleurs				
6.2.5.2	Les pylônes qui supportent des fils, des câbles aériens, etc., et qui doivent être balisés sont dotés d'un marquage conforme au § 6.2.3.1; toutefois, le marquage peut être omis dans le cas des pylônes éclairés de jour par des feux d'obstacle à haute intensité	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Marquage par balises				
6.2.5.3	Les balises situées sur les objets ou dans leur voisinage sont placées de manière à être nettement visibles, à définir le contour général de l'objet et à être reconnaissables par temps clair à une distance d'au moins 1 000 m dans le cas d'un objet qui doit être observé d'un aéronef en vol et à une distance d'au moins 300 m dans le cas d'un objet qui doit être observé du sol dans toutes les directions	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	éventuelles d'approche des aéronefs. Leur forme doit être suffisamment distincte de celle des balises utilisées pour fournir d'autres types d'indications. Les balises ne doivent en aucun cas augmenter le danger que présentent les objets qu'elles signalent			
6.2.5.4	Les balises employées pour signaler un fil ou câble aérien sont de forme sphérique et elles ont un diamètre d'au moins 60 cm	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.5.5	L'espacement entre deux balises consécutives ou entre une balise et un pylône est déterminé en fonction du diamètre de la balise, mais ne dépasse 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 est placée à un niveau qui ne soit pas inférieur à celui du fil le plus élevé au point balisé.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.5.6	Chaque balise est peinte d'une seule couleur. Les balises sont, alternativement, de couleur blanche et de couleur rouge ou orangée. La teinte choisie devrait faire contraste avec l'arrière-plan	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
6.2.5.7	Lorsqu'il a été établi qu'il est nécessaire de baliser des fils ou câbles aériens mais qu'il est pratiquement impossible de les doter de balises, des feux d'obstacle à haute intensité de type B sont installés sur les pylônes correspondants.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Balisage lumineux				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

6.2.5.9	<p>Lorsque des feux d'obstacle à haute intensité de type B sont utilisés, ils sont situés à trois niveaux, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au sommet du pylône ; - au niveau le plus bas de la suspension des fils ou des câbles ; - environ à mi-hauteur entre ces deux niveaux. <p>Dans certains cas, cette disposition peut exiger de placer les feux à l'écart du pylône</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Chapitre 7: Aides visuelles pour signaler les zones d'emploi limité				
7.1 Pistes et voies de circulation fermées en totalité ou en partie				
Emploi				
7.1.1	<p>Des marques de zone fermée sont disposées sur une piste ou une voie de circulation, ou sur une partie de piste ou de voie de circulation, qui est interdite en permanence à tous les aéronefs</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Emplacement				
7.1.3	<p>Sur une piste, une marque de zone fermée est disposée à chaque extrémité de la piste ou de la partie de piste déclarée fermée et des marques supplémentaires sont disposées de telle façon que l'intervalle entre deux marques successives n'excède pas 300 m. Sur une voie de circulation, une marque de zone fermée est disposée au moins à chaque extrémité de la voie ou de la partie de voie de circulation qui est fermée</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Caractéristiques				
7.1.4	<p>Les marques de zone fermée ont la forme et les proportions indiquées dans la Figure 7-1, schéma a), dans le cas d'une piste, et elles ont la forme et les proportions indiquées dans le schéma b), dans le cas d'une voie de circulation. Les marques sont de couleur blanche dans le cas d'une piste et jaune dans le cas d'une voie de circulation</p> <p>Lorsqu'il s'agit d'une zone temporairement fermée, on peut se servir de barrières frangibles ou de marques utilisant des matériaux autres que de la peinture, ou de tout autre moyen approprié</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
7.1.5	<p>Lorsqu'une piste ou voie de circulation, ou une partie de piste ou de voie de circulation, est définitivement fermée, toutes les marques normales de piste ou de voie de circulation sont masquées</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

		<input type="checkbox"/> En partie		
7.1.6	Le balisage lumineux des pistes ou voies de circulation ou des parties de piste ou de voie de circulation fermées ne doit pas être allumé, sauf pour l'entretien	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
7.1.7	Lorsqu'une piste ou voie de circulation, ou une partie de piste ou de voie de circulation fermée est coupée par une piste ou une voie de circulation utilisable qui est utilisée de nuit, des feux de zone inutilisables sont disposés en travers de l'entrée de la zone fermée, en plus des marques de zone fermée, à des intervalles ne dépassant pas 3 m (voir § 7.4.4)	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
7.2 Surfaces à faible résistance				
Emploi				
7.2.1	Lorsqu'un accotement de voie de circulation, d'aire de demi-tour sur piste, de plate-forme d'attente, d'aire de trafic, ou d'autre surface à faible résistance ne peut être aisément distingué des surfaces portantes, et que son utilisation par des aéronefs risque de causer des dommages à ces derniers, la limite entre cette surface et les surfaces portantes est indiquée par des marques latérales de voie de circulation. Les spécifications relatives aux marques latérales de piste figurent au § 5.2.7	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
7.4 Zones inutilisables				
Emploi				
7.4.1	Des balises de zone inutilisable sont disposées à tous les endroits où une partie de voie de circulation, d'aire de trafic ou de plate-forme d'attente ne convient pas au roulement des aéronefs mais que ceux-ci peuvent encore contourner en sécurité. Sur une aire de mouvement utilisée la nuit, des feux de zone inutilisable sont employés. Des balises et des feux de zone inutilisable sont employés pour avertir les pilotes de la présence d'un trou dans la chaussée d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic, ou pour délimiter une portion de chaussée, sur une aire de trafic par exemple, qui est en réparation. Il ne convient pas de les employer quand une portion	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHL.888

	de piste devient inutilisable ou quand une grande partie de la largeur d'une voie de circulation devient inutilisable. En pareil cas, la piste ou voie de circulation est normalement fermée			
Emplacement				
7.4.2	Les balises et feux de zone inutilisable sont disposés à intervalles suffisamment serrés pour délimiter la zone inutilisable.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Caractéristiques des balises de zone inutilisable				
7.4.3	Les balises de zone inutilisable sont constituées par des objets bien visibles tels que des fanions, des cônes ou des panneaux placés verticalement	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Caractéristiques des balises de zone inutilisable				
7.4.4	Le feu de zone inutilisable est un feu rouge fixe. Ce feu a une intensité suffisante pour être nettement visible compte tenu de l'intensité des feux adjacents et du niveau général d'éclairage sur lequel il se détacherait normalement. Cette intensité ne doit être en aucun cas inférieure à 10 cd en lumière rouge	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Caractéristiques des feux de zone inutilisable				
7.4.5	Les cônes de zone inutilisable ont au minimum 0,5 m de hauteur et sont rouges, orangés ou jaunes, ou combinent l'une de ces couleurs et le blanc.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Caractéristiques des fanions de zone inutilisable				
7.4.6	Les fanions de zone inutilisable sont des fanions carrés d'au moins 0,5 m de côté, et de couleurs rouges, orangés ou jaunes, ou combinent l'une de ces couleurs et le blanc	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Caractéristiques des panneaux de zone inutilisable				
7.4.1	Les panneaux de zone inutilisable ont une hauteur d'au moins 0,5 m et une largeur d'au moins 0,9 m et portent des bandes verticales alternées rouges et blanches ou orangées et blanches	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Chapitre 8: Systèmes électriques				
8.1 Systèmes d'alimentation électrique des installations de la navigation aérienne				
8.1.1	Les aéroports doivent disposer d'une alimentation principale appropriée permettant d'assurer la sécurité du fonctionnement des installations de navigation aérienne	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

8.1.2	Les systèmes d'alimentation électrique des aides visuelles et des aides de radionavigation des aérodromes sont conçus et réalisés de telle manière qu'en cas de panne d'équipement, il ne soit pas donné d'indications visuelles et non visuelles inadéquates ou trompeuses aux pilotes. La conception et la réalisation des systèmes électriques doivent tenir compte des facteurs susceptibles de provoquer des anomalies de fonctionnement, tels que les perturbations électromagnétiques, pertes en ligne, détériorations de la qualité du courant, etc. Des renseignements supplémentaires figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157 de l'OACI), 5 ^e Partie	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
8.1.5	L'établissement d'une définition du délai de commutation n'exige pas de remplacer les installations d'alimentation électrique auxiliaire existantes avant le 1er janvier 2010. Toutefois, pour une alimentation électrique installée après le 4 novembre 1999, le dispositif de connexion de l'alimentation des installations nécessitant une alimentation auxiliaire est tel que ces installations sont capables de répondre aux dispositions du Tableau 8-1 concernant les délais de commutation maximum définis au Chapitre 1	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Aides visuelles				
Emploi				
8.1.6	On installe, sur les pistes avec approche de précision, une alimentation électrique auxiliaire capable de répondre aux dispositions prévues par le Tableau 8-1 pour la catégorie appropriée de piste avec approche de précision. Les raccordements d'alimentation électrique aux installations pour lesquelles une alimentation auxiliaire est nécessaire sont réalisés de façon que les installations soient automatiquement connectées à la source auxiliaire en cas de panne de la source principale	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
8.1.7	Dans le cas d'une piste de décollage destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 800 m, on installe une alimentation électrique auxiliaire capable de répondre aux dispositions correspondantes du Tableau 8-1	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
8.2 Concept des circuits				
8.2.1	Dans le cas d'une piste destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 550 m, les circuits électriques	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	d'alimentation, d'éclairage et de commande des dispositifs lumineux indiqués au Tableau 8-1 sont conçus de sorte qu'en cas de panne d'équipement, les indications lumineuses ne soient pas trompeuses ou inadéquates pour les pilotes. Des indications sur des moyens permettant d'assurer cette protection figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157 de l'OACI), 5 ^e Partie	<input type="checkbox"/> En partie		
8.2.2	Dans le cas où l'alimentation électrique auxiliaire de l'aérodrome est assurée au moyen de câbles d'alimentation en double, ces câbles sont séparés, physiquement et électriquement, afin de garantir le niveau prescrit de disponibilité et d'indépendance	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
8.2.3	Lorsqu'une piste qui fait partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface est dotée d'un balisage lumineux de piste et d'un balisage lumineux de voie de circulation, les circuits électriques sont couplés de manière à supprimer le risque d'allumage simultané des deux formes de balisage	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
8.3 Contrôle de fonctionnement				
8.3.2	Lorsque des dispositifs lumineux sont utilisés aux fins du contrôle des aéronefs, le fonctionnement de ces dispositifs est contrôlé automatiquement, de manière à donner une indication de toute panne qui pourrait avoir une incidence sur les fonctions de contrôle. Cette indication est retransmise automatiquement à l'organisme des services de la circulation aérienne	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Chapitre 9 : Services, matériels et installations d'exploitation d'aérodrome				
9.1 Plan d'urgence d'aérodrome				
Généralités				
9.1.1	Un plan d'urgence est établi pour tout aérodrome en proportion des opérations aériennes et autres activités pour lesquelles il est utilisé	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.1.2	Le plan d'urgence d'aérodrome permettra d'assurer la coordination des mesures à prendre dans une situation d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage Les situations d'urgence comprennent notamment les situations critiques concernant des aéronefs, le sabotage, y compris les menaces à la bombe, les actes de capture illicite d'aéronef, les incidents dus à des marchandises dangereuses, les incendies de	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	bâtiments, les catastrophes naturelles et les urgences de santé publique			
9.1.3	<p>Le plan coordonne l'intervention ou la participation de tous les organes existants qui, de l'avis des autorités compétentes, pourraient aider à faire face à une situation d'urgence.</p> <p>Parmi ces organes, on compte notamment :</p> <ul style="list-style-type: none">- sur l'aérodrome : les organismes du contrôle de la circulation aérienne, les services de sauvetage et d'incendie, l'administration de l'aérodrome, les services médicaux et ambulanciers, les exploitants d'aéronefs, les services de sûreté ASU et la police et la Gendarmerie ;- hors de l'aérodrome : les services d'incendie, la police, les autorités sanitaires (notamment les services médicaux, ambulanciers, hospitaliers et de santé publique), les unités militaires et les services de surveillance des ports ou des côtes. <p>Le rôle des services de santé publique consiste entre autres à établir des plans visant à réduire au minimum les incidences néfastes, sur la communauté, des événements touchant la santé et à s'occuper des questions de santé publique plutôt qu'à dispenser des soins de santé à des personnes</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.1.5	<p>Le plan d'urgence d'aérodrome indique au moins :</p> <ul style="list-style-type: none">a) les types de situation d'urgence auxquels il est destiné à faire face ;b) les organes appelés à intervenir dans le plan ;c) les responsabilités et le rôle de chaque organe, du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement, pour chaque type de situation d'urgence ;d) les noms et les numéros de téléphone des services ou des personnes à alerter dans le cas d'une situation d'urgence donnée ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	un plan quadrillé de l'aérodrome et de ses abords immédiats			
9.1.6	Le plan tient compte des principes des facteurs humains afin de favoriser l'intervention optimale de tous les organismes existants qui participent aux opérations d'urgence	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Centre directeur des opérations d'urgence et poste de commandement mobile				
9.1.7	Un centre directeur fixe des opérations d'urgence et un poste de commandement mobile à utiliser en cas d'urgence sont établis	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Système de communications				
	Conformément au plan et en fonction des besoins propres à l'aérodrome, il doit être mis 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	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Exercice d'exécution du plan d'urgence				
9.1.12	Le plan contient des procédures pour la mise à l'épreuve périodique de sa validité et pour l'analyse des résultats obtenus, en vue d'en améliorer l'efficacité. Tous les organismes participants et le matériel à utiliser sont indiqués dans le plan	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.1.13	Le plan est mis à l'épreuve en procédant : a) à un exercice d'exécution général, à des intervalles ne dépassant pas deux ans, et à des exercices d'urgence partiels, durant l'année intermédiaire, pour vérifier que toute insuffisance constatée au cours de l'exercice général a été corrigée ; ou b) à une série d'essais modulaires commençant durant la première année et se terminant par un exercice général, à des intervalles ne dépassant pas trois ans. Le plan est revu alors, ou après une urgence réelle, afin de remédier	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	<p>à toute insuffisance constatée lors des exercices ou lors de l'urgence réelle.</p> <p>L'exercice général a pour but de s'assurer que le plan permet de faire face comme il convient à différents types d'urgence. Les exercices partiels permettent de s'assurer du caractère approprié de l'intervention des différents organismes participants et des différents éléments du plan, comme le système de communication. Le but des essais modulaires est de permettre un effort concentré sur des éléments précis du plan.</p> <p>Des éléments indicatifs sur l'établissement de plans d'urgence d'aéroport figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 de l'OACI), 7^{ème} Partie</p>			
Urgences en environnements difficiles				
9.1.14	<p>Dans le cas des aérodromes situés près d'étendues d'eau ou de marécages au-dessus desquels s'effectue une portion appréciable des approches ou des départs, le plan prévoit la mise en œuvre rapide de services de sauvetage spécialisés appropriés et la coordination avec ces services</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
9.2 Sauvetage et lutte contre l'incendie				
Emploi				
9.2.1	<p>Les aérodromes sont dotés de services et de matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie.</p> <p>Des organes publics ou privés, convenablement situés et équipés, peuvent être chargés d'assurer les services de sauvetage et d'incendie. Il est entendu que le poste d'incendie qui abrite ces organes se trouve en principe sur l'aérodrome. Le poste peut néanmoins être situé hors de l'aérodrome si les délais d'intervention sont respectés</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
9.2.2	<p>Les aérodromes situés près d'étendues d'eau ou de marécages ou en terrain difficile au-dessus desquels s'effectue une portion</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	appréciable des approches ou des départs doivent disposer de services de sauvetage et de matériel d'incendie spécialisés appropriés au danger ou au risque. Des indications supplémentaires figurent dans le Chapitre 13 du Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 de l'OACI), 1 ^{ère} Partie	<input type="checkbox"/> En partie		
Niveau de protection à assurer				
9.2.3	Le niveau de protection assuré à un aérodrome en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l'incendie correspond à la catégorie d'aérodrome déterminée selon les principes énoncés aux § 9.2.5 et 9.2.6 ; toutefois, lorsque le nombre de mouvements des avions de la catégorie la plus élevée qui utilisent normalement l'aérodrome est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs les plus actifs, le niveau de protection assuré est au minimum, celui qui correspond à la catégorie déterminée, moins une	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.2.4	Le niveau de protection assuré à un aérodrome en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l'incendie correspond à la catégorie d'aérodrome déterminée selon les principes énoncés aux § 9.2.5 et 9.2.6	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.2.5	La catégorie d'aérodrome est déterminée à l'aide du Tableau 9-1 et est fondée sur la longueur et la largeur du fuselage des avions les plus longs qui utilisent normalement l'aérodrome	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.2.6	Si, après avoir établi la catégorie correspondant à la longueur hors tout de l'avion le plus long, il apparaît que la largeur du fuselage est supérieure à la largeur maximale indiquée à la colonne 3 du Tableau 9-1 pour cette catégorie, l'avion est classé dans la catégorie immédiatement supérieure. Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 de l'OACI), 1 ^{ère} Partie, contient des indications sur le classement des aérodromes, notamment ceux où sont exploités des aéronefs tout-cargo, aux fins	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	du sauvetage et de la lutte contre l'incendie.			
9.2.7	Lorsque des périodes d'activité réduites sont prévues, le niveau de protection offert ne doit pas être inférieur au niveau correspondant à la catégorie la plus élevée des avions qui, selon les prévisions, doivent utiliser l'aérodrome au cours de ces périodes, quel que soit le nombre de mouvements	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Agents extincteurs				
9.2.8	Les aérodromes internationaux sont normalement dotés à la fois d'un agent extincteur principal et d'agents extincteurs complémentaires. La description des agents extincteurs est fournie dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1ère Partie	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.2.9	L'agent extincteur principal est : a) une mousse satisfaisant au niveau A de performance minimale ; ou b) une mousse satisfaisant au niveau B de performance minimale ; ou c) une mousse satisfaisant au niveau C de performance minimale ; ou d) une combinaison de ces agents. Pour les aérodromes des catégories 1 à 3, l'agent extincteur principal doit de préférence satisfaire au niveau B de performance applicable à une mousse. Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 1ère Partie, contient des renseignements sur les propriétés physiques et le pouvoir d'extinction qu'une mousse doit avoir pour satisfaire à un niveau de performance acceptable A, B ou C	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.2.10	L'agent extincteur complémentaire est un agent chimique en	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	<p>poudre qui convient pour les feux d'hydrocarbures.</p> <p>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.</p> <p>D'autres agents complémentaires qui offrent un pouvoir extincteur équivalent peuvent être utilisés.</p> <p>De plus amples renseignements sur les agents extincteurs figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 de l'OACI), 1^{ère} Partie</p>	<input type="checkbox"/> En partie		
9.2.11	<p>Les quantités d'eau pour la production de mousse et les quantités d'agents complémentaires dont doivent être dotés les véhicules de sauvetage et d'incendie sont compatibles avec la catégorie d'aérodrome déterminée comme il est indiqué aux § 9.2.3 à 9.2.6 et au Tableau 9-2. Dans le cas des aérodromes des catégories 1 et 2, on peut toutefois substituer un agent complémentaire à la quantité d'eau à prévoir (jusqu'à 100 %)</p> <p>Pour les besoins de la substitution, on considère que 1 kg d'agent complémentaire équivaut à 1,0 L d'eau pour la production d'une mousse satisfaisant au niveau A de performance.</p> <p>Les quantités d'eau spécifiées pour la production de mousse sont fondées sur un taux d'application de 8,2 L/min/m² pour une mousse satisfaisant au niveau A de performance, de 5,5 L/min/m² pour une mousse satisfaisant au niveau B de performance, et de 3,75 L/min/m² pour une mousse satisfaisant au niveau C de performance.</p> <p>Si on utilise tout autre agent complémentaire, il faut vérifier les taux de substitution</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.2.13	<p>Aux aérodromes où il est prévu d'exploiter des avions de taille supérieure à la moyenne dans une catégorie donnée, les quantités d'eau doivent recalculées et la quantité d'eau pour la production de mousse et les débits de solution de mousse sont augmentés en</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	conséquence. Des éléments indicatifs sur la détermination des quantités d'eau et des débits de solution en fonction de la longueur hors tout la plus grande de l'avion dans une catégorie donnée figurent au Chapitre 2 du Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 de l'OACI), 1 ^{ère} Partie			
9.2.14	La quantité d'agent moussant fournie séparément sur les véhicules pour la production de mousse est proportionnelle à la quantité d'eau fournie et d'agent moussant choisi	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.2.18	Le débit de mousse ne doit pas être inférieur aux valeurs indiquées dans le Tableau 9-2	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.2.19	Les agents complémentaires sont conformes aux spécifications appropriées de l'Organisation internationale de normalisation (ISO)	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.2.20	Le débit d'agents complémentaires n'est pas inférieur aux valeurs indiquées dans le Tableau 9-2	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Matériel de sauvetage				
9.2.26	Le ou les véhicules de sauvetage et d'incendie sont dotés d'un matériel de sauvetage d'un niveau approprié aux activités aériennes	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Délai d'intervention				
9.2.27	L'objectif opérationnel du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie est un délai d'intervention d'au maximum trois minutes pour atteindre quelque point que ce soit de chaque piste en service, dans les conditions optimales de visibilité et d'état de la surface	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.2.31	Tout véhicule autre que le ou les premiers véhicules d'intervention nécessaires pour fournir les quantités d'agents extincteurs spécifiées dans le Tableau 9-2 doit assurer une projection continue d'agent	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

extincteur et arriver tout aux plus quatre minutes après l'appel initial

Poste d'incendie

9.2.37

Dans les aérodomes internationaux, tous les véhicules de sauvetage et d'incendie sont normalement stationnés dans un poste d'incendie. Des postes satellites sont aménagés lorsque les délais d'intervention ne peuvent être respectés à partir d'un seul poste d'incendie

- Oui
- Non
- En partie

9.2.38

L'emplacement du poste d'incendie est choisi de façon que les véhicules d'incendie et de sauvetage aient un accès clair et direct aux pistes, avec un nombre minimal de virages

- Oui
- Non
- En partie

Nombre de véhicules de sauvetage et d'incendie

9.2.41

Le nombre minimal de véhicules de sauvetage et d'incendie prévus à un aérodom correspond aux indications du tableau suivant :

Catégorie d'aérodom	Véhicules de sauvetage et d'incendie
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 de l'OACI), 1^{ère} Partie, contient des éléments indicatifs sur les caractéristiques minimales des véhicules de sauvetage et d'incendie

- Oui
- Non
- En partie

Personnel

9.2.42

Le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie est formé de

- Oui
- Non



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	façon à pouvoir exécuter ses tâches avec efficacité ; il participe à des exercices pratiques de lutte contre l'incendie adaptés aux types d'aéronefs qui utilisent l'aérodrome et au matériel dont celui-ci est doté pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie, et notamment à des exercices sur les feux de carburant alimentés sous pression Par «feux de carburant alimentés sous pression», on entend les feux de carburant expulsé sous très forte pression d'un réservoir rompu	<input type="checkbox"/> En partie		
9.2.43	Le programme de formation du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie comprend des éléments sur les performances humaines, notamment la coordination des équipes. Des éléments indicatifs sur la conception de programmes de formation sur les performances humaines et la coordination des équipes figurent dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683 de l'OACI)	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.2.46	Tout le personnel d'intervention est doté de vêtements protecteurs et d'un équipement respiratoire de façon qu'il puisse accomplir ses tâches avec efficacité	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.3 Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés				
9.3.1	Pour tout aérodrome international, l'exploitant d'aérodrome établit un plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci et désigne un coordonnateur pour l'exécution de ce plan	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.3.2	Le plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés est fondé sur les caractéristiques des aéronefs normalement susceptibles d'utiliser l'aérodrome et il comprend notamment :			
	a) une liste du matériel et du personnel disponibles sur l'aérodrome ou au voisinage de celui-ci pour l'exécution du plan ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	<p>b) des dispositions permettant l'acheminement rapide des jeux d'engins de récupération qui peuvent être fournis par d'autres aérodromes.</p> <p>Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 de l'OACI), 5^{ème} Partie, contient des indications sur l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé, et notamment sur le matériel à utiliser</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
9.4 Lutte contre le risque d'impacts d'animaux				
9.4.1	<p>Les risques d'impacts d'animaux aux aérodromes ou à proximité sont évalués par l'Autorité Aéronautique à l'aide :</p> <p>a) d'une procédure nationale d'enregistrement et de communication des cas d'impacts d'animaux sur les aéronefs ;</p> <p>b) des renseignements recueillis auprès des exploitants d'aéronefs, du personnel des aérodromes et d'autres sources, sur la présence, à l'aérodrome ou à proximité, d'animaux pouvant constituer un danger pour les aéronefs ;</p> <p>c) d'une évaluation continue du risque faunique effectuée par un personnel compétent</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
9.4.2	<p>Les comptes rendus d'impacts d'animaux sont collectés et communiqués à l'OACI pour qu'ils soient entrés dans la base de données du système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS).</p> <p>L'IBIS est conçu pour recueillir et diffuser des renseignements concernant les impacts d'animaux sur des aéronefs. Les renseignements concernant ce système sont fournis dans le Manuel du système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS) (Doc 9332 de l'OACI)</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

9.4.3	Des dispositions sont prises pour réduire le risque pour les aéronefs en adoptant des mesures visant à réduire au minimum les probabilités de collision entre les animaux et les aéronefs. Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 de l'OACI), 3 ^{ème} Partie, contient des indications sur les mesures efficaces permettant de déterminer si la présence d'animaux sur un aérodrome ou à proximité constitue un danger potentiel pour les aéronefs et sur les méthodes propres à en décourager la présence	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.4.4	Les autorités compétentes doivent prendre les dispositions nécessaires pour éliminer les décharges, dépotoirs ou tout autre point qui risque d'attirer des animaux aux aérodromes ou à proximité et empêcher qu'il en soit créé, sauf si une évaluation faunique appropriée indique qu'il est peu probable que les conditions ainsi établies n'entraînent l'existence d'un risque aviaire ou faunique. Là où il est impossible d'éliminer des sites existants, les autorités compétentes veilleront à ce que les risques qu'ils constituent pour les aéronefs soient évalués et à ce qu'ils soient réduits dans la mesure du possible	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.5 Service de gestion d'aire de trafic				
9.5.1	Sur les aérodromes internationaux, lorsque le volume du trafic et les conditions d'exploitation le justifient, un service approprié de gestion d'aire de trafic est fourni, sur une aire de trafic, par un organisme ATS d'aérodrome, par une autre administration aéroportuaire ou par ces deux organismes travaillant en coopération, pour assurer : a) la régulation des mouvements afin de prévenir les collisions entre aéronefs ou entre un aéronef et un obstacle ; b) la régulation de l'entrée des aéronefs sur l'aire de trafic et, en liaison avec la tour de contrôle d'aérodrome, la coordination des	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	mouvements des aéronefs qui quittent cette aire ; la sécurité et la rapidité des mouvements des véhicules et la régulation des autres activités selon les besoins			
9.5.3	Un service de gestion d'aire de trafic est doté de moyens de communication radiotéléphonique	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.5.4	Lorsque les procédures applicables par visibilité réduite sont en vigueur, la circulation des personnes et des véhicules sur une aire de trafic est limitée au strict minimum. Le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476 de l'OACI) contient des éléments indicatifs sur les procédures particulières correspondantes	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.5.5	Un véhicule d'urgence qui intervient dans une situation d'urgence a la priorité sur tout le reste de la circulation à la surface	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.5.6	Un véhicule qui se déplace sur une aire de trafic : a) cède le passage à un véhicule d'urgence, à un aéronef qui circule ou se prépare à circuler au sol, ou qui est poussé ou remorqué ; b) cède le passage aux autres véhicules conformément à la réglementation locale	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.5.7	Un poste de stationnement d'aéronef doit être surveillé visuellement afin que les dégagements recommandés soient assurés pour l'aéronef qui l'utilise	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.6 Opérations d'avitaillement - service				
9.6.1	Un personnel disposant d'un matériel extincteur pouvant permettre au moins une première intervention en cas d'incendie de carburant, entraîné à l'emploi de ce matériel, doit se tenir prêt à intervenir au	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	cours des opérations d'avitaillement-service d'un aéronef au sol ; ce personnel dispose en outre d'un moyen permettant d'avertir rapidement le service de sauvetage et d'incendie en cas d'incendie ou de déversement important de carburant			
9.6.2	Lorsque les opérations d'avitaillement d'un aéronef sont effectuées alors que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, le matériel au sol est disposé de manière à permettre : a) l'utilisation d'un nombre suffisant d'issues pour assurer une évacuation rapide ; et b) l'établissement d'un parcours d'évacuation facile à partir de chacune des issues à utiliser en cas d'urgence	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.7 Utilisation des véhicules d'aérodrome				
9.7.1	Un véhicule n'est utilisé : a) sur une aire de manœuvre qu'en vertu d'une autorisation de la tour de contrôle d'aérodrome ;	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	b) sur une aire de trafic qu'en vertu d'une autorisation de l'exploitant d'aérodrome	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.7.2	Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de mouvement respecte toutes les consignes impératives indiquées au moyen de marques et de panneaux de signalisation, sauf autorisation contraire : a) de la tour de contrôle d'aérodrome lorsqu'il se trouve sur l'aire de manœuvre ; ou b) de l'exploitant d'aérodrome lorsqu'il se trouve sur l'aire de trafic	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

9.7.3	Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de mouvement respecte toutes les consignes impératives indiquées au moyen de feux	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.7.4	Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de mouvement doit avoir reçu la formation appropriée pour les tâches à accomplir et se conforme aux instructions : a) de la tour de contrôle d'aérodrome lorsqu'il se trouve sur l'aire de manœuvre ; ou b) de l'exploitant d'aérodrome lorsqu'il se trouve sur l'aire de trafic	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.7.5	Le conducteur d'un véhicule doté de radio doit établir des radiocommunications bidirectionnelles de qualité satisfaisante avec la tour de contrôle d'aérodrome avant de pénétrer dans l'aire de manœuvre et avec l'exploitant d'aérodrome avant de pénétrer dans l'aire de trafic. Le conducteur doit rester constamment à l'écoute sur la fréquence assignée lorsqu'il se trouve sur l'aire de mouvement. Les routes situées sur l'aire de mouvement sont exclusivement réservées au personnel de l'aérodrome et aux autres personnes autorisées. Pour atteindre les bâtiments publics, les personnes étrangères au personnel de l'aérodrome n'ont pas à emprunter ces routes.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.8 Système de guidage et de contrôle				
Emploi				
9.8.1	Un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface est mis en œuvre aux aérodromes. Des éléments indicatifs sur ces systèmes figurent dans le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476 de l'OACI)	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

Caractéristiques

<p>9.8.6</p>	<p>Lorsque le guidage et le contrôle de la circulation de surface sont assurés par l'allumage sélectif des barres d'arrêt et des feux axiaux de voie de circulation, les conditions ci-après sont remplies :</p> <p>a) les parcours de circulation qui sont indiqués par des feux axiaux de voie de circulation allumés doivent pouvoir être éteints par l'allumage d'une barre d'arrêt ;</p> <p>b) les circuits de commande sont conçus de façon que, lorsqu'une barre d'arrêt située en avant de l'aéronef est allumée, la section appropriée des feux axiaux de voie de circulation en aval de la barre doit être éteinte ;</p> <p>c) les feux axiaux de voie de circulation situés en avant de l'aéronef sont allumés lorsque la barre d'arrêt est éteinte.</p> <p>Voir les § 5.3.16 et 5.3.19 pour les spécifications relatives aux feux axiaux de voie de circulation et aux barres d'arrêt, respectivement.</p> <p>Le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157 de l'OACI), 4^{ème} Partie, contient des éléments indicatifs sur l'installation des barres d'arrêt et des feux axiaux de voie de circulation dans les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
<p>9.9 Implantation du matériel et des installations sur les aires opérationnelles</p>				
<p>9.9.1</p>	<p>Aucun matériel ni aucune installation ne sont placés aux emplacements ci-après, à moins que leurs fonctions n'imposent un tel emplacement pour les besoins de la navigation aérienne ou la sécurité des aéronefs :</p> <p>a) sur une bande de piste, une aire de sécurité d'extrémité de piste, une bande de voie de circulation ou à une distance inférieure aux distances spécifiées au Tableau 3-1, colonne 11, si ce matériel ou cette installation risque de constituer un danger pour les aéronefs ;</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	b) sur un prolongement dégagé, si ce matériel ou cette installation risque de constituer un danger pour un aéronef en vol	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.9.2	<p>Tout matériel ou toute installation, nécessaires à la navigation aérienne ou à la sécurité des aéronefs qui sont placés :</p> <p>a) sur la portion d'une bande de piste qui s'étend à moins de :</p> <p>1) 75 m de l'axe de la piste lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; ou</p> <p>2) 45 m de l'axe de la piste lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; ou</p> <p>b) sur une aire de sécurité d'extrémité de piste, d'une bande de voie de circulation ou à une distance inférieure aux distances spécifiées au Tableau 3-1 ; ou</p> <p>c) sur un prolongement dégagé et qui risquent de constituer un danger pour un aéronef en vol ;</p> <p>sont frangibles et placés aussi bas que possible</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.9.4	<p>À moins que leurs fonctions ne l'exigent pour les besoins de la navigation aérienne ou de la sécurité des aéronefs, aucun matériel ni aucune installation ne sont placés à moins de 240 m de l'extrémité de la bande et à moins de :</p> <p>a) 60 m du prolongement de l'axe lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; ou</p> <p>b) 45 m du prolongement de l'axe lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; dans le cas d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

9.9.5	<p>Tout matériel ou toute installation nécessaires à la navigation aérienne ou à la sécurité des aéronefs qui sont placés sur la bande ou à proximité de la bande d'une piste avec approche de précision de catégorie I, II ou III et qui :</p> <p>a) sont situés sur la portion de la bande qui s'étend à moins de 77,5 m de l'axe de la piste lorsque le chiffre de code est 4 et que la lettre de code est F ; ou qui</p> <p>b) sont situés à moins de 240 m de l'extrémité de la bande et à moins de :</p> <p>1) 60 m du prolongement de l'axe lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ; ou de</p> <p>2) 45 m du prolongement de l'axe lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 ; ou qui</p> <p>c) font saillie au-dessus de la surface intérieure d'approche, de la surface intérieure de transition, ou de la surface d'atterrissage interrompu ;</p> <p>sont frangibles et placés aussi bas que possible</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.10 Clôtures				
Emploi				
9.10.1	<p>Des clôtures ou autres barrières appropriées sont placées sur les aérodromes afin d'interdire l'accès de l'aire de mouvement aux animaux qui pourraient, en raison de leur taille, présenter un danger pour les aéronefs</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.10.2	<p>Des clôtures ou autres barrières appropriées sont placées sur les aérodromes pour empêcher les personnes non autorisées d'avoir accès, par inadvertance ou de façon préméditée, aux zones de l'aérodrome interdites au public.</p> <p>Les égouts, conduits, tunnels, etc., devraient être au besoin munis de</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	dispositifs pour en interdire l'accès. Il peut être nécessaire de prendre des mesures particulières pour empêcher l'accès des personnes non autorisées aux pistes ou voies de circulation sous lesquelles passent des voies publiques			
9.10.3	Des mesures appropriées sont prises pour empêcher les personnes non autorisées d'avoir accès, par inadvertance ou de façon préméditée, aux installations et services au sol indispensables à la sécurité de l'aviation civile qui sont situés hors de l'aérodrome	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
Emplacement				
9.10.4	Des clôtures et barrières sont placées de manière à séparer les zones ouvertes au public de l'aire de mouvement et autres installations ou zones de l'aérodrome qui sont vitales pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
9.12 Système autonome d'avertissement d'incursion sur piste				
Caractéristiques				
9.12.1	Un ARIWS installé sur un aérodrome : a) assure une détection autonome des incursions potentielles sur une piste en service, ou de l'état d'occupation d'une piste en service, et fourni des avertissements directs aux équipages de conduite et aux conducteurs de véhicules ; b) fonctionne et est commandé indépendamment de tout autre système d'aide visuelle de l'aérodrome ; c) est doté de composants visuels, à savoir de feux, conçus en fonction des spécifications pertinentes de la section 5.3 ; d) ne perturbe pas les activités normales de l'aérodrome en cas de panne partielle ou totale. À cette fin, un moyen est prévu pour permettre à l'organisme ATC d'éteindre partiellement ou totalement le système. Un ARIWS peut être installé en parallèle avec des marques axiales	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	<p>améliorées de voie de circulation, des barres d'arrêt ou des feux de protection de piste.</p> <p>Il est prévu que le ou les systèmes soient opérationnels dans toutes les conditions météorologiques, y compris par faible visibilité.</p> <p>Un ARIWS peut partager des capteurs avec un SMGCS ou un A-SMGCS, mais il fonctionne indépendamment de l'un ou de l'autre système</p>			
9.12.2	<p>Si un ARIWS est installé à un aéroport, des renseignements sur ses caractéristiques et son état de fonctionnement sont communiqués aux services d'information aéronautique compétents à des fins de publication dans l'AIP avec la description du système de guidage et de contrôle de la circulation de surface et du balisage, conformément au règlement sur les services d'information aéronautique</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
Chapitre 10: Entretien de l'aéroport				
10.1 Généralités				
10.1.1	<p>Aux aéroports, l'exploitant d'aéroport met en place un programme d'entretien, comprenant l'entretien préventif, s'il y a lieu, pour maintenir les installations dans un état qui ne nuise pas à la sécurité, à la régularité ou à l'efficacité de la navigation aérienne.</p> <p>Par entretien préventif, on entend des travaux d'entretien programmés, entrepris de façon à prévenir toute défaillance ou détérioration des installations.</p> <p>On entend par « installations » les chaussées, les aides visuelles, les clôtures, les réseaux de drainage, les réseaux électriques, les bâtiments, etc</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		
10.2 Chaussées				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

10.2.1	<p>1.1.1 Les surfaces de toutes les aires de mouvement, y compris les chaussées (pistes, voies de circulation et aires de trafic) et les aires adjacentes, sont inspectées et leur état surveillé régulièrement dans le cadre d'un programme d'entretien préventif et correctif de l'aérodrome ayant pour objectif d'éviter et d'éliminer tous les objets intrus (FOD) qui pourraient endommager les aéronefs ou nuire au fonctionnement des circuits de bord.</p> <p>Voir le § 2.9.3, sur les inspections des aires de mouvement.</p> <p>Les PANS-Aerodromes (Doc 9981 de l'OACI), le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476 de l'OACI) et le Manuel sur les systèmes perfectionnés de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS) (Doc 9830 de l'OACI), contiennent des procédures sur les inspections quotidiennes de l'aire de mouvement et le contrôle des FOD.</p> <p>Le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 de l'OACI), 9^{ème} Partie, contient des éléments indicatifs supplémentaires sur le balayage et le nettoyage des surfaces.</p> <p>Aux aérodromes utilisés par des aéronefs lourds ou des aéronefs équipés de pneus des catégories supérieures de pression visées au § 2.6.6, alinéa c), une attention particulière sera apportée à l'intégrité des luminaires encastrés dans les chaussées et aux joints des chaussées</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.2.2	<p>La surface des pistes est entretenue de manière à empêcher la formation d'irrégularités dangereuses</p> <p>Les pistes en dur sont entretenues de manière que leur surface offre des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement spécifié par une instruction de l'Autorité Aéronautique</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.2.3	<p>Les pistes en dur seront entretenues de manière à ce que leur surface offre des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement spécifié par une instruction de l'Autorité Aéronautique</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

10.2.4	<p>Aux fins de l'entretien, les caractéristiques de frottement de la surface des pistes sont mesurées périodiquement au moyen d'un appareil automouillant de mesure continue du frottement et consignées. La fréquence des mesures est suffisante pour déterminer la tendance de ces caractéristiques.</p> <p>L'objectif des § 10.2.3 et 10.2.7 est de garantir que les caractéristiques de frottement de la totalité de la surface des pistes demeurent égales ou supérieures à un niveau minimal de frottement spécifié par l'Autorité Aérienne</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.2.5	<p>Quand les mesures du frottement de la surface des pistes sont faites aux fins de l'entretien au moyen d'un appareil automouillant de mesure continue du frottement, les performances de l'appareil répondront à la norme fixée ou convenue par l'Autorité Aérienne</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.2.6	<p>Le personnel qui effectue les mesures du frottement de la surface des pistes prescrites au § 10.2.5 sera formé et compétent pour effectuer ses tâches.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.2.7	<p>Des mesures d'entretien correctif sont prises pour empêcher que les caractéristiques de frottement de la totalité ou d'une partie de la surface des pistes deviennent inférieures à un niveau minimal de frottement spécifié par l'Autorité Aérienne.</p> <p>Une section de piste d'environ 100 m de longueur peut être considérée comme significative du point de vue de l'entretien ou de la communication des renseignements</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.2.10	<p>Lorsqu'une voie de circulation est utilisée par des avions à turbomachines, la surface de ses accotements est entretenue de manière à être dégagée de tous cailloux ou autres objets qui pourraient pénétrer dans les moteurs des avions.</p> <p>Des indications sur ce sujet figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157 de l'OACI), 2^{ème} Partie</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.3 Elimination des contaminants				



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE DSA.AGA.CHKL.888

10.3.1	La boue, l'eau stagnante, la poussière, le sable, l'huile, les dépôts de caoutchouc et autres contaminants sont enlevés aussi rapidement et aussi complètement que possible de la surface des pistes en service afin d'en limiter l'accumulation	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.3.6	Les agents chimiques qui peuvent avoir des effets nuisibles sur les aéronefs ou sur les chaussées, ou des effets toxiques sur l'environnement, ne sont pas utilisés	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.4 Nouveaux revêtements de piste				
10.4.1	La pente longitudinale de la rampe de raccordement temporaire, mesurée par rapport à la surface de piste existante ou à la précédente chaussée, est : a) comprise entre 0,5 et 1,0 % dans le cas des chaussées d'épaisseur égale ou inférieure à 5 cm ; b) égale ou inférieure à 0,5 % dans le cas des chaussées d'épaisseur supérieure à 5 cm	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.4.4	Avant d'être rouverte temporairement à l'exploitation, une piste qui fait l'objet de travaux de renforcement de la chaussée est dotée de marques axiales conformes aux spécifications de la section 5.2.3. En outre, l'emplacement d'un seuil temporaire est identifié par une bande transversale de 3,6 m de largeur	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.5 Aides visuelles				
10.5.1	Un feu est jugé hors service lorsque l'intensité moyenne du faisceau principal est inférieure à 50 % de la valeur spécifiée dans la figure appropriée de l'Appendice 2. Pour les feux dont le faisceau principal a une intensité fonctionnelle moyenne supérieure à la valeur indiquée dans l'Appendice 2, la valeur de 50 % est liée à la valeur fonctionnelle	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.5.2	Un système d'entretien préventif des aides visuelles est mis en œuvre pour assurer la fiabilité du balisage lumineux.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
	Un système d'entretien préventif des aides visuelles est mis en œuvre pour assurer la fiabilité des marques. Des indications sur l'entretien préventif des aides visuelles figurent dans	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 de l'OACI), 9 ^{ème} Partie			
10.5.7	<p>L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste avec approche de précision de catégorie II ou III est d'assurer que, pendant toute période d'exploitation dans les conditions de catégorie II ou III, tous les feux d'approche et de piste fonctionnent normalement et que, en tout cas, au moins :</p> <p>a) 95 % des feux fonctionnent normalement dans chacun des éléments essentiels de balisage ci-après :</p> <p>1. 450 derniers mètres du dispositif lumineux d'approche de précision, catégories II et III ;</p> <p>2. feux d'axe de piste ;</p> <p>3. feux de seuil de piste ;</p> <p>4. feux de bord de piste ;</p> <p>b) 90 % des feux de zone de toucher des roues fonctionnent normalement ;</p> <p>c) 85 % des feux du dispositif lumineux d'approche au-delà de 450 m fonctionnent normalement ;</p> <p>d) 75 % des feux d'extrémité de piste fonctionnent normalement.</p> <p>Afin d'assurer la continuité du guidage, le pourcentage admissible de feux hors service n'est pas toléré s'il se traduit par une altération de la configuration fondamentale du dispositif lumineux. En outre, l'existence de deux feux contigus hors service n'est pas non plus admise ; toutefois, dans le cas d'une barrette ou d'une barre transversale, l'existence de deux feux contigus hors service peut être admise.</p> <p>En ce qui concerne les barrettes, les barres transversales et les feux de bord de piste, on considère les feux comme contigus s'ils sont situés</p>	<p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie</p>		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	consécutivement et : – transversalement : dans la même barrette ou la même barre transversale ; ou – longitudinalement : dans la même rangée de feux de bord de piste ou de barrettes.			
10.5.8	L'objectif du système d'entretien préventif d'une barre d'arrêt installée en un point d'attente avant piste associé à une piste destinée à être utilisée avec une portée visuelle de piste inférieure à 350 m est d'obtenir : a) qu'il n'y ait pas plus de deux feux hors service ; b) que deux feux consécutifs ne soient pas hors service à moins que l'intervalle entre feux consécutifs ne soit sensiblement inférieur à l'intervalle spécifié	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.5.9	L'objectif du système d'entretien préventif d'une voie de circulation destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 350 m est de ne pas permettre que deux feux axiaux contigus soient hors service	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.5.10	L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste avec approche de précision de catégorie I est d'assurer que, pendant toute période d'exploitation dans les conditions de catégorie I, tous les feux d'approche et de piste fonctionnent normalement et que, en tout cas, au moins 85 % des feux fonctionnent normalement dans chacun des éléments suivants : a) dispositif lumineux d'approche de précision de catégorie I ; b) feux de seuil de piste ; c) feux de bord de piste ; d) feux d'extrémité de piste. Afin d'assurer la continuité du guidage, l'existence de deux feux contigus hors service n'est pas permise à moins que l'intervalle entre	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHKL.888

	deux feux successifs ne soit sensiblement inférieur à l'intervalle spécifié. Dans le cas des barrettes et des barres transversales, l'existence de deux feux contigus hors service ne supprime pas le guidage			
10.5.11	L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste de décollage destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 550 m est d'assurer que pendant toute période d'exploitation, tous les feux de piste fonctionnent normalement et que, en tous cas, au moins : a) 95 % des feux fonctionnent normalement dans le balisage lumineux d'axe de piste (là où il existe) et dans le balisage lumineux de bord de piste ; b) 75 % des feux fonctionnent normalement dans le balisage lumineux d'extrémité de piste. Afin d'assurer la continuité du guidage, l'existence de deux feux contigus hors service n'est pas admise	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.5.12	L'objectif du système d'entretien préventif utilisé pour une piste de décollage destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est de 550 m ou plus est d'assurer que, pendant toute période d'exploitation, tous les feux de piste fonctionnent normalement et que, en tous cas, au moins 85 % des feux fonctionnent normalement dans le balisage lumineux de bord de piste et d'extrémité de piste. Afin d'assurer la continuité du guidage, l'existence de deux feux contigus hors service n'est pas permise	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		
10.5.13	Dans des conditions de visibilité réduite, les travaux de construction ou d'entretien à proximité des circuits électriques d'aérodrome sont limités	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> En partie		



CCAA

DECLARATION DE CONFORMITE
DSA.AGA.CHL.888

Je soussigné, le Dirigeant Responsable, déclare que les renseignements mentionnés dans cette liste de vérifications de déclaration de conformité sont exacts et conformes à la réglementation en vigueur pour l'exploitation de l'aérodrome de XXXXXXXXX.

Signature :

Nom du signataire :

Date :