

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

IX - PISTE UTILISÉE EN CONDITIONS DE VOL AUX INSTRUMENTS
POUR LES DÉCOLLAGES PAR FAIBLE VISIBILITÉ (RVR < 150 m)

IX- PISTE UTILISÉE EN CONDITIONS DE VOL AUX INSTRUMENTS POUR LES DÉCOLLAGES PAR FAIBLE VISIBILITÉ (RVR < 150 m)

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

IX.0 MODALITES D'HOMOLOGATION

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

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

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

La **décision d'homologation** pour les pistes utilisées en conditions de vol aux instruments avec décollage par RVR < 150 m appartient au directeur de la navigation aérienne par délégation du ministre chargé de l'aviation civile, au vu du rapport du comité d'homologation :

Lorsque le projet est suffisamment avancé et **dans tous les cas avant le début des travaux**, le directeur ou le chef du service de l'aviation civile territorialement compétent ou le directeur général d'Aéroports de Paris informe le directeur de la navigation aérienne qui constitue alors le **comité** d'homologation animé par un représentant du bureau réglementation de la DNA et comprenant des représentants des directions, services et organismes concernés (SBA, SCTA, STNA, SFACT, STBA, Météo-France, DAC...).

Ce comité est chargé de superviser le déroulement des travaux et peut participer à toutes les réunions. En particulier, le service chargé de l'étude doit attirer l'attention du comité sur tous les points susceptibles de déroger aux critères du présent arrêté.

Lorsque les travaux sont en voie d'achèvement, le **dossier d'homologation** est transmis pour approbation à la DNA, et en copie aux membres du comité d'homologation (SFACT/E, STNA/3, STNA/6.....). Une mission qui comprend une délégation du comité se rendra sur place pour s'assurer que les dispositions prises localement répondent bien aux exigences des textes relatifs à l'exécution des approches de précision de catégorie II ou III.

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

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

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

Une procédure de départ aux instruments est publiée.

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

Les spécifications de IV.2 sont complétées par la disposition suivante.
La largeur de la piste est obligatoirement supérieure ou égale à 45 m.

IX.3 ALIMENTATION ELECTRIQUE

Les spécifications de I.3 sont complétées par les dispositions suivantes.
L'alimentation électrique des aérodromes avec une piste utilisée en conditions de vol aux instruments avec décollage par RVR < 150 m comporte impérativement un dispositif de commutation sur l'alimentation de secours dans un temps maximum de 1 seconde (secours inversé ou autre moyen).

IX.4 EQUIPEMENT EN AIDES RADIOELECTRIQUES AU DECOLLAGE

Les spécifications de I.4 sont complétées par les dispositions suivantes.
La piste est équipée, sur le QFU utilisé, d'un alignement de piste d'ILS répondant aux conditions suivantes :

- niveau de performance de catégorie II ou III (correspond normalement à un code de classification dont le premier digit est II ou III, sauf si le premier digit est I en raison de la catégorie d'exploitation d'approche) ;
- limite du guidage (2ème digit) : E ;
- niveau de sécurité (continuité de service et intégrité) (3ème digit) :
 - 3 pour des RVR > 100 m ;
 - 4 pour des RVR < 100 m.

En particulier, l'équipement comprend un moniteur lointain.

L'alarme de l'alignement de piste est réglée au mêmes tolérances qu'une installation de catégorie III.

Un panneau d'état est installé (voir VI.4.1.3.3).

L'aire critique associée au radiophare d'alignement de piste est déterminée conformément aux dispositions de IV.4.4.1. Compte-tenu du type d'opération pratiquée, cette aire critique est protégée par des barrières frangibles sans effet sur le rayonnement de l'ILS.

IX.5 EQUIPEMENT EN AIDES VISUELLES AU DECOLLAGE

Les spécifications du I.5 sont complétées par les dispositions suivantes.

IX.5.1 Balisage par marques

Le balisage par marques est conforme aux spécifications de VI.5.1 (piste avec approche de précision de catégorie III), exception faite des marques de zone de toucher des roues.

IX.5.2 Panneaux de signalisation.

Les panneaux de signalisation sont conformes à ceux exigés pour les aérodromes homologués pour les approches de précision de catégorie III (voir VI.5.3).

IX.5.3 Balisage lumineux

Les spécifications du I.5.3 sont complétées par les dispositions suivantes.
Le balisage lumineux respecte les critères du tableau IX.1.

TABLEAU 9.1
Balisage lumineux des pistes de décollage par RVR < 150 m

Type de balisage	Configuration/Équipement	Observations
Balisage avant seuil quand le seuil est décalé	Lorsque le seuil est décalé, les <u>feux de bord de piste</u> placés entre l'entrée de la piste et le seuil sont rouges, vus du côté de l'approche. Le guidage axial pour le décollage depuis le début de la piste jusqu'au seuil du décollage est assuré par l'un de ces dispositifs : au moyen d'un dispositif lumineux d'approche (encastré) si son réglage d'intensité permet d'assurer le guidage sans risque d'éblouissement ; au moyen de feux d'axe de piste blancs.	
Piste		
Balisage lumineux de piste a) seuil b) axe c) bord d) extrémités	Idem balisage lumineux de catégorie III.	Voir VI.5.3.
Prolongement d'arrêt (s'il existe)		Voir I.5.3.4.5.
Voie de circulation		
Balisage lumineux d'entrée de piste axe	Feux haute intensité de couleur verte (voir figure 6.3).	Voir VI.5.3.
Balisage lumineux des voies de circulation a) axe b) bord c) barres d'arrêt	Idem catégorie III.	Voir VI.5.3. (également pour les feux de protection de piste et feux sur voie de service)

IX.6 MESURE DE LA VISIBILITE

Compte tenu de la nécessité d'avoir une connaissance de la visibilité sur la plus grande partie de la piste (notamment en cas d'accélération/arrêt), les déterminations de RVR sont effectuées à l'aide d'au moins deux visibilimètres implantés au seuil, et à mi-piste. Un troisième visibilimètre peut être exigé en fonction des règles opérationnelles édictées par le SFACT.

Les valeurs de RVR sont fournies aux contrôleurs par des indicateurs à lecture directe et enregistrées et conservées conformément au IV.6.1.

IX.7 PROCEDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITE (LVP)

IX.7.1 Généralités

Les décollages par RVR < 150 m ne sont possibles que si les procédures d'exploitation par faible visibilité ou LVP sont en vigueur.

IX.7.2 Mise en œuvre

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

- des dispositions sont prises pour qu'un cas de panne affectant l'alimentation électrique un temps maximum de commutation de 1 seconde soit respecté ;
- les aires critiques et les aires sensibles de l'ILS sont dégagées et celui-ci est verrouillé (voir VI.7.4.1) ;
- les mesures de protection contre les intrusions sont en place (voir VI.7.9) ;
- le balisage lumineux est allumé ;
- les barres d'arrêt sont allumées ;
- les panneaux sont éclairés ;
- le SSLIA est en état d'alerte (voir VI.7.11).

IX.7.3 Information des équipages - Phraséologie

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

La phraséologie utilisée sera la suivante :

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

IX.7.4 Cas particulier des aérodromes avec service AFIS ou sans organisme ATS

Sur les aérodromes avec services AFIS ou l'absence d'organisme ATS, de telles opérations ne sont pas possibles. En effet, les agents AFIS n'étant pas habilités à donner des clairances, ils ne pourront donc pas mettre en œuvre toutes les procédures associées à ce type d'opérations (espacement du trafic, barres d'arrêt, ...).

IX.7.5 Alignement pour le décollage en condition LVP

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

IX.7.6 Situations dégradées

IX.7.6.1 Alimentation électrique de secours

En cas de panne de l'alimentation électrique de secours, les décollages par RVR < 150 m sont interdits.

IX.7.6.2 Aides radioélectriques

Les décollages par RVR < 150 m sont interdits si :

- le fonctionnement dégradé du localizer empêche les approches de précision de catégorie III (voir panneau d'état, VI.4.1.3.3).
- le moniteur lointain est en panne ou en fonctionnement dégradé.

IX.7.6.3 Aides visuelles

En cas de panne partielle (dans le cas d'une panne d'une boucle d'alimentation lorsqu'il y en a plusieurs pour une même fonction de balisage) du balisage latéral ou axial, les décollages par RVR < 150 m sont interdits.

Sur les portions de voies de circulation desservant la piste, l'absence de la ligne de feux d'axe voie de circulation impose une RVR \geq 150 m :

- de jour ;
- de nuit avec balisage latéral lumineux.

Dans tous les cas, l'information de la panne partielle ou totale du dispositif est donnée au pilote.

IX.7.6.4 Aides météorologiques

En cas de fonctionnement dégradé, les dispositions pour pistes approches de précision de catégorie III (voir VI.7.12.4) sont applicables aux pistes avec décollages par faible visibilité (RVR < 150 m).

IX.8 OPERATIONS DE MAINTENANCE

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

IX.8.1 **Piste**

L'objectif du système d'entretien préventif du balisage lumineux d'une piste utilisée pour les décollages par RVR < 150 m est d'assurer qu'au moins :

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

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

IX.8.2 **Voie de circulation**

L'objectif du système d'entretien d'une voie utilisée par RVR < 150 m est de ne pas permettre de l'existence de deux feux contigus hors service.

