

**ANNEXE B**  
**SUIVI DE L'HOMOLOGATION**

\*\*\*\*\*

**PISTES UTILISEES EN CONDITIONS DE VOL AUX INSTRUMENTS**  
**AVEC APPROCHES DE PRECISION DE CATEGORIE II ET III OU**  
**AVEC DECOLLAGES PAR RVR < 150 M**



## **ANNEXE B : SUIVI DE L'HOMOLOGATION**

### **PISTES UTILISEES EN CONDITIONS DE VOL AUX INSTRUMENTS AVEC APPROCHES DE PRECISION DE CATEGORIE II ET III OU AVEC DECOLLAGES PAR RVR < 150 M**

#### **B.I ORGANISATION DU SUIVI D'HOMOLOGATION**

Afin de s'assurer du maintien dans le temps des conditions qui ont prévalu à l'homologation, un comité local, présidé par le directeur ou chef de service de l'aviation civile territorialement compétent ou le directeur général d'Aéroports de Paris est constitué, dès que l'homologation a été prononcée conformément au présent arrêté.

#### **B.II ROLE DU COMITE LOCAL**

Le comité local examine les éléments de conformité de l'homologation de la piste pour les approches de précision de catégorie II ou III et pour les décollages par RVR < 150 m, conformément aux chapitres correspondants de l'annexe au présent arrêté.

Ce comité peut proposer à l'autorité à laquelle il est rattaché toute mesure qui lui paraît nécessaire pour remplir sa mission.

Dans le cas où les conditions d'homologation ne sont plus remplies, il peut proposer à cette même autorité des mesures conservatoires ; l'autorité à laquelle il est rattaché soumettra alors au Directeur de la Navigation Aérienne des propositions au sujet de la suspension de l'homologation ou de son maintien assorti de restrictions opérationnelles.

#### **B.III COMPOSITION DU COMITE LOCAL**

Le comité local est composé, en plus de son président, des directeurs des aérodromes concernés, des chefs de districts ou de délégations régionales concernés, de spécialistes des aides radioélectriques (en particulier : de l'ILS), des aides visuelles, des bases aériennes, du transport aérien et d'un représentant de Météo-France.

L'assistance de spécialistes du STNA, du SFACT, du SBA, du STBA, du SCTA et de la DNA peut être demandée.

#### **B.IV FONCTIONNEMENT**

Le comité local se réunit au moins une fois tous les deux ans, avec des réunions intermédiaires en tant que de besoin (en cas de travaux, par exemple).

Ces réunions permettent de dresser un bilan de l'application de la réglementation et des difficultés éventuelles rencontrées et de proposer des mesures visant à améliorer les anomalies constatées.

Un comité local est défini pour chaque piste homologuée.

L'organisation des réunions de comités locaux est définie par l'autorité à laquelle ils sont rattachés. Une même réunion peut avoir pour objet l'examen de plusieurs pistes. Le rapport de la réunion du comité local doit être adressé à la DNA, au SFACT, au STNA, au SBA, au STBA, au SCTA et à METEO-FRANCE.



## **B.V DISPOSITIONS RELATIVES AU SUIVI DES CONDITIONS D'HOMOLOGATION**

### **B.V.1 Suivi d'homologation**

Le suivi des conditions d'homologation par le comité défini en B.II porte essentiellement sur le contrôle des mêmes éléments de conformité que ceux examinés lors de l'homologation, soit :

- dégagements de l'aérodrome et franchissement des obstacles,
- caractéristiques physiques de la piste et de ses abords,
- alimentation électrique,
- aides radioélectriques,
- aides visuelles,
- mesure de la RVR et mesure de la base des nuages,
- consignes d'exploitation par faible visibilité (LVP),
- documentation aéronautique.

Les critères d'homologation sont spécifiés, pour chacun de ces domaines, dans la partie A de l'annexe au présent arrêté.

#### **B.V.1.1 Dégagements de l'aérodrome et franchissement des obstacles**

Il est nécessaire d'effectuer :

- la surveillance du respect des servitudes aéronautiques, de la création de nouveaux obstacles, de la modification d'obstacles existants (notamment : croissance de la végétation) ;
- des relevés d'obstacles tous les 5 ans, pour mettre à jour les cartes figurant dans l'AIP.

#### **B.V.1.2 Caractéristiques physiques de la piste et de ses abords**

Il est nécessaire de surveiller le vieillissement de la piste, l'état de la bande, l'aire d'emploi du radioaltimètre, les aires de sécurité d'extrémité de piste et les travaux éventuels.

#### **B.V.1.3 Alimentation électrique**

Il est nécessaire de s'assurer de la mise en œuvre d'un système de maintenance préventive et corrective des dispositifs.

#### **B.V.1.4 Aides radioélectriques**

Le suivi de l'homologation des ILS est contrôlé conformément aux dispositions relatives à l'homologation des aides non visuelles normalisées d'approche de précision et d'atterrissage ILS ou MLS, fixées par arrêté interministériel (1).

Le fonctionnement du panneau d'état est vérifié.

En outre, la surveillance du respect des servitudes des aides radioélectriques est réalisée.

Le contrôle de l'état des clôtures (et chaînes barrant les accès) des aires critiques des radiophares d'alignement de piste et de descente de l'ILS est effectué.

#### **B.V.1.5 Aides visuelles**

Les procédures relatives aux opérations de maintenance et de contrôle des aides visuelles sont conformes aux spécifications du STNA et complétées par les dispositions de ce paragraphe.

##### **B.V.1.5.1 Objectif du système préventif d'entretien du balisage lumineux**

Les objectifs du système préventif d'entretien des aides visuelles de la piste sont définis conformément aux dispositions de VI.8 et de IX.8 de la partie A pour les pistes avec approche de précision de catégorie II ou III et les décollages par faible visibilité (RVR < 150 m).

---

(1) Arrêté du 19 septembre 2002 relatif à l'homologation des aides non visuelles d'approche et d'atterrissage ILS et MLS.



**B.V.1.5.2** Contrôles des aides visuelles

Le suivi est basé sur le contrôle des performances opérationnelles des aides visuelles qui avaient été validées lors de l'homologation : balisage de l'approche, de la piste et des voies de circulation.

Feux et panneaux lumineux :

L'état des feux et des panneaux, leur fonctionnement, la qualité de l'éclairage, sont surveillés. La végétation située devant les panneaux ou les feux élevés est surveillée de manière à ce qu'elle ne masque pas leur visibilité.

L'état de leur alimentation électrique est surveillée (régulation de courant, isolement,..., le cas échéant fonctionnement en secours inversé,...).

La télécommande et la télésignalisation du dispositif de balisage sont vérifiés.

Balisage par marques :

Les marques sont entretenues de manière suffisante. Une attention particulière est apportée aux marques d'axes de piste sur les pistes homologuées avec catégorie II/III ou aux décollages par faible visibilité (RVR < 150 m).

Balisage d'obstacle :

Le suivi du balisage des obstacles situés sur l'aérodrome et aux abords est assuré.

**B.V.1.5.3** Visites de contrôle du STNA

Le STNA est chargé d'organiser des visites de contrôle régulières, pour chaque aérodrome utilisé pour des approches de précision de catégorie II ou III ou des décollages par faible visibilité (RVR < 150 m).

Le but de ces visites est de contrôler, à intervalles réguliers, que le niveau de la maintenance préventive est suffisant et de surveiller le vieillissement des installations de balisage. Ces visites comprennent une partie contrôle au sol et une partie contrôle en vol de nuit avec prise de photographies du balisage. Elles sont basées sur les spécifications du STNA relatives aux consignes de contrôle du balisage.

**B.V.1.6** Mesure de la RVR et mesure de la base des nuages

Une vérification régulière de la conformité des installations météorologiques en référence aux paragraphes pertinents de la partie A du présent arrêté est effectuée par Météo-France.

**B.V.1.7** Consignes d'exploitation par faible visibilité (LVP)

Il est nécessaire :

- d'assurer la mise à jour des consignes LVP, en fonction de l'évolution des infrastructures de l'aérodrome et de la réglementation et s'assurer de leur cohérence avec les exigences de la sécurité.
- de vérifier que l'application pratique de ces consignes est correcte et de procéder aux compléments de formation nécessaires en cas de difficultés.

**B.V.1.8** Documentation aéronautique

Il est nécessaire de vérifier l'exactitude des renseignements concernant l'aérodrome, publiés dans l'AIP, en particulier lors de changements dans la documentation aéronautique.

**B.V.2** Maintien de l'homologation au niveau de l'aérodrome

Les procédures des opérations de maintenance et de contrôle réguliers (voir I.7.9) des installations et équipements de l'aérodrome contribuent au maintien des spécifications techniques relatives aux installations et équipement exigées dans le cadre de l'homologation.

Pour garantir le maintien des conditions d'homologation, les interventions et procédures d'exploitation entrant dans le cadre de l'homologation sont référencées dans le système de gestion de la sécurité des opérations aériennes. En particulier, il est nécessaire de mettre en place, au niveau de chaque aérodrome concerné et sous la responsabilité de l'autorité hiérarchique locale responsable de cet aérodrome un processus de contrôle préventif et un processus de suivi des incidents de manière à assurer la traçabilité de l'ensemble des dysfonctionnements.

