

Annexe 3 - Exploitation des aérodromes

Table des matières

| | |
|--|----|
| Chapitre A – Données aéronautiques | 5 |
| OPS.FR.A.005 Données relatives à l'aérodrome | 5 |
| OPS.FR.A.005.1 Généralités..... | 5 |
| OPS.FR.A.005.2 Caractéristiques dimensionnelles de l'aérodrome et renseignements connexes..... | 5 |
| OPS.FR.A.005.3 Résistance des chaussées revêtues | 7 |
| OPS.FR.A.005.4 Distances déclarées | 7 |
| OPS.FR.A.010 Qualité des données..... | 8 |
| OPS.FR.A.015 Coordination avec le prestataire de services d'information aéronautique.... | 9 |
| OPS.FR.A.035 Validation et vérification des données | 9 |
| OPS.FR.A.057 Création de NOTAM | 9 |
| OPS.FR.A.060 Communication de l'état de surface des chaussées revêtues | 10 |
| OPS.FR.A.060.1 Généralités..... | 10 |
| OPS.FR.A.060.2 Renseignements relatifs à l'aire de mouvement | 11 |
| OPS.FR.A.060.3 Élaboration du rapport initial sur l'état de surface des pistes..... | 11 |
| OPS.FR.A.060.4 Communication du rapport sur l'état de surface des pistes et information aéronautique | 13 |
| OPS.FR.A.060.5 Mise à jour du rapport sur l'état de surface des pistes | 13 |
| OPS.FR.A.060.6 Indisponibilité des moyens nécessaires à l'évaluation ou la communication de l'état de surface des pistes | 13 |
| OPS.FR.A.060.7 Personnel | 14 |
| OPS.FR.A.070 Informations sur le dispositif lumineux | 14 |
| OPS.FR.A.075 Cartes..... | 14 |
| OPS.FR.A.080 Informations sur les aides à la radionavigation et à l'atterrissement | 14 |
| OPS.FR.A.085 Informations sur la pénétration de la surface du segment à vue (VSS) | 14 |
| Chapitre B – Services opérationnels, équipements et installations de l'aérodrome | 15 |
| OPS.FR.B.003 Transfert des activités - transmission des informations opérationnelles | 15 |
| OPS.FR.B.005 Plan d'urgence..... | 15 |
| OPS.FR.B.010 Sauvetage et lutte contre l'incendie des aéronefs | 15 |
| OPS.FR.B.011 Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés | 15 |
| OPS.FR.B.015 Surveillance et inspection des aires de mouvement et des installations associées | 16 |
| OPS.FR.B.015.1 Applicabilité | 16 |
| OPS.FR.B.015.2 Généralités..... | 16 |

| | |
|---|----|
| OPS.FR.B.015.3 Programme d'inspections | 16 |
| OPS.FR.B.015.4 Fréquence des inspections | 17 |
| OPS.FR.B.015.5 Traçabilité des inspections | 18 |
| OPS.FR.B.015.6 Procédures relatives aux inspections | 18 |
| OPS.FR.B.015.7 Coordination avec le prestataire de services de circulation aérienne . | 18 |
| OPS.FR.B.015.8 Personnel | 18 |
| OPS.FR.B.015.9 Autres aérodromes soumis à la surveillance et inspection de l'aire de mouvement et des installations associées | 19 |
| OPS.FR.B.016 Programme de contrôle des objets intrus (FOD) | 20 |
| OPS.FR.B.020 Prévention du risque animalier..... | 20 |
| OPS.FR.B.024 Autorisation de conduire | 20 |
| OPS.FR.B.027 Exploitation des véhicules..... | 21 |
| OPS.FR.B.030 Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface | 22 |
| OPS.FR.B.031 Communications..... | 22 |
| OPS.FR.B.033 Contrôle des piétons..... | 22 |
| OPS.FR.B.035 Exploitation en conditions hivernales..... | 23 |
| OPS.FR.B.037 Évaluation de l'état de surface et détermination d'un code d'état de piste | 23 |
| OPS.FR.B.037.1 Généralités..... | 23 |
| OPS.FR.B.037.2 Détermination initiale d'un code d'état de piste..... | 24 |
| OPS.FR.B.037.3 Réévaluation d'un code d'état de piste..... | 26 |
| OPS.FR.B.037.4 Suivi continu de l'état de surface de piste : utilisation des AIREP | 27 |
| OPS.FR.B.037.5 Personnel | 27 |
| OPS.FR.B.040 Exploitation de nuit..... | 28 |
| OPS.FR.B.045 Procédures d'exploitation par faible visibilité | 28 |
| OPS.FR.B.045.1 Applicabilité..... | 28 |
| OPS.FR.B.045.2 Objet..... | 28 |
| OPS.FR.B.045.3 Coordination avec le PSCA..... | 29 |
| OPS.FR.B.045.4 Approbation par l'autorité administrative | 29 |
| OPS.FR.B.045.5 Publication..... | 29 |
| OPS.FR.B.046 Opérations avec crédits par faible visibilité | 30 |
| OPS.FR.B.046.1 Opérations EFVS-A | 30 |
| OPS.FR.B.046.2 Opérations EFVS-L..... | 30 |
| OPS.FR.B.047 Autres opérations avec crédits (EFVS 200) | 30 |
| OPS.FR.B.048 Opérations soumises à autorisation spéciale (SA CAT I)..... | 30 |
| OPS.FR.B.055 Qualité des carburants | 31 |
| OPS.FR.B.065 Surveillance de l'état des aides visuelles et des systèmes électriques..... | 31 |

| | |
|---|----|
| OPS.FR.B.070 Sécurité lors de travaux sur l'aérodrome..... | 32 |
| OPS.FR.B.070.1 Procédure travaux..... | 32 |
| OPS.FR.B.070.2 Planification et autorisation des travaux..... | 32 |
| OPS.FR.B.070.3 Communication avec le prestataire de service d'information aéronautique..... | 32 |
| OPS.FR.B.070.4 Remise en service | 32 |
| OPS.FR.B.070.5 Marques de seuil décalé et de points cibles temporaires..... | 32 |
| OPS.FR.B.071 Fermeture d'une piste ou d'une voie de circulation | 33 |
| OPS.FR.B.071.1 Généralités..... | 33 |
| OPS.FR.B.071.2 Marques de piste fermée | 33 |
| OPS.FR.B.071.3 Marques de voie de circulation fermée..... | 33 |
| OPS.FR.B.071.4 Balisage lumineux de piste fermée | 33 |
| OPS.FR.B.072 Zone inutilisable..... | 33 |
| OPS.FR.B.072.1 Feux de zone inutilisable | 33 |
| OPS.FR.B.072.2 Balises de zone inutilisable | 34 |
| OPS.FR.B.075 Protection de l'aérodrome et de ses abords | 34 |
| OPS.FR.B.080 Marquage et balisage lumineux des véhicules..... | 34 |
| OPS.FR.B.080.1 Généralités..... | 34 |
| OPS.FR.B.090 Utilisation de l'aérodrome par des aéronefs dont les caractéristiques excédent celles des infrastructures de l'aérodrome | 35 |
| OPS.FR.B.095 Consignes d'exploitation particulières relatives aux activités mixtes ou exclusives planeurs | 35 |
| OPS.FR.B.096 Exploitation d'un doublet de pistes parallèles..... | 36 |
| OPS.FR.B.100 Suspension des opérations et fermeture de la piste | 36 |
| Chapitre C – Maintenance des aérodromes..... | 38 |
| OPS.FR.C.005 Entretien – Généralités | 38 |
| OPS.FR.C.010 Entretien des chaussées, autres surfaces de terrain et évacuations | 38 |
| OPS.FR.C.010.1 Exigences générales | 38 |
| OPS.FR.C.010.2 Exigences additionnelles applicables aux pistes longues | 38 |
| OPS.FR.C.011 Opérations en surcharge | 41 |
| OPS.FR.C.015 Entretien des systèmes électriques et dispositifs lumineux | 41 |
| OPS.FR.C.015.1 Applicabilité..... | 41 |
| OPS.FR.C.015. Objectifs de performance..... | 41 |
| OPS.FR.C.015. Niveaux de service | 43 |
| OPS.FR.C.015. Inspections et actions correctives | 43 |
| OPS.FR.C.016 Entretien des marques et panneaux | 44 |
| Chapitre D – Gestion des aires de trafic | 45 |

| | |
|--|----|
| OPS.FR.D.001 Applicabilité | 45 |
| OPS.FR.D.002 Activités liées à la sécurité de la gestion des aires de trafic | 45 |
| OPS.FR.D.005 Délimitation des aires de trafic..... | 45 |
| OPS.FR.D.015 Gestion des mouvements d'aéronefs sur les aires de trafic | 45 |
| OPS.FR.D.025 Attribution des postes de stationnement d'aéronefs | 46 |
| OPS.FR.D.030 Guidage des aéronefs | 46 |
| OPS.FR.D.035 Guidage et stationnement des aéronefs | 46 |
| OPS.FR.D.040 Départ de l'aéronef du poste de stationnement | 47 |
| OPS.FR.D.050 Alerte des services d'urgence..... | 48 |
| OPS.FR.D.055 Protection contre le souffle..... | 48 |
| OPS.FR.D.060 Précautions pendant l'avitaillement des aéronefs | 48 |
| OPS.FR.D.080 Formation des placeurs..... | 49 |

Chapitre A – Données aéronautiques

OPS.FR.A.005 Données relatives à l'aérodrome

OPS.FR.A.005.1 Généralités

(a) Collecte

Sans préjudice de la réglementation relative à l'information aéronautique, l'exploitant d'aérodrome détermine, documente et met à jour, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, les données relatives à l'aérodrome et aux services disponibles.

Ces données comprennent, sans s'y limiter :

- (1) le point de référence de l'aérodrome ;
- (2) les altitudes respectives de l'aérodrome et de la piste ;
- (3) lorsqu'elle existe, l'altitude de la TLOF et l'altitude de chaque seuil de la FATO, le cas échéant ;
- (4) la température de référence de l'aérodrome ;
- (5) les caractéristiques dimensionnelles de l'aérodrome et renseignements connexes, conformément à l'OPS.FR.A.005.2 ;
- (6) la résistance des chaussées revêtues, conformément à l'OPS.FR.A.005.3 ;
- (7) les distances déclarées, conformément à l'OPS.FR.A.005.4 ;
- (8) l'état de l'aire de mouvement et des installations connexes ;
- (9) les renseignements relatifs au niveau de protection assuré aux fins du sauvetage et de la lutte contre l'incendie des aéronefs ; et
- (10) les renseignements relatifs aux indicateurs visuels de pente d'approche associées à la piste (respectivement à la FATO, le cas échant) : emplacement, type, angle nominal de pente d'approche, hauteur minimale des yeux du pilote au-dessus du seuil, angle et sens du décalage lorsque l'axe du dispositif n'est pas parallèle à l'axe de la piste (respectivement à la FATO, le cas échéant) ;
- (11) les données relatives au terrain et aux obstacles situés dans l'emprise de l'aérodrome : coordonnées, altitude, hauteur, type, feux et marques ;
- (12) les données relatives à l'activité planeurs et aux opérations de treuillage, lorsqu'elles sont pratiquées sur l'aérodrome, incluant :
 - la position de la piste de lancement au treuil et ses caractéristiques : dimensions, type de surface ;
 - la position des zones spécifiques à l'activité planeurs, lorsqu'elles existent, et leur caractéristiques : dimensions, type de surface ; et
 - l'altitude de largage des planeurs.

(b) Fourniture

L'exploitant d'aérodrome fournit les données pertinentes relatives à l'aérodrome au prestataire de service d'information aéronautique, conformément aux dispositions spécifiques applicables et aux accords établis.

OPS.FR.A.005.2 Caractéristiques dimensionnelles de l'aérodrome et renseignements connexes

(a) Les données suivantes sont mesurées ou décrites, selon le cas, pour chaque partie de l'aérodrome :

- (1) Piste : orientation vraie au centième de degré près, numéro d'identification, longueur, largeur et emplacement du seuil décalé arrondis au mètre le plus proche, pente longitudinale, 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'obstacle (OFZ), le cas échéant.

- (2) Bande, aire de sécurité d'extrémité de piste et prolongement d'arrêt : longueur et largeur arrondies au mètre le plus proche et type de surface ;
- (3) Système d'arrêt : emplacement (extrémité de piste), description ;
- (4) Voies de circulation : identification, largeur, type de surface ;
- (5) Aire de trafic : type de surface, postes de stationnement d'aéronef ;
- (6) Limites de l'aire de manœuvre ;
- (7) Prolongement dégagé : longueur arrondie au mètre le plus proche, profil du sol ;
- (8) Marques et feux de la piste, des voies de circulation et des aires 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 et les barres d'arrêt, ainsi que l'emplacement et le type du système de guidage visuel pour l'accostage ;
- (9) Emplacement et fréquence radio de tout point de vérification VOR d'aérodrome ;
- (10) Emplacement et identification des itinéraires normalisés de circulation à la surface ;
- (11) Distances, arrondies au mètre le plus proche, des éléments d'alignement de piste et d'alignement de descente composant un ILS ou de l'antenne d'azimut et de site d'un MLS, par rapport aux extrémités des pistes correspondantes ;
- (12) Aire destinée à l'usage exclusif des hélicoptères, lorsqu'elle existe et lorsqu'applicable :
 - TLOF : dimensions arrondies au mètre ou au pied le plus proche, type de surface ;
 - FATO : type de FATO, orientation vraie au centième de degré près, numéro d'identification (le cas échéant), dimensions arrondies au mètre ou au pied le plus proche, pente, type de surface ;
 - aire de sécurité : dimensions, type de surface ;
 - prolongement dégagé : dimensions arrondies au mètre ou au pied le plus proche, profil du sol ;
 - voie de circulation au sol pour hélicoptères : désignation, largeur, type de surface ;
 - aire de trafic : type de surface, postes de stationnement d'hélicoptère ;
 - résistance des FATO, TLOF et des postes de stationnement pour hélicoptères ;
 - marques et feux de la FATO, de la TLOF, des voies de circulation et des postes de stationnement pour hélicoptères ;
 - conditions d'exploitation de nuit (« oui » ou « non »).

(b) Les coordonnées géographiques :

- (1) de chaque seuil, si applicable ;
- (2) du centre géométrique de chaque TLOF, le cas échéant ;
- (3) des points appropriés de l'axe de voie de circulation ; et
- (4) de chaque poste de stationnement d'aéronef ;

sont mesurées et communiquées au prestataire de services d'information aéronautique en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde.

Note. Le WGS-84 est utilisé comme système de référence horizontal (géodésique), tandis que 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.

OPS.FR.A.005.3 Résistance des chaussées revêtues

(a) Applicabilité

L'exploitant d'aérodrome détermine la force portante des chaussées revêtues constituant l'aire de mouvement.

(b) Chaussées accueillant des aéronefs de masse inférieure à 5700kg

Lorsqu'une chaussée est destinée à accueillir des aéronefs dont la masse est inférieure ou égale à 5700kg, l'exploitant d'aérodrome communique les renseignements suivants au prestataire de service d'information aéronautique, en vue de leur publication :

- masse maximale admissible de l'aéronef ;
- pression maximale admissible des pneumatiques.

(c) Chaussées accueillant des aéronefs de masse supérieure à 5700kg

(1) Lorsqu'une chaussée est destinée à accueillir des aéronefs dont la masse est strictement supérieure à 5700kg, l'exploitant d'aérodrome communique sa force portante au prestataire de service d'information aéronautique au moyen de la méthode ACN-PCN, en indiquant les renseignements suivants :

- numéro de classification de la chaussée (PCN) ;
- type de chaussée considéré pour la détermination des ACN et des PCN ;
- catégorie de résistance du terrain de fondation ;
- catégorie de pression maximale des pneumatiques ou pression maximale admissible des pneumatiques ;
- méthode d'évaluation.

Toutefois, lorsque l'exploitant d'aérodrome a déterminé le numéro de classification rationnel (PCR) de tout ou partie des chaussées constituant l'aire de mouvement, il communique la force portante de ces chaussées au prestataire de service d'information aéronautique au moyen de la méthode ACR-PCR, en indiquant les renseignements suivants :

- numéro de classification rationnel de la chaussée (PCR) ;
- type de chaussée considéré pour la détermination des ACR et des PCR ;
- catégorie de résistance du terrain de fondation ;
- catégorie de pression maximale des pneumatiques ou pression maximale admissible des pneumatiques ;
- méthode d'évaluation.

(2) L'ensemble des renseignements listés ci-dessus, en particulier l'ACN et le PCN (respectivement l'ACR et le PCR), sont déterminés conformément aux procédures normalisées qui sont associées à la méthode ACN-PCN (respectivement la méthode ACR-PCR).

OPS.FR.A.005.4 Distances déclarées

(a) Pour chaque piste, l'exploitant d'aérodrome :

- (1) détermine les « distances déclarées » conformément aux indications de l'INFR.FR.B.035¹ ; et
- (2) communique ces distances arrondies au mètre le plus proche au prestataire de service d'information aéronautique ainsi qu'au prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome, conformément à l'exemple présenté par la figure A-1.

¹ Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

- (b) Pour chaque aire destinée à l'usage exclusif des hélicoptères située sur le même emplacement que l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome :
- (1) détermine, lorsqu'appllicable : la distance utilisable au décollage (TODAH), la distance utilisable pour le décollage interrompu (RTODAH) et la distance utilisable à l'atterrissage (LDAH) ; et
 - (2) communique ces distances arrondies au mètre le plus proche au prestataire de service d'information aéronautique ainsi qu'au prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome.

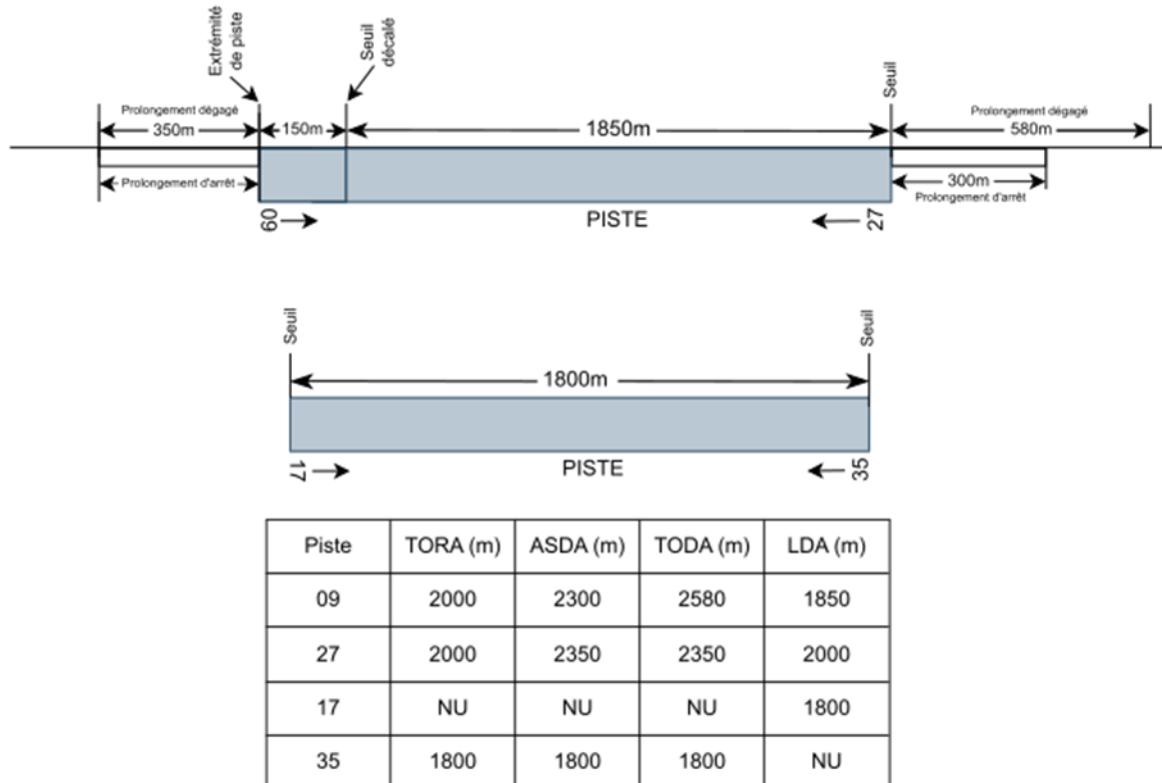


Figure A-1. Communication des distances déclarées (exemple)

Note. Lorsqu'une piste ne peut être utilisée que dans un sens pour le décollage ou l'atterrissage, ou lorsque son exploitation est interdite, il convient de l'indiquer avec la mention « non utilisable » ou l'abréviation « NU ». C'est le cas de la piste 17/35 figurant dans l'exemple ci-dessus.

OPS.FR.A.010 Qualité des données

- (a) Sans préjudice de la réglementation relative à l'information aéronautique, l'exploitant d'aérodrome établit des accords formels avec les prestataires de services et organismes avec lesquels il échange des données ou des informations aéronautiques, et se conforme aux termes de ces accords lorsqu'il transmet des données aéronautiques. Ces prestataires de services et organismes incluent notamment :
- (1) le prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome ;
 - (2) le prestataire de service d'information aéronautique ;
 - (3) les organismes en charge de la fourniture des données topographiques ;
 - (4) les services en charge de la conception des procédures.

- (b) Sans préjudice de la réglementation relative à l'information aéronautique, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que toutes les données relatives à l'aérodrome et aux services disponibles soient fournies avec la qualité requise, conformément aux critères définis dans :
 - le catalogue des données, tel que figurant à l'appendice 1 de l'annexe III du règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission² ; et dans
 - les accords formels établis en application de l'alinéa (a).
- (c) En particulier, les accords établis en application de l'alinéa (a) contiennent les critères à respecter en matière de qualité des données, incluant des critères relatifs à :
 - la précision ;
 - la résolution ;
 - le niveau d'intégrité ;
 - la traçabilité ;
 - la ponctualité ;
 - la complétude ; et
 - le format des données.

OPS.FR.A.015 Coordination avec le prestataire de services d'information aéronautique

- (a) L'exploitant d'aérodrome prend des dispositions pour transmettre au prestataire de service d'information aéronautique, le plus tôt possible :
 - (1) les informations relatives à l'état de l'aire de mouvement, notamment en cas de :
 - travaux de construction ou d'entretien ;
 - surfaces détériorées ;
 - présence de contaminants ;
 - survenance de tout autre danger temporaire, y compris le stationnement d'aéronefs ;
 - (2) les informations relatives au fonctionnement des installations connexes, notamment en cas de défaillance ou de fonctionnement irrégulier des aides visuelles³ ; et
 - (3) toute autre information revêtant une importance particulière pour l'exploitation des aéronefs et de l'aérodrome.
- (b) Lorsqu'il transmet des informations ou données affectant les cartes ou le système de navigation aérienne au prestataire de service d'information aéronautique, l'exploitant d'aérodrome veille à tenir compte des délais nécessaires pour leur préparation, leur édition et leur publication.

OPS.FR.A.035 Validation et vérification des données

L'exploitant d'aérodrome vérifie et valide les données avant transmission au prestataire de service d'information aéronautique, conformément aux prescriptions de l'arrêté relatif à l'information aéronautique.

OPS.FR.A.057 Crédit de NOTAM

- (a) L'exploitant d'aérodrome :

² Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision

³ Conformément aux procédures décrites à l'OPS.FR.B.065

- (1) établit et met en œuvre des procédures relatives à la demande de création et de mise à jour des NOTAM et à la vérification de la tenue à jour de l'information aéronautique ;
- (2) désigne du personnel de l'aérodrome convenablement formé et compétent pour créer les NOTAM et fournir les informations nécessaires à la mise à jour de l'information aéronautique permanente au prestataire de service d'information aéronautique avec lequel il a établi un accord formel, en application de l'OPS.FR.A.010(a) ;
- (b) L'exploitant d'aérodrome demande la création d'un NOTAM notamment lorsqu'il est nécessaire de fournir les informations suivantes :
 - (1) la mise en service, la fermeture ou toute modification importante dans l'exploitation de l'aérodrome, d'une piste ou, le cas échéant, de toute autre aire utilisée pour l'atterrissement et le décollage des aéronefs située dans l'emprise de l'aérodrome ;
 - (2) la mise en service, le retrait ou toute modification importante dans le fonctionnement des services d'aérodrome ;
 - (3) l'indisponibilité de systèmes de secours et secondaires ayant une incidence opérationnelle directe ;
 - (4) la mise en service, le retrait ou toute modification importante d'aides visuelles ;
 - (5) l'interruption de l'exploitation ou le retour à l'exploitation de composants principaux des dispositifs lumineux de l'aérodrome ;
 - (6) l'apparition ou la correction de défauts ou d'entraves majeurs sur l'aire de manœuvre ;
 - (7) des modifications ou des restrictions de la disponibilité de carburant, de lubrifiant et d'oxygène ;
- (c) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que :
 - (1) pour les évènements prévisibles, les NOTAM soient créés suffisamment longtemps à l'avance pour permettre aux parties concernées de prendre les mesures nécessaires ;
 - (2) dans les trois mois à compter de l'émission d'un NOTAM permanent, l'opportunité d'inclure l'information contenue dans le NOTAM dans les produits d'information aéronautique affectés soit étudiée.
- (d) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que :
 - (1) chaque demande de NOTAM soit soumise selon le format et au moyen de l'outil imposés par le prestataire de service d'information aéronautique ; et à ce que
 - (2) chaque demande de SNOWTAM soit soumise selon le format adapté, lorsqu'il est concerné.
- (e) Après la publication d'un NOTAM dont il a fait la demande, l'exploitant d'aérodrome réexamine son contenu afin d'en vérifier l'exactitude.
- (f) L'exploitant d'aérodrome archive les NOTAM dont il a fait la demande ainsi que ceux qui ont été publiés.

OPS.FR.A.060 Communication de l'état de surface des chaussées revêtues

OPS.FR.A.060.1 Généralités

(a) Applicabilité

Les dispositions du présent paragraphe sont applicables aux aérodromes satisfaisant à l'ensemble des conditions suivantes :

- des services de transport aérien commercial sont offerts sur l'aérodrome ;
- ils disposent d'au moins une piste revêtue ;
- ils sont desservis par au moins une procédure d'approche aux instruments ; et
- des services de circulation aérienne sont rendus sur l'aérodrome.

(b) Procédures

L'exploitant d'aérodrome et les autres opérateurs chargés de tout ou partie de l'exploitation de l'aérodrome, le cas échéant, élaborent des procédures relatives à la communication de

renseignements relatifs à la présence de contaminants sur l'aire de mouvement. Ces procédures décrivent au moins les conditions d'élaboration, de communication et d'archivage des rapports sur l'état de surface des pistes, conformément aux dispositions de l'OPS.FR.B.037 et du présent paragraphe.

OPS.FR.A.060.2 Renseignements relatifs à l'aire de mouvement

L'exploitant d'aérodrome communique sans délai au prestataire de services de circulation aérienne et au prestataire de service d'information aéronautique, le cas échéant, les renseignements relatifs à la présence de contaminants sur l'aire de mouvement affectant ou susceptibles d'affecter l'exploitation de l'aérodrome. Ces renseignements incluent notamment les rapports sur l'état de surface des pistes.

OPS.FR.A.060.3 Élaboration du rapport initial sur l'état de surface des pistes

(a) Lorsque des contaminants susceptibles d'affecter l'exploitation des aéronefs sont présents sur une piste, l'exploitant d'aérodrome établit un rapport sur l'état de surface des pistes qui inclut, pour chaque tiers de piste :

- le code d'état de piste, déterminé conformément aux dispositions de l'OPS.FR.B.037 ;
- la description de la contamination, conformément à la terminologie figurant à l'alinéa (c) ;
- l'épaisseur de la contamination, conformément aux indications du tableau A-1 ;
- le pourcentage de surface contaminée, conformément aux indications du tableau A-2.

| Contaminant | Valeurs à communiquer | Changement significatif |
|----------------|-------------------------|-------------------------|
| EAU STAGNANTE | 04, puis valeur évaluée | 3 mm |
| NEIGE FONDANTE | 03, puis valeur évaluée | 3 mm |
| NEIGE MOUILLÉE | 03, puis valeur évaluée | 5 mm |
| NEIGE SÈCHE | 03, puis valeur évaluée | 20 mm |

Tableau A-1 - Evaluation de l'épaisseur des contaminants

| Pourcentage évalué | Pourcentage communiqué |
|--------------------|------------------------|
| 10 - 25 | 25 |
| 26 - 50 | 50 |
| 51 - 75 | 75 |
| 76 - 100 | 100 |

Tableau A-2 - Pourcentage de couverture pour les contaminants

Note 1. Pour l'EAU STAGNANTE, 04 (4 mm) est la valeur minimale de l'épaisseur à laquelle et au-dessus de laquelle l'épaisseur est communiquée (en-dessous et jusqu'à 3 mm, le tiers de piste est considéré MOUILLÉ).

Note 2. Pour la NEIGE FONDANTE, la NEIGE MOUILLÉE et la NEIGE SÈCHE, 03 (3 mm) est la valeur minimale de l'épaisseur à laquelle et au-dessus de laquelle l'épaisseur est communiquée.

Note 3. Au-dessus de 4 mm pour l'EAU STAGNANTE et de 3 mm pour la NEIGE FONDANTE, la NEIGE MOUILLÉE et la NEIGE SÈCHE, une valeur évaluée est communiquée et un changement significatif se rapporte au changement observé pour cette valeur évaluée.

(b) Le rapport sur l'état de surface des pistes comprend deux sections respectivement intitulées « calcul des performances des avions » et « conscience de la situation ». Chacune de ces sections contient une série d'informations présentées dans l'ordre décrit ci-après, en utilisant des caractères compatibles avec le service de l'information aéronautique :

(1) Section calcul des performances des avions :

- a) Indicateur d'emplacement de l'aérodrome
- b) Date et heure de l'évaluation
- c) Numéro d'identification de la piste le plus bas
- d) Code d'état de piste pour chaque tiers de piste
- e) Pourcentage de couverture de contaminant pour chaque tiers de piste
- f) Epaisseur des contaminants solides suivants : neige sèche, neige mouillée, neige fondante ou eau stagnante pour chaque tiers de piste
- g) Description de l'état de surface pour chaque tiers de piste
- h) Largeur de la piste à laquelle le RWYCC s'applique, si elle est inférieure à la largeur publiée

(2) Section conscience de la situation :

- a) Longueur de piste réduite
- b) Chasse-neige basse sur la piste
- c) Sable non adhérent sur la piste
- d) Traitement chimique sur la piste
- e) Congères sur la piste
- f) Congères sur la voie de circulation
- g) Congères à proximité de la piste
- h) Etat des voies de circulation
- i) Etat de l'aire de trafic
- j) Observations en langage clair

(c) L'exploitant d'aérodrome utilise les termes suivants afin de décrire la contamination de chaque tiers de piste :

- EAU STAGNANTE
- EAU SUR NEIGE COMPACTÉE
- GELÉE
- GLACE
- GLACE MOUILLÉE
- MOUILLÉE
- NEIGE COMPACTÉE
- NEIGE FONDANTE
- NEIGE MOUILLÉE
- NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE
- NEIGE MOUILLÉE SUR NEIGE COMPACTÉE
- NEIGE SÈCHE
- NEIGE SÈCHE SUR GLACE
- NEIGE SÈCHE SUR NEIGE COMPACTÉE
- SABLE NON ADHÉRENT
- SÈCHE
- TRAITÉE CHIMIQUEMEN

OPS.FR.A.060.4 Communication du rapport sur l'état de surface des pistes et information aéronautique

- (a) Lorsque la piste est entièrement ou partiellement contaminée par de l'eau stagnante, de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée, ou lorsqu'elle est mouillée suite à l'enlèvement ou au traitement de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée, l'exploitant d'aérodrome :
 - (1) demande au prestataire de service d'information aéronautique la diffusion du rapport sur l'état de surface des pistes au moyen d'un SNOWTAM ; et
 - (2) communique le rapport sur l'état de surface des pistes au prestataire de services de circulation aérienne.
- (b) Lorsque la piste est mouillée sans être contaminée par de l'eau stagnante, de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée, l'exploitant d'aérodrome communique le rapport sur l'état de surface des pistes uniquement au prestataire de services de circulation aérienne.
- (c) Lorsqu'une piste revêtue 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 piste touchée.
- (d) Conformément aux dispositions de l'OPS.FR.A.057, l'exploitant d'aérodrome s'assure à tout moment que les renseignements publiés par la voie de l'information aéronautique sont valides.

OPS.FR.A.060.5 Mise à jour du rapport sur l'état de surface des pistes

- (a) L'exploitant d'aérodrome établit et communique un nouveau rapport sur l'état de surface des pistes dès que :
 - (1) un changement significatif de l'état de la surface de la piste survient en raison de la présence d'eau, de neige, de neige fondante, de glace ou de gelée ;
 - (2) il reçoit toute autre information susceptible de traduire un changement significatif de l'état de surface de la piste, tel qu'un rapport de pilote sur l'efficacité du freinage ; ou dès que
 - (3) la piste n'est plus contaminée.
- (b) Est considéré comme « changement significatif de l'état de surface de piste » :
 - tout changement impliquant la mise à jour du code d'état de piste ;
 - tout changement de type de contaminant ;
 - tout changement de couverture de contaminant modifiant le pourcentage communiqué, conformément aux indications du tableau A-1 ;
 - tout changement significatif de l'épaisseur de contamination, conformément aux indications du tableau A-2.

OPS.FR.A.060.6 Indisponibilité des moyens nécessaires à l'évaluation ou la communication de l'état de surface des pistes

Lorsque les moyens nécessaires à l'évaluation ou la communication de l'état de surface des pistes sont indisponibles, même partiellement, l'exploitant d'aérodrome en informe :

- le prestataire de services de circulation aérienne ; et
- le prestataire de service d'information aéronautique, en vue d'une publication par la voie de l'information aéronautique.

OPS.FR.A.060.7 Personnel

- (a) Conformément aux prescriptions de l'OR.D.017⁴, l'exploitant d'aérodrome dispose, en propre ou au moyen d'une sous-traitance, d'un personnel en nombre suffisant pour communiquer les informations relatives à l'état de surface des pistes.
- (b) L'exploitant d'aérodrome s'assure que le personnel susmentionné est formé de manière adéquate en fonction des tâches qui lui sont affectées. Ces formations portent au moins sur :
 - (1) l'ensemble des thèmes mentionnés à l'OPS.FR.B.015 ;
 - (2) les procédures d'élaboration des rapports d'état de surface des pistes ;
 - (3) les types de contaminants et comptes-rendus associés ;
 - (4) les procédures de demande de SNOWTAM.

OPS.FR.A.070 Informations sur le dispositif lumineux

L'exploitant d'aérodrome communique au prestataire de service d'information aéronautique les informations relatives aux parties du dispositif lumineux de l'aérodrome pour lesquelles les unités d'éclairage sont équipées de diodes électroluminescentes (LED).

OPS.FR.A.075 Cartes

L'exploitant d'aérodrome veille, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, à ce que les cartes relatives à l'aérodrome soient publiées par la voie de l'information aéronautique par le prestataire de service d'information aéronautique.

OPS.FR.A.080 Informations sur les aides à la radionavigation et à l'atterrissement

- (a) L'exploitant d'aérodrome veille, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, à ce que des informations sur les aides à la radionavigation et à l'atterrissement associées aux procédures d'approche aux instruments et de région terminale à l'aérodrome soient fournies au prestataire de service d'information aéronautique.
- (b) L'ensemble de ces informations sont fournies conformément aux dispositions :
 - du règlement d'exécution (UE) 2017/373⁵ (Part. AIS) ;
 - de l'arrêté relatif à l'information aéronautique ; et
 - de l'arrêté relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour
 - l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

OPS.FR.A.085 Informations sur la pénétration de la surface du segment à vue (VSS)

- (3) L'exploitant d'aérodrome veille, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, à ce que des informations sur la pénétration de la surface du segment à vue d'une procédure d'approche aux instruments soient fournies au prestataire de services d'information aéronautique. Ces informations incluent notamment la procédure affectée et les minima opérationnels associés.

⁴ Voir annexe 2 – organisation des exploitants d'aérodromes

⁵ Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la commission du 1 er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne

Chapitre B – Services opérationnels, équipements et installations de l'aérodrome

OPS.FR.B.003 Transfert des activités - transmission des informations opérationnelles

- (a) L'exploitant d'aérodrome prend des mesures adaptées afin d'assurer le transfert des informations opérationnelles pertinentes entre les membres du personnel associés à l'exploitation et à l'entretien de l'aérodrome, lors des relèves entre équipes ou personnes notamment. Ces mesures garantissent la transmission des informations nécessaires à la poursuite des opérations dans des conditions de sécurité.
- (b) Sans préjudice de l'OPS.FR.A.010, l'exploitant d'aérodrome transmet aux organisations qui exploitent ou fournissent des services sur l'aérodrome, le cas échéant, les informations opérationnelles relatives à l'aérodrome et susceptibles d'affecter l'exécution des tâches de leur personnel.

OPS.FR.B.005 Plan d'urgence

- (a) Les dispositions du présent paragraphe sont applicables aux aérodromes :
 - dont l'exploitant est titulaire d'un certificat de sécurité aéroportuaire ; ou
 - sur lesquels sont offerts des services de transport aérien commercial et qui sont équipés d'une piste aux instruments revêtue de 800 mètres au moins.
- (b) L'exploitant d'aérodrome définit, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, un plan d'urgence couvrant les situations d'urgence susceptibles de se produire dans la zone d'aérodrome (ZA) et dans la zone voisine de l'aérodrome (ZVA), telles que définies par la réglementation relative au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs.
- (c) Le plan d'urgence :
 - (1) est proportionné aux conditions d'exploitation des aéronefs et aux autres activités exercées sur l'aérodrome ;
 - (2) prévoit la coordination avec les organisations susceptibles d'être concernées par une intervention face à une situation d'urgence survenant dans la ZA ou dans la ZVA ; et
 - (3) est cohérent avec les dispositions d'urgence définies par les autorités locales, notamment les dispositions spécifiques ORSEC aérodrome (DSOA) définies par le préfet, le cas échéant.
- (d) Lorsque l'exploitant d'aérodrome est titulaire d'un certificat de sécurité aéroportuaire :
 - (1) il met à l'épreuve le plan d'urgence en organisant des exercices périodiquement, de sorte à vérifier sa validité et son adéquation avec les risques associés à l'exploitation de l'aérodrome ; et
 - (2) il analyse les résultats de ces exercices et prend les mesures nécessaires afin d'améliorer l'efficacité de son plan d'urgence.

OPS.FR.B.010 Sauvetage et lutte contre l'incendie des aéronefs

Lorsque l'exploitant d'aérodrome est soumis à la mise en place d'un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs en application de l'article L.6332-3 du code des transports, il se conforme aux dispositions de la réglementation spécifique.

OPS.FR.B.011 Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés

- (a) Lorsque des services de transport aérien commercial sont offerts sur l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome établit un plan relatif aux opérations d'enlèvement des aéronefs

accidentellement immobilisés sur ou à proximité de l'aire de mouvement. Il désigne un coordonnateur pour sa mise en œuvre.

- (b) Le plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés comprend au moins :
 - (1) les coordonnées du coordinateur des opérations d'enlèvement ;
 - (2) les rôles, les actions et les lignes de communication de chaque organisme susceptible d'être impliqué dans la mise en œuvre de ce plan ;
 - (3) une liste des équipements et une liste du personnel disponibles à cette fin sur l'aérodrome ou à proximité ;
 - (4) les dispositions prises afin de garantir la réception rapide des équipements permettant l'enlèvement des aéronefs, lorsqu'ils sont disponibles ailleurs ou lorsqu'ils sont détenus par d'autres organismes, le cas échéant.
- (c) L'exploitant d'aérodrome communique aux exploitants d'aéronefs, sur demande, les coordonnées du coordinateur désigné pour les opérations d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, conformément au plan préalablement établi en application des alinéas (a) et (b).
- (d) L'exploitant d'aérodrome communique au prestataire de service d'information aéronautique les renseignements pertinents sur les moyens disponibles pour l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, conformément au plan visé aux alinéas (a) et (b), en vue de leur publication par la voie de l'information aéronautique. Ces renseignements incluent notamment le type d'aéronef le plus contraignant pour l'enlèvement duquel l'exploitant d'aérodrome dispose d'équipements adaptés.

OPS.FR.B.015 Surveillance et inspection des aires de mouvement et des installations associées

OPS.FR.B.015.1 Applicabilité

Sauf mention contraire, les dispositions du présent paragraphe sont applicables aux aérodromes satisfaisant à l'une au moins des conditions suivantes :

- (1) des services de transport aérien commercial sont offerts sur l'aérodrome ; ou
- (2) l'aérodrome accueille des aéronefs de masse maximale au décollage supérieure à 5700kg ; ou
- (3) des services de circulation aérienne sont rendus sur l'aérodrome.

OPS.FR.B.015.2 Généralités

L'exploitant d'aérodrome surveille l'état de l'aire de mouvement et le statut opérationnel des installations associées afin d'identifier tout défaut ou tout danger potentiel pour la sécurité des aéronefs ou de l'exploitation de l'aérodrome. Il signale sans délai les problèmes ayant un impact sur le plan opérationnel, de façon temporaire ou permanente :

- au prestataire de services de circulation aérienne ;
- au prestataire de service d'information aéronautique ;
- si nécessaire aux usagers, par tout autre moyen de communication adapté.

OPS.FR.B.015.3 Programme d'inspections

- (a) L'exploitant d'aérodrome établit un programme d'inspections destiné à vérifier l'état opérationnel de l'aire de mouvement et des installations associées. Ce programme est adapté au trafic prévu sur l'aérodrome et comprend des inspections quotidiennes et hebdomadaires.
- (b) Ce programme d'inspections comprend au moins :

- (1) le contrôle de l'état apparent de l'aire de mouvement et des installations associées, afin d'identifier :
 - tout objet intrus ;
 - tous travaux de construction ou d'entretien ;
 - toute détérioration visible de la surface des chaussées ;
 - la présence d'eau, de neige, de neige fondante, de glace ou de gelée ;
 - la présence d'agents chimiques, de liquide de déglaçage ou d'autres contaminants ;
 - la présence de congères ou amoncellements de neige ;
 - tout autre danger temporaire, notamment des aéronefs en stationnement ;
 - tout masquage des aides visuelles ;
 - (2) le contrôle du fonctionnement du balisage lumineux et de l'alimentation électrique, conformément à la procédure prévue à l'OPS.FR.B.065 ;
 - (3) la surveillance des abords de l'emprise de l'aérodrome, dans la limite de la portée visuelle, afin :
 - d'identifier la présence d'obstacles susceptibles de percer les surfaces de limitation d'obstacles ;
 - contrôler le balisage des obstacles, le cas échéant ;
 - d'identifier toute activité humaine susceptible de représenter un danger pour les opérations aériennes.
- (c) Les inspections de piste susmentionnées sont réalisées, dans la mesure du possible :
- dans la direction opposée à celle préférentiellement utilisée pour l'atterrissement ou le décollage des aéronefs ; et
 - sans interruption sur toute la longueur de la piste, sauf nécessité opérationnelle.

OPS.FR.B.015.4 Fréquence des inspections

- (a) Les inspections programmées en application du paragraphe B.015.3 sont réalisées :
 - (1) au moins une fois par jour lorsque le chiffre de code le plus élevé attribué à l'une au moins des pistes de l'aérodrome en application du paragraphe GEN.A.005 est 1 ou 2 ;
 - (2) au moins deux fois par jour lorsque le chiffre de code le plus élevé attribué à l'une au moins des pistes de l'aérodrome en application du paragraphe GEN.A.005 est 3 ou 4.
 - (b) Dans chacun des cas précités, la première inspection est réalisée :
 - avant le premier mouvement de transport aérien commercial prévu sur l'aérodrome ;
 - avant l'ouverture des services de circulation aérienne, lorsqu'ils sont rendus sur l'aérodrome.
 - (c) La fréquence minimale de ces inspections peut être réduite les jours où aucun mouvement de transport aérien commercial ou d'aéronef de masse maximale au décollage de plus de 5700kg n'est prévu et que les services de circulation aérienne ne sont pas rendus sur l'aérodrome.
- Dans ce cas, les usagers en sont informés par la voie de l'information aéronautique.
- (d) En supplément de ces inspections quotidiennes, une inspection visant à contrôler :
 - (1) le bon fonctionnement des autres systèmes d'éclairage nécessaires pour la sécurité aérienne ;
 - (2) le bon fonctionnement des systèmes d'évacuation et de collecte des eaux pluviales ; et
 - (3) l'intégrité des clôtures et des autres dispositifs d'accès, est réalisée au moins une fois par semaine.

OPS.FR.B.015.5 Traçabilité des inspections

- (a) L'exploitant d'aérodrome met en place et tient à jour un registre de toutes les inspections de l'aire de mouvement et des installations associées réalisées.
- (b) Pour chaque inspection réalisée, l'exploitant d'aérodrome ou son sous-traitant, le cas échéant, établit un compte-rendu qui permet de vérifier que l'intégralité des points listés au paragraphe B.015.3 ont été inspectés.

OPS.FR.B.015.6 Procédures relatives aux inspections

L'exploitant d'aérodrome et les autres opérateurs en charge de tout ou partie de l'exploitation de l'aérodrome, le cas échéant, élaborent des procédures relatives aux inspections de l'aire de mouvement qui explicitent au moins :

- (1) la fréquence minimale de réalisation des inspections ;
- (2) les types d'observations à entreprendre ;
- (3) les processus de décision associés à la prise de mesures correctives ;
- (4) les actions correctives à prendre à moyen terme ;
- (5) les mesures conservatoires immédiates, le cas échéant ;
- (6) le contenu des comptes rendus d'inspection et les modalités de leur transmission ;
- (7) les mesures à prendre dans le cas où une procédure prévue ne pourrait être appliquée ;
- (8) les modalités de transmission de l'information ;
- (9) les services chargés de l'inspection et de l'information ;
- (10) les modalités d'archivage des registres et des comptes rendus d'inspection.

OPS.FR.B.015.7 Coordination avec le prestataire de services de circulation aérienne

- (a) Lorsque des services de circulation aérienne sont rendus sur l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome établit, avec les prestataires de services ou organismes concernés, des protocoles prévoyant notamment :
 - (1) une coordination préalable à toute inspection de piste afin de s'assurer que celle-ci est libre de tout trafic ;
 - (2) les conditions de pénétration sur l'aire de manœuvre, sans préjudice des dispositions de l'OPS.FR.B.027 ;
 - (3) les procédures de transmission d'informations relatives aux inspections de l'aire de mouvement et à l'évaluation de l'état de surface des chaussées, conformément à l'OPS.FR.A.060 ;
 - (4) les conditions de suspension, de modification ou de reprise des opérations après réalisation d'une inspection.
- (b) L'exploitant d'aérodrome informe sans délai le prestataire de services de circulation aérienne de toute évolution nécessitant une mise à jour des protocoles susmentionnés.

OPS.FR.B.015.8 Personnel

- (a) Sans préjudice des dispositions de l'OR.D.017⁶, l'exploitant d'aérodrome dispose, en propre ou au moyen d'une sous-traitance, d'un personnel en nombre suffisant et formé à la réalisation des inspections de l'aire de mouvement et des installations associées.
- (b) L'exploitant d'aérodrome s'assure que le personnel susmentionné est formé de manière adéquate en fonction des tâches qui lui sont affectées. Ces formations portent au moins sur :

⁶ Voir annexe 2 – organisation des exploitants d'aérodromes

- (1) la connaissance de l'aérodrome, y compris les marques, panneaux indicateurs et feux d'aérodrome ;
- (2) le manuel d'aérodrome, le cas échéant ;
- (3) le plan d'urgence d'aérodrome, le cas échéant ;
- (4) les procédures de demande de NOTAM ;
- (5) les règles de circulation sur l'aérodrome ;
- (6) les procédures de communication par radio, la phraséologie et l'alphabet aéronautique ;
- (7) les procédures et techniques d'inspection des aérodromes comprenant le contrôle des objets intrus ;
- (8) les procédures pour la communication des constats et observations d'inspection ;
- (9) les procédures des services de la circulation aérienne sur l'aire de mouvement, le cas échéant ;
- (10) les procédures d'exploitation par faible visibilité, le cas échéant.

OPS.FR.B.015.9 Autres aérodromes soumis à la surveillance et inspection de l'aire de mouvement et des installations associées

- (a) Lorsque l'aérodrome ne satisfait à aucune des conditions définies à l'OPS.FR.B.015.1, les dispositions suivantes sont applicables.
- (b) L'exploitant d'aérodrome est responsable de la surveillance de l'état de l'aire de mouvement et du statut opérationnel des installations associées. Il signale tout problème ayant un impact sur le plan opérationnel, de façon temporaire ou permanente :
 - au prestataire de service d'information aéronautique ; et
 - si nécessaire aux usagers, par tout autre moyen de communication adapté.
- (c) Des inspections de l'aire de mouvement et des installations associées sont réalisées régulièrement, à une fréquence minimale définie par l'exploitant d'aérodrome et adaptée aux conditions d'exploitation de l'aérodrome.
- (d) Les inspections susmentionnées portent au moins sur :
 - (1) le contrôle de l'état apparent de l'aire de mouvement et des installations associées, afin d'identifier :
 - tout objet intrus ;
 - tous travaux de construction ou d'entretien ;
 - toute détérioration visible de la surface des chaussées ;
 - la présence d'eau, de neige, de neige fondante, de glace ou de gelée ;
 - la présence d'agents chimiques, de liquide de déglaçage ou d'autres contaminants ;
 - la présence de congères ou amoncellements de neige ;
 - tout autre danger temporaire, notamment les aéronefs en stationnement ;
 - tout masquage des aides visuelles ;
 - (2) le contrôle du fonctionnement du balisage lumineux et de l'alimentation électrique, lorsqu'appllicable ;
 - (3) la surveillance des abords de l'emprise de l'aérodrome, dans la limite de la portée visuelle, afin :
 - d'identifier la présence d'obstacles susceptibles de percer les surfaces de limitation d'obstacles ;
 - contrôler le balisage des obstacles, le cas échéant ;
 - d'identifier toute activité humaine susceptible de présenter un danger pour les opérations aériennes.
- (e) L'exploitant d'aérodrome établit des consignes relatives à la prévention contre les dommages causés par des objets sur l'aire de mouvement.

- (f) L'exploitant d'aérodrome met en place et tient à jour un registre de toutes les inspections de l'aire de mouvement et des installations associées réalisées.

OPS.FR.B.016 Programme de contrôle des objets intrus (FOD)

(a) Applicabilité

Les dispositions du présent paragraphe sont applicables aux aérodromes satisfaisant à l'une au moins des conditions suivantes :

- (1) des services de transport aérien commercial sont offerts sur l'aérodrome ; ou
- (2) l'aérodrome accueille des aéronefs de masse maximale au décollage supérieure à 5700kg ; ou
- (3) des services de circulation aérienne sont rendus sur l'aérodrome.

(b) L'exploitant d'aérodrome définit et met en œuvre un programme de prévention des risques liés aux objets intrus (FOD) auquel les organisations exploitant ou fournissant des services sur l'aérodrome sont invitées à participer.

(c) Dans le cadre de ce programme, l'exploitant d'aérodrome :

- (1) veille à ce que les personnels de l'aérodrome soient sensibilisés aux dangers liés aux objets intrus ;
- (2) définit et met en œuvre des mesures visant à prévenir la production d'objets intrus ;
- (3) définit et met en œuvre des procédures visant à :
 - détecter les objets intrus ;
 - supprimer, contenir et éliminer rapidement les objets intrus ; et
 - notifier aux exploitants d'aéronefs la découverte de pièces d'aéronefs dès que possible ;
- (4) collecte et analyse des données afin d'identifier les sources des objets intrus et les tendances les concernant ; et
- (5) met en œuvre les mesures correctives ou préventives associées.

OPS.FR.B.020 Prévention du risque animalier

Lorsque l'exploitant d'aérodrome est tenu d'assurer la prévention du risque animalier en application de l'article L.6332-3 du code des transports, il se conforme aux dispositions de la réglementation spécifique en vigueur.

OPS.FR.B.024 Autorisation de conduire

- (a) La conduite d'un véhicule sur l'aire de mouvement est subordonnée à l'obtention d'une autorisation lorsque :
- (1) l'exploitant d'aérodrome est titulaire d'un certificat de sécurité aéroportuaire ; ou lorsque
 - (2) des services de transport aérien commercial sont offerts sur l'aérodrome et il est équipé d'une piste aux instruments revêtue de 800 mètres au moins.
- (b) L'autorisation de conduire est délivrée pour une durée fixée par l'exploitant d'aérodrome, à toute personne qui :
- (1) exerce une activité nécessitant la conduite d'un véhicule sur l'aire de mouvement ;
 - (2) est titulaire d'un permis de conduire en cours de validité nécessaire à la conduite dudit véhicule ; et
 - (3) a été formée à la conduite dudit véhicule en environnement aéroportuaire, conformément aux dispositions de l'alinéa (d).
- (c) L'exploitant d'aérodrome informe les titulaires d'autorisations de conduire en cours de validité de tout changement significatif des caractéristiques techniques ou opérationnelles de l'aérodrome susceptible d'impacter leur activité.

- (d) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre un programme de formation à la conduite pour les conducteurs aspirant à circuler sur l'aire de mouvement. Ce programme inclut une formation théorique et une formation pratique adaptées aux activités exercées par la personne concernée incluant, en particulier, une formation à la phraséologie et à l'usage de la radiotéléphonie.
- (e) L'autorisation de conduire précise les parties de l'aire de mouvement ou de toute autre aire opérationnelle de l'aérodrome sur lesquelles le conducteur est autorisé à circuler.
- (f) Par dérogation aux (a) et (b), l'exploitant d'aérodrome peut permettre, à titre temporaire, à une personne de conduire un véhicule sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle si ce véhicule est escorté par un véhicule dont le conducteur est titulaire d'une autorisation en cours de validité.

OPS.FR.B.027 Exploitation des véhicules

- (a) L'exploitant d'aérodrome définit et communique aux parties intéressées les conditions techniques d'exploitation des véhicules sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle.
Ces conditions prévoient notamment que les véhicules soient :
 - en état de fonctionnement normal ;
 - adaptés à l'exploitation prévue ; et
 - conformes aux exigences de marquage et de balisage lumineux stipulés à l'OPS.FR.B.080.
- (b) Lorsque que des services de circulation aérienne sont rendus sur l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome :
 - (1) veille à ce que tout véhicule circulant sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle :
 - soit équipé d'une radio permettant une communication bilatérale avec le prestataire de services de circulation aérienne ; et
 - dispose d'un plan carroyé de l'aérodrome, afin de faciliter les comptes-rendus de position et le suivi des instructions de cheminement ;
 - (2) attribue un indicatif d'appel à tout véhicule circulant sur l'aire de manœuvre.
- (c) L'indicatif d'appel susmentionné :
 - est adapté à la fonction du véhicule ;
 - ne crée pas de confusion quant à son identité ; et
 - est défini en coordination avec le prestataire de services de circulation aérienne.
- (d) Lorsqu'aucun service de circulation aérienne n'est rendu sur l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que les conducteurs amenés à circuler sur l'aire de manœuvre disposent de moyens de communication radio portatifs.
- (e) Par dérogation aux alinéas (b) et (d), la circulation sur l'aire de manœuvre d'un véhicule non équipé de radio et dont le conducteur ne dispose pas de moyen de communication radio portatifs peut être autorisée par l'exploitant d'aérodrome, sous réserve que :
 - ce véhicule soit escorté, à tout moment, par un véhicule conforme aux exigences prévues à l'alinéa (a) ; et que
 - aucune procédure d'exploitation par faible visibilité ne soit en vigueur.
- (f) Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de mouvement exploite ce véhicule :
 - (1) uniquement en vertu de l'autorisation du prestataire de services de circulation aérienne et conformément aux instructions données par ce dernier, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome ;
 - (2) en respectant toutes les consignes impératives indiquées au moyen de marques et de panneaux, sauf autorisation contraire du prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome ;

- (3) en respectant toutes les consignes impératives indiquées au moyen de feux ;
 - (4) en respectant les éventuelles consignes locales relatives à la circulation des véhicules ; et
 - (5) en respectant les règles définies par le règlement d'exécution (EU) n°923/2012⁷.
- (g) Lorsqu'il est soumis à l'application de l'OR.FR.E.005⁸, l'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre une procédure relative à la circulation sur l'aire de mouvement et toute autre aire opérationnelle, visant notamment à prévenir le risque d'incursion sur piste. Lorsque des services de circulation aérienne sont rendus sur l'aérodrome, l'élaboration de ladite procédure est coordonnée avec le prestataire concerné.
- (h) La procédure susmentionnée explicite au moins :
- (1) les méthodes de communication avec :
 - le prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome ; ou
 - les équipages des aéronefs, en l'absence de services de circulation aérienne sur l'aérodrome ;
 - (2) les actions à mener en cas de panne des moyens de communication ou des véhicules ; et
 - (3) les consignes de pénétration sur la piste, préalablement à toute inspection réalisée en application de l'OPS.FR.B.015 notamment, incluant au moins :
 - le nécessaire respect des points d'attente avant piste ;
 - les conditions de franchissement des barres d'arrêt, le cas échéant ;
 - les conditions de traversée de piste.

OPS.FR.B.030 Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface

- (a) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que l'aérodrome soit équipé d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS). Le SMGCS :
 - (1) tient compte des caractéristiques de conception et des conditions météorologiques et d'exploitation de l'aérodrome ;
 - (2) est conçu pour contribuer à la prévention :
 - des incursions involontaires d'aéronefs et de véhicules sur une piste en service ; et
 - des collisions entre aéronefs ou entre aéronefs et des véhicules ou entre aéronefs et des objets sur l'aire de mouvement ; et
 - (3) s'appuie sur des moyens et des procédures adaptés.
- (b) L'exploitant d'aérodrome coordonne avec le prestataire de services de circulation aérienne l'élaboration des procédures SMGCS appliquées sur l'aérodrome.

OPS.FR.B.031 Communications

Lorsque des services de circulation aérienne sont rendus sur l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que les conducteurs de véhicules circulant sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle communiquent avec le prestataire concerné conformément à la réglementation applicable.

OPS.FR.B.033 Contrôle des piétons

- (a) L'exploitant d'aérodrome définit les conditions d'accès à l'aire de mouvement et aux autres aires opérationnelles de l'aérodrome. Ces conditions prévoient au moins que :

⁷ Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne

⁸ Voir annexe 2 – organisation des exploitants d'aérodromes

- (1) toute personne autorisée à accéder à ces aires satisfasse aux exigences de formation et de qualification prévues à l'OR.FR.D.017(c)⁹, lorsqu'appllicable ;
 - (2) tout piéton qui accède à ces aires soit équipé de manière adaptée, en portant notamment un vêtement à haute visibilité ; et que
 - (3) tout piéton accédant à l'aire de manœuvre dispose d'un moyen de communication bidirectionnelle avec le prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome.
- (b) L'exploitant d'aérodrome peut, à titre temporaire, accorder l'accès à pied à l'aire de mouvement ou aux autres aires opérationnelles à une personne :
- (1) ne satisfaisant pas aux exigences de formation et de qualification prévues à l'OR.FR.D.017(c) ; ou
 - (2) ne satisfaisant pas aux conditions spécifiées au (b) ; sous réserve qu'elle soit accompagnée par une personne suffisamment formée et qualifiée, conformément à l'OR.FR.D.017(c) lorsqu'appllicable et en mesure de se conformer à l'ensemble des conditions prévues en application du (b).

OPS.FR.B.035 Exploitation en conditions hivernales

- (a) Lorsque l'aérodrome est susceptible d'être utilisé dans des conditions climatiques hivernales, l'exploitant d'aérodrome :
 - (1) dispose de moyens adaptés pour éliminer la neige et la glace susceptibles de s'accumuler sur l'aire de mouvement ; et
 - (2) élabore une procédure relative au déploiement et à la coordination de ces moyens, qu'il met en œuvre chaque fois que nécessaire et aussi rapidement que possible, de manière à garantir que les pistes en service et toute autre aire opérationnelle susceptibles d'être utilisées soient exploitables en toute sécurité par les aéronefs.
- (b) L'exploitant d'aérodrome fournit des informations sur :
 - la disponibilité des moyens de déneigement ;
 - les opérations de contrôle de la neige et de la glace ; et
 - les moyens utilisés pour le traitement de la surface des aires opérationnelles ;
 - au prestataire de service d'information aéronautique pour publication.

OPS.FR.B.037 Évaluation de l'état de surface et détermination d'un code d'état de piste

OPS.FR.B.037.1 Généralités

- (a) Applicabilité
Les dispositions du présent paragraphe sont applicables aux aérodromes satisfaisant à l'ensemble des conditions suivantes :
 - des services de transport aérien commercial sont offerts sur l'aérodrome ;
 - qui disposent d'au moins une piste revêtue ;
 - qui sont desservis par au moins une procédure d'approche aux instruments ; et
 - des services de circulation aérienne sont rendus sur l'aérodrome.
- (b) Procédure d'évaluation de l'état de surface des pistes
L'exploitant d'aérodrome et les autres opérateurs chargés de tout ou partie de l'exploitation de l'aérodrome, le cas échéant, élaborent des procédures relatives à l'évaluation de l'état de surface des pistes. Ces procédures décrivent au moins :
 - les modalités d'évaluation de l'état de surface des pistes ;

⁹ Voir annexe 2 – organisation des exploitants d'aérodromes

- les conditions de réévaluation de l'état de surface des pistes ;
- les conditions d'élaboration des rapports sur l'état de surface des pistes (RCR) ;
- les outils et les modes opératoires utilisés dans le cadre de la caractérisation de l'état de surface des pistes ; et
- les processus de décision consécutifs à la réception des comptes rendus des pilotes sur l'efficacité du freinage (AIREP SPECIAL).

OPS.FR.B.037.2 Détermination initiale d'un code d'état de piste

- (a) Lorsque des contaminants tels que l'eau, la neige, la neige fondante, la glace ou la gelée sont présents sur la piste, l'exploitant d'aérodrome :
 - (1) attribue un code d'état de piste en fonction du type et de l'épaisseur du contaminant ainsi que de la température extérieure, conformément aux matrices RCAM introduites à l'alinéa (b) ;
 - (2) inspecte la piste lorsque son état de surface est susceptible d'avoir changé en raison des conditions météorologiques, évalue l'état de surface de ladite piste et attribue un nouveau code d'état de piste ;
 - (3) utilise les comptes rendus des pilotes sur l'efficacité du freinage pour déclencher la réévaluation du code d'état de piste.
- (b) L'exploitant d'aérodrome utilise la matrice M-1 pour déterminer le code d'état de piste, excepté lorsque l'aérodrome n'est pas susceptible d'être soumis à des conditions météorologiques se traduisant par la présence de neige ou de glace : dans ce cas, la matrice M-2 peut être utilisée.

| Critères d'évaluation | | Critères d'évaluation pour déclassement | |
|-----------------------|--|--|--|
| Code d'état de piste | Description de l'état de surface | Observation sur la décélération de l'avion ou sur la maîtrise en direction | Rapport consultatif du pilote sur l'efficacité du freinage |
| 6 | SÈCHE | -- | -- |
| 5 | <ul style="list-style-type: none"> - GELÉE - MOUILLÉE (La surface de la piste est couverte de toute humidité visible ou de toute eau d'une épaisseur inférieure ou égale à 3 mm) <p><u>Epaisseur inférieure ou égale à 3mm :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - NEIGE FONDANTE - NEIGE SÈCHE - NEIGE MOUILLÉE | La décélération au freinage est normale compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale. | BON |
| 4 | <p><u>Température de l'air extérieur inférieure ou égale à -15 °C :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - NEIGE COMPACTÉE | La décélération au freinage OU maîtrise en direction se situe entre bonne et moyenne. | BON À MOYEN |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> - NEIGE SÈCHE OU NEIGE MOUILLÉE (toute épaisseur) SUR NEIGE COMPACTÉE <p><u>Epaisseur supérieure à 3 mm :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - NEIGE SEICHE - NEIGE MOUILLÉE <p><u>Température de l'air extérieur supérieure à -15°C :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - NEIGE COMPACTÉE | La décélération au freinage est sensiblement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise de la direction est sensiblement réduite. | MOYEN |
| 2 | <p><u>Epaisseur d'eau ou de neige fondante supérieure à 3mm :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - EAU STAGNANTE - NEIGE FONDANTE | La décélération au freinage OU la maîtrise de la direction se situe entre moyenne et faible. | MOYEN À FAIBLE |
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> - GLACE | La décélération au freinage est nettement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est nettement réduite. | FAIBLE |
| 0 | <ul style="list-style-type: none"> - GLACE MOUILLÉE - EAU SUR NEIGE COMPACTÉE - NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE SUR COUCHE DE GLACE | La décélération au freinage est minime à inexistante compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est incertaine. | INFÉRIEUR À FAIBLE |

Matrice M-1. Matrice d'évaluation de l'état des pistes susceptibles d'être soumises à des conditions hivernales

| Critères d'évaluation | | Critères d'évaluation pour déclassement | |
|-----------------------|--|--|--|
| Code d'état de piste | Description de l'état de surface | Observation sur la décélération de l'avion ou sur la maîtrise en direction | Rapport consultatif du pilote sur l'efficacité du freinage |
| 6 | SÈCHE | -- | -- |
| 5 | MOUILLÉE (surface couverte de toute humidité visible ou de toute eau d'une épaisseur inférieure ou égale à 3mm) | La décélération au freinage est normale compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale. | BON |
| 4 | -- | La décélération au freinage OU maîtrise en direction se situe entre bonne et moyenne. | BON À MOYEN |
| 3 | MOUILLÉE GLISSANTE | La décélération au freinage est sensiblement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise de la direction est sensiblement réduite. | MOYEN |
| 2 | EAU STAGNANTE (épaisseur d'eau supérieure à 3mm) | La décélération au freinage OU la maîtrise de la direction se situe entre moyenne et faible. | MOYEN À FAIBLE |
| 1 | -- | La décélération au freinage est nettement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est nettement réduite. | FAIBLE |
| 0 | -- | La décélération au freinage est minime à inexisteante compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est incertaine. | INFÉRIEUR À FAIBLE |

Matrice M-2. Matrice d'évaluation de l'état des pistes non susceptibles d'être soumises à des conditions hivernales

(c) L'exploitant d'aérodrome :

- attribue un code d'état de piste égal à 6, lorsque la surface mouillée ou contaminée représente moins de 10% de la surface équivalente à un tiers de piste ;
- attribue un code d'état de piste égal à 5, lorsque la surface mouillée ou contaminée représente entre 10% et 25% de la surface équivalente à un tiers de piste ;
- décrit en langage clair dans la partie observations de la section « conscience de la situation » du rapport sur l'état de surface des pistes, la zone qui est mouillée ou couverte par le contaminant, si la répartition de celui-ci n'est pas uniforme sur la piste ;
- attribue un code d'état de piste basé sur le contaminant affectant le plus défavorablement les performances des aéronefs en cas de contaminants multiples, lorsque ces contaminants recouvrent plus de 25 % de la surface de la piste sans qu'aucun d'entre eux ne recouvre plus de 25 % d'un tiers de la piste.

OPS.FR.B.037.3 Réévaluation d'un code d'état de piste

- (a) Lorsque l'inspection visuelle l'a conduit à attribuer un code d'état de piste égal à 0 ou 1, l'exploitant d'aérodrome peut réévaluer ce code à la hausse, sous réserve que :
- cette décision s'appuie sur tous les moyens disponibles pour évaluer l'adhérence de la piste (ces moyens peuvent inclure des appareils de mesure de frottement utilisés et étalonnés de manière adéquate) ; et que
 - cette décision ne conduise pas à l'attribution d'un code d'état de piste supérieur à 3.

- (b) Lorsque l'exploitant d'aérodrome réévalue à la hausse un code d'état de piste, il effectue des vérifications fréquentes afin de s'assurer :
 - que les conditions de surface de la piste ne se sont pas détériorées au point de nécessiter l'attribution d'un code d'état de piste inférieur ;
 - du maintien de l'efficacité du traitement de la piste, le cas échéant.
- (c) Lorsque l'inspection visuelle l'a conduit à attribuer un code d'état de piste égal ou supérieur à 2, l'exploitant d'aérodrome ne peut pas le réévaluer à la hausse.

OPS.FR.B.037.4 Suivi continu de l'état de surface de piste : utilisation des AIREP

- (a) L'exploitant d'aérodrome utilise les comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage (AIREP SPECIAL) dans le cadre du processus de suivi continu de l'état de surface d'une piste :
 - à des fins de réévaluation à la baisse du code d'état de piste (dans ce cas, le déclassement tient compte des matrices RCAM introduites à l'A.060.2) ; ou
 - à des fins de réévaluation à la hausse du code d'état de piste, sous réserve que ces comptes rendus soient utilisés en combinaison avec d'autres moyens qui confirment une telle réévaluation.
- (b) L'exploitant d'aérodrome réévalue l'état de surface d'une piste lorsque :
 - deux comptes rendus consécutifs de pilotes (AIREP SPÉCIAL) ont qualifié de FAIBLE l'efficacité de freinage ; et que
 - un code d'état de piste égal ou supérieur à 2 a été attribué.
- (c) L'exploitant d'aérodrome réévalue l'état de surface d'une piste et envisage la suspension des opérations aériennes en coordination avec le prestataire de services de la circulation aérienne lorsqu'un compte rendu de pilote (AIREP SPÉCIAL) a qualifié d'INFÉRIEUR À FAIBLE l'efficacité de freinage.

OPS.FR.B.037.5 Personnel

- (a) Sans préjudice des dispositions de l'OR.D.017¹⁰, l'exploitant d'aérodrome dispose, en propre ou au moyen d'une sous-traitance, d'un personnel en nombre suffisant et formé pour évaluer l'état de surface et déterminer le code d'état de piste.
- (b) L'exploitant d'aérodrome s'assure que le personnel susmentionné est formé de manière adéquate en fonction des tâches qui lui sont affectées. Ces formations portent au moins sur :
 - (1) l'ensemble des sujets cités à l'OPS.FR.B.015.8 ;
 - (2) les procédures d'élaboration des rapports sur l'état de surface des pistes ;
 - (3) les types de contaminants de piste et comptes-rendus associés ;
 - (4) l'évaluation des caractéristiques de frottement ;
 - (5) l'utilisation, l'étalonnage et la maintenance des appareils de mesure de frottement, lorsqu'ils sont utilisés ;
 - (6) la sensibilisation aux incertitudes liées à l'utilisation des appareils de mesure de frottement, lorsqu'ils sont utilisés ;
 - (7) la sensibilisation à l'impact de l'évaluation de l'état de surface des pistes sur les performances des aéronefs.

¹⁰ Voir annexe 2 – organisation des exploitants d'aérodromes

OPS.FR.B.040 Exploitation de nuit

Lorsque l'aérodrome est exploité de nuit, l'exploitant d'aérodrome veille, en collaboration avec le prestataire de services de circulation aérienne lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome, à ce que :

- des aides visuelles adaptées soient installées, exploitées et entretenues ; et
 - des moyens et procédures spécifiques à l'exploitation de ces aides visuelles de nuit soient définis et mis en œuvre ;
- de sorte à garantir la sécurité des opérations aériennes.

OPS.FR.B.045 Procédures d'exploitation par faible visibilité

OPS.FR.B.045.1 Applicabilité

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) soient définies et mises en œuvre lorsque l'aérodrome est destiné à être utilisé pour l'une au moins des opérations suivantes :

- (1) décollages avec une RVR inférieure à 550m ;
- (2) approches et atterrissages avec une RVR inférieure à 550m ou une DH inférieure à 200 pieds (60m) ;
- (3) opérations avec crédits opérationnels (EFVS 200, EFVS-A ou EFVS-L), avec une RVR inférieure à 550m.

OPS.FR.B.045.2 Objet

(a) Les LVP prévoient, selon le cas :

- (1) les conditions d'utilisation des infrastructures, des installations et des équipements de l'aérodrome ;
 - (2) la mise en œuvre des services nécessaires ;
 - (3) la coordination ou la limitation des mouvements des aéronefs et des véhicules ;
 - (4) la limitation ou l'interdiction de certaines activités sur l'aire de mouvement, y compris la circulation des piétons ;
 - (5) le signalement des pannes des équipements suivants au prestataire de service d'information aéronautique et au prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome : ILS, GBAS, DME, visibilimètre, balisage de piste ou de voie de circulation (toutes fonctions), barre d'arrêt, télémètre de nuages, anémomètre ;
 - (6) la sauvegarde des aires critiques et sensibles des ILS/GLS ;
 - (7) la mise en œuvre de mesures de prévention contre les intrusions, incluant :
 - la fourniture de moyens conformes aux prescriptions de l'INFR.FR.T.920¹¹ ; et
 - des consignes spécifiques relatives à l'utilisation de la piste pour des opérations d'approche en catégorie II ou III, le cas échéant ;
 - (8) les conditions de déclenchement de l'état d'alerte, conformément à la réglementation relative au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ;
 - (9) la limitation des travaux de construction ou d'entretien situés à proximité des systèmes électriques, conformément à l'OPS.FR.C.015(e).
- (b) Lorsque plusieurs voies de circulation desservent la piste, l'exploitant d'aérodrome définit les conditions d'utilisation desdites voies par faible visibilité, tel que prévu au (a)(1). Ces conditions d'utilisation stipulent au moins que seule la voie la plus proche du seuil de piste ne peut être utilisée par les aéronefs qui s'apprêtent à décoller.

¹¹ INFR.FR.T.920 Moyens de prévention des intrusions, voir annexe n°4 – conception des aérodromes

(c) Les LVP incluent les critères selon lesquels elles sont préparées, initiées et closes. Ces critères sont fondés sur des valeurs de RVR et de plafond nuageux.

OPS.FR.B.045.3 Coordination avec le PSCA

Les LVP sont définies et mises en œuvre par l'exploitant d'aérodrome, en coordination avec le prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome.

OPS.FR.B.045.4 Approbation par l'autorité administrative

L'exploitant d'aérodrome transmet le dossier relatif aux LVP à l'autorité administrative pour approbation. Toute procédure d'exploitation par faible visibilité ne peut être mise en œuvre qu'après réception de ladite approbation formelle par l'autorité administrative.

OPS.FR.B.045.5 Publication

L'exploitant d'aérodrome fournit au prestataire de service d'information aéronautique les informations utiles relatives aux LVP, en vue de leur publication par la voie de l'information aéronautique.

OPS.FR.B.046 Opérations avec crédits par faible visibilité

OPS.FR.B.046.1 Opérations EFVS-A

Une piste est utilisable pour des opérations d'approche de type EFVS-A si l'ensemble des conditions suivantes sont satisfaites :

- (1) une procédure d'approche aux instruments conforme à la réglementation relative à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments y est établie ;
- (2) une zone dégagée d'obstacle (OFZ) y est établie ; ou
il a été vérifié que la surface du segment à vue (VSS) de la procédure d'approche aux instruments n'est pas pénétrée par des obstacles et une procédure de départ aux instruments y est établie, conformément à la réglementation relative à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments ;
- (3) une mesure de la RVR de la zone de toucher des roues est disponible ; et
- (4) des LVP sont définies et mises en œuvre conformément à l'OPS.FR.B.045 ;
- (5) le délai de commutation pour les feux de bord de piste, feux de seuil de piste et feux d'extrémité de piste est celui spécifié à l'AID.FR.FR.S.880¹² pour les pistes avec approche de précision de catégorie I ou II.

OPS.FR.B.046.2 Opérations EFVS-L

Une piste est utilisable pour des opérations d'approche et d'atterrissement de type EFVS-L lorsqu'en complément des dispositions applicables aux opérations d'approche de type EFVS-A décrites ci-dessus, les cartes suivantes sont publiées par la voie de l'information aéronautique (AIP) :

- (1) une carte d'obstacles d'aérodrome - OACI Type A ; et
- (2) une carte topographique pour approche de précision - OACI.

OPS.FR.B.047 Autres opérations avec crédits (EFVS 200)

Une piste est utilisable pour des opérations d'approche de type EFVS 200 si une procédure d'approche aux instruments fournissant un guidage latéral dont la trajectoire d'approche finale est désaxée de 3 degrés au maximum y est établie conformément aux dispositions de la réglementation relative à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments et si :

- (1) une zone dégagée d'obstacle (OFZ) y est établie ; ou
- (2) il a été vérifié que la surface du segment à vue (VSS) de la procédure d'approche aux instruments n'est pas pénétrée par des obstacles et une procédure de départ aux instruments y est établie conformément aux dispositions de l'arrêté relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments.

OPS.FR.B.048 Opérations soumises à autorisation spéciale (SA CAT I)

Une piste est utilisable pour des opérations d'approche de précision de catégorie I soumises à autorisation spéciale (SA CAT I) si :

- (1) elle satisfait à l'ensemble des spécifications techniques d'une piste utilisée pour des approches de précision de catégorie I ;
- (2) la procédure d'approche de précision de catégorie I utilisée comprend une OCH basée sur un radioaltimètre ;
- (3) une zone dégagée d'obstacle (OFZ) y est établie ;

¹² Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

- (4) lorsqu'un ILS ou un système d'atterrissement GBAS (GLS) est utilisé, son utilisation ne fait l'objet d'aucune restriction et il n'est pas désaxé ;
- (5) l'angle de la trajectoire de descente est égal à 3,0° ;
- (6) les barres d'arrêt sont conçues et utilisées conformément aux spécifications de l'AID.FR.FR.M.730¹³ ;
- (7) des LVP sont définies et mises en œuvre conformément aux spécifications de l'OPS.FR.B.045, auxquelles s'additionnent les conditions suivantes :
 - les panneaux sont éclairés ;
 - le balisage lumineux est allumé ;
- (8) un secours électrique permettant de garantir les délais de commutation maximaux suivants est mis en œuvre :
 - 1 seconde pour les feux de seuil de piste, les feux de bord de piste, les feux d'extrémité de piste et les feux de prolongement d'arrêt ;
 - 15 secondes pour tous les autres équipements.
- (9) un relevé topographique du terrain est réalisé avant le seuil et :
 - une carte topographique pour approche de précision est publiée par la voie de l'information aéronautique ; ou
 - les informations requises sont incluses dans la carte électronique du terrain et des obstacles de l'aérodrome.

OPS.FR.B.055 Qualité des carburants

L'exploitant d'aérodrome vérifie, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, que les organisations impliquées dans le stockage et la distribution du carburant aux aéronefs :

- (1) disposent de procédures qu'elles mettent en œuvre afin de garantir la délivrance d'un carburant non pollué et de catégorie adéquate aux aéronefs ; et
- (2) font appel à du personnel dûment formé pour distribuer et manipuler le carburant sur l'aérodrome.

OPS.FR.B.065 Surveillance de l'état des aides visuelles et des systèmes électriques

- (a) L'exploitant d'aérodrome définit et met en œuvre des procédures relatives à la surveillance de l'état des aides visuelles et des systèmes électriques lorsque l'une au moins des conditions suivantes est satisfaite :
 - (1) des services de transport aérien commercial sont offerts sur l'aérodrome ; ou
 - (2) l'aérodrome accueille des aéronefs de masse maximale au décollage supérieure à 5700kg ; ou
 - (3) des services de circulation aérienne sont rendus sur l'aérodrome.
- (b) Les procédures susmentionnées décrivent :
 - les conditions d'installation, d'exploitation et de retrait des aides visuelles, incluant les marques, les feux et les balises temporaires ;
 - les mesures à mettre en œuvre en cas de dysfonctionnement des barres d'arrêt, lorsqu'elles existent, en coordination avec le prestataire de services de circulation aérienne lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome ; et
 - les conditions d'utilisation du système de supervision de l'état de fonctionnement des dispositifs lumineux, lorsqu'il est requis, conformément au paragraphe SYS.FR.S.890¹⁴.

¹³ Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

¹⁴ Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

Note. Lorsque des procédures d'exploitation par faible visibilité sont mises en œuvre, elles prévoient par ailleurs le signalement des pannes des équipements listés à l'OPS.B.045.2(a)(5) au prestataire de service d'information aéronautique et au prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome.

OPS.FR.B.070 Sécurité lors de travaux sur l'aérodrome

OPS.FR.B.070.1 Procédure travaux

L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre des procédures permettant de veiller à ce que :

- (1) la sécurité des aéronefs ne soit pas compromise par les travaux sur l'aérodrome ;
- (2) la sécurité des travaux sur l'aérodrome ne soit pas compromise par les activités opérationnelles ;
- (3) la coordination entre les intervenants et les différents opérateurs, incluant le prestataire de services de circulation aérienne, soit assurée.

OPS.FR.B.070.2 Planification et autorisation des travaux

Les travaux de construction ou d'entretien de l'aire de mouvement ou les travaux affectant l'exploitation de l'aérodrome sont définis et planifiés en coordination avec les intervenants et les opérateurs concernés. Leur autorisation relève de la responsabilité de l'exploitant de l'aérodrome.

OPS.FR.B.070.3 Communication avec le prestataire de service d'information aéronautique

L'exploitant d'aérodrome communique les informations pertinentes au prestataire de service d'information aéronautique pour publication par la voie de l'information aéronautique, au moins dans les cas suivants :

- lorsque les travaux affectent les équipements d'aide à l'approche et à l'atterrissement ;
- lorsque les travaux modifient la longueur d'une piste ou l'une des distances déclarées, notamment la distance utilisable à l'atterrissement ;
- lors d'une fermeture totale ou partielle de piste ou d'une voie de circulation ;
- lors de la mise en place d'un seuil décalé temporaire.

OPS.FR.B.070.4 Remise en service

L'exploitant d'aérodrome s'assure que le site des travaux est remis en service en temps utile et de manière à garantir la sécurité des opérations aériennes.

OPS.FR.B.070.5 Marques de seuil décalé et de points cibles temporaires

Avant d'être rouverte temporairement à l'exploitation, une piste qui fait l'objet de travaux de resurfaçage ou de renforcement est dotée, en fonction du besoin :

- d'une marque de seuil de piste temporaire de couleur blanche, matérialisée par une bande transversale de largeur égale à 3,6m ; et
- de marques d'axe de piste de couleur blanche conformes à l'AID.FR.L.530¹⁵.

¹⁵ Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

OPS.FR.B.071 Fermeture d'une piste ou d'une voie de circulation

OPS.FR.B.071.1 Généralités

- (a) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que toutes les marques de piste ou de voie de circulation soient masquées lorsque la piste ou la voie de circulation concernée est définitivement fermée.
- (b) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que le balisage lumineux d'une piste ou d'une voie de circulation fermée, même partiellement, ne soit pas allumé durant la fermeture, excepté pour répondre à des besoins ou d'entretien.
- (c) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que des feux de zone inutilisable conformes à l'AID.FR.R.870¹⁶ soient installés en travers de l'entrée d'une zone fermée sur une piste ou sur une voie de circulation, lorsque cette dernière est interceptée par une autre piste ou par une autre voie de circulation qui peut être utilisée de nuit, en complément des marques de zone fermée définies à l'AID.FR.R.855 ou à l'AID.FR.R.856 selon le cas.

OPS.FR.B.071.2 Marques de piste fermée

- (a) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que des marques de piste fermée soient apposées conformément à l'AID.FR.R.855¹⁷ sur une piste ou sur une partie de piste fermée en permanence à l'usage des aéronefs.
- (b) Par dérogation à l'alinéa (a), les marques de piste fermée peuvent être omises sur une piste ou sur une partie de piste temporairement fermée, sous réserve que la fermeture soit de courte durée et que les pilotes aient été suffisamment avertis par le prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome.

OPS.FR.B.071.3 Marques de voie de circulation fermée

- (a) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que des marques de voie de circulation fermée soient apposées conformément à l'AID.FR.R.856¹⁸ sur une voie de circulation ou sur une partie de voie de circulation fermée en permanence à l'usage des aéronefs.
- (b) Par dérogation à l'alinéa (a), les marques de voie de circulation fermée peuvent être omises sur une voie de circulation ou sur une partie de voie de circulation temporairement fermée, sous réserve que la fermeture soit de courte durée et que les pilotes aient été suffisamment avertis par le prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome.

OPS.FR.B.071.4 Balisage lumineux de piste fermée

Lorsqu'une piste déjà équipée de balisage lumineux est temporairement fermée à l'usage des aéronefs et que le besoin opérationnel le justifie, l'exploitant d'aérodrome veille à y installer un balisage lumineux de piste fermée conforme aux prescriptions de l'AID.FR.R.857¹⁹.

OPS.FR.B.072 Zone inutilisable

OPS.FR.B.072.1 Feux de zone inutilisable

Des feux de zone inutilisable conformes aux prescriptions de l'AID.FR.R.870 sont installés sur toute partie d'une voie de circulation, d'une aire de trafic ou d'une plate-forme d'attente qui

¹⁶ Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

¹⁷ Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

¹⁸ Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

¹⁹ Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

est utilisée de nuit et qui est impropre à la circulation des aéronefs, mais qui peut être contournée en toute sécurité.

OPS.FR.B.072.2 Balises de zone inutilisable

Des balises de zone inutilisable conformes aux prescriptions de l'AID.FR.R.871 sont installées sur toute partie d'une voie de circulation, d'une aire de trafic ou d'une plate-forme d'attente qui est impropre à la circulation des aéronefs mais qui peut être contournée en toute sécurité.

OPS.FR.B.075 Protection de l'aérodrome et de ses abords

(a) L'exploitant d'aérodrome exerce une surveillance, dans l'emprise de l'aérodrome et à ses abords, dans la limite de la portée visuelle, afin :

- d'identifier la présence d'obstacles dans les aires associées à l'aérodrome, notamment les aires critiques et sensibles des ILS/GLS ;
- d'identifier la présence d'obstacles susceptibles de percer les surfaces de limitation d'obstacles ;
- de contrôler le balisage des obstacles, le cas échéant ;
- d'identifier toute activité humaine susceptible de constituer un danger pour les opérations aériennes ; et
- d'identifier tout feu non aéronautique susceptible de prêter à confusion pour les pilotes ou de constituer un danger pour les opérations aériennes.

(b) L'exploitant d'aérodrome définit et met en œuvre, dans la limite de ses responsabilités, des mesures adaptées de sorte à atténuer les risques identifiés.

Ces mesures peuvent inclure :

- le signalement des risques identifiés au prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome ;
- la réduction des distances déclarées ;
- la limitation ou l'interruption des opérations aériennes ;
- la fourniture d'informations relatives aux risques identifiés au prestataire de service d'information aéronautique, en vue de leur publication ;
- la saisine des autorités administratives compétentes ;
- l'extinction, le masquage ou la modification de tout feu non aéronautique identifié comme constituant un danger pour les opérations aériennes.

(c) Lorsqu'il s'agit d'obstacles perçant les surfaces de limitation d'obstacles, les mesures prévues au (b) sont déterminées dans le cadre de la réalisation d'une étude d'impact sur la sécurité aérienne.

OPS.FR.B.080 Marquage et balisage lumineux des véhicules

OPS.FR.B.080.1 Généralités

(a) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre soient :

- (1) de couleur nettement visible ; et
- (2) pourvus de feux d'obstacle mobile à basse intensité :
 - de type C, à éclats et de couleur bleue pour les véhicules de secours ou véhicules de sûreté ;
 - de type D, à éclats et de couleur jaune pour les véhicules d'escorte ; et
 - de type C, à éclats et de couleur jaune pour tous les autres véhicules.

Note. Les caractéristiques de chromaticité et de photométrie des feux d'obstacle mobile sont conformes aux spécifications techniques de l'annexe 14 vol. I de l'OACI.

(b) Par dérogation au (a), tout véhicule ne satisfaisant pas aux exigences de couleur et de balisage susmentionnées peut être autorisé à circuler sur l'aire de manœuvre sous réserve d'être escorté par un véhicule conforme à ces mêmes exigences.

OPS.FR.B.090 Utilisation de l'aérodrome par des aéronefs dont les caractéristiques excèdent celles des infrastructures de l'aérodrome

(a) Lorsque l'exploitant d'aérodrome prévoit d'accueillir un aéronef dont les caractéristiques excèdent la lettre de code ou la largeur du train principal pour lesquelles tout ou partie des infrastructures de l'aérodrome ont été conçues, il réalise une étude d'impact de cet aéronef sur :

- les infrastructures, les installations et les équipements concernés ; et sur
- les conditions d'exploitation de l'aérodrome.

Cette étude d'impact doit au moins permettre de définir les conditions d'utilisation de la piste, des voies de circulation et des postes de stationnement de l'aérodrome par l'aéronef concerné tout en garantissant la sécurité des opérations.

L'étude d'impact est documentée et réalisée en coordination avec l'ensemble des parties intéressées, incluant :

- les opérateurs aériens ; et
- le prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome.

(b) Lorsque l'exploitant d'aérodrome est titulaire d'un certificat de sécurité aéroportuaire, il communique l'étude d'impact prévue au (a) à l'autorité administrative pour approbation.

(c) L'exploitant d'aérodrome peut autoriser l'utilisation de tout ou partie de l'aérodrome par un aéronef dont les caractéristiques excèdent celles de ses infrastructures sous réserve :

- d'avoir réalisé l'étude d'impact prévue au (a) et d'avoir démontré que l'accueil de cet aéronef ne crée pas de risque inacceptable pour la sécurité des opérations ;
- de mettre en œuvre les mesures en réduction de risques éventuellement identifiées dans ce cadre ; et
- d'avoir obtenu l'approbation prévue au (b), lorsqu'appllicable.

(d) Par dérogation aux (a), (b) et (c), l'exploitant d'aérodrome peut autoriser l'utilisation de l'aérodrome par un aéronef dont les caractéristiques excèdent celles des infrastructures sans réalisation d'une étude d'impact préalable, uniquement lorsque cela répond à une situation d'urgence.

OPS.FR.B.095 Consignes d'exploitation particulières relatives aux activités mixtes ou exclusives planeurs

(a) Lorsque l'aérodrome est utilisé par des planeurs, l'exploitant d'aérodrome établit des consignes particulières d'exploitation adaptées, incluant au moins :

(1) des consignes relatives à la circulation au sol, notamment :

- des consignes spécifiques à la circulation des attelages, notamment des itinéraires de circulation vers les points d'alignement avant piste, si besoin en fonction de l'envergure des planeurs ;
- les conditions d'utilisation mixte des voies de circulation, le cas échéant ;
- les précautions à prendre lors de la traversée de pistes ou de voies de circulation, le cas échéant ;
- les conditions de circulation et de stationnement des véhicules tracteurs et des remorques ;

(2) des conditions d'utilisation des infrastructures et équipements, notamment :

- les pistes sur lesquelles des activités mixtes sont autorisées, possiblement en fonction des conditions météorologiques ;
- les équipements disponibles sur chacune des pistes ;
- les conditions d'alignement des aéronefs et de mise en place des planeurs ;

- les conditions d'atterrissement de l'avion remorqueur privilégiant, lorsque possible, l'atterrissement sur une piste différente de celle utilisée pour le décollage ;
- (3) des consignes relatives à la coordination des atterrissages et décollages, sans préjudice de la réglementation applicable relative aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs, notamment :
- la priorité donnée aux planeurs à l'atterrissement ;
 - le cadencement des atterrissages de planeurs, lorsque possible ;
 - l'obligation de dégagement de la piste avant tout décollage ou tout atterrissage, sauf clairance contraire ou entente préalable des commandants de bord dans le cas d'aérodromes non contrôlés ;
- (4) des consignes relatives à l'utilisation de la radio et à la phraséologie, lorsque nécessaire.
- (b) En complément des consignes susmentionnées, lorsque l'aérodrome est utilisé pour des décollages de planeurs au moyen d'un treuil, l'exploitant d'aérodrome établit des consignes particulières d'exploitation incluant au moins :
- les conditions de réalisation de ces décollages ;
 - l'imposition du silence radio pendant les treuillées ;
 - les conditions d'utilisation du câble lors des opérations de largage, de sorte à offrir les meilleures conditions de sécurité possibles aux biens et aux personnes situés à proximité.
- (c) L'exploitant d'aérodrome communique l'ensemble des consignes particulières d'exploitation aux parties intéressées ainsi qu'au prestataire de services d'information aéronautique, en vue de leur publication par la voie de l'information aéronautique.

OPS.FR.B.096 Exploitation d'un doublet de pistes parallèles

- (a) Lorsque l'aérodrome est doté d'un doublet de pistes parallèles, l'exploitant d'aérodrome définit les conditions spécifiques relatives à son exploitation, en coordination avec le prestataire de services de circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome.
- (b) L'exploitant d'aérodrome transmet les conditions d'exploitation susmentionnées au prestataire de service d'information aéronautique, en vue de leur publication par la voie de l'information aéronautique.

OPS.FR.B.100 Suspension des opérations et fermeture de la piste

- (a) L'exploitant d'aérodrome définit et met en œuvre, en coopération avec le prestataire de services de la circulation aérienne, lorsque de tels services sont rendus sur l'aérodrome, des procédures relatives à :
- la suspension temporaire de l'exploitation de la piste ; et à
 - la fermeture de la piste, lorsqu'elle est programmée.
- (b) Les procédures mentionnées à l'alinéa (a) précisent au moins :
- (1) les responsabilités et rôles respectifs de l'exploitant d'aérodrome, du prestataire de services de la circulation aérienne lorsqu'il rend le service sur l'aérodrome et des autres organismes concernés, en fonction de la situation ;
 - (2) les modalités d'accès du personnel à la piste fermée ;
 - (3) les mesures de sécurité mises en œuvre, conformément aux dispositions applicables ;
 - (4) les modalités de publication d'un NOTAM, conformément à l'OPS.FR.A.057, excepté lorsque la suspension des opérations prévue est de courte durée ; et
 - (5) les actions à mettre en œuvre avant la reprise des opérations sur la piste, incluant au moins :
 - la vérification du bon achèvement des travaux, lorsqu'applicable ;

- l'inspection de la piste afin de vérifier, par exemple, l'absence d'objets intrus, le bon fonctionnement du balisage lumineux ou l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, le cas échéant ;
- la vérification de la disponibilité de la piste ;
- la communication des informations pertinentes au prestataire de service de la circulation aérienne, lorsqu'appllicable.

Chapitre C – Maintenance des aérodromes

OPS.FR.C.005 Entretien – Généralités

- (a) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre un programme d'entretien, qui comprend des actions d'entretien préventif et correctif, pour entretenir les infrastructures, les systèmes et les équipements nécessaires à l'exploitation de l'aérodrome de manière à ne pas porter atteinte à la sécurité des opérations.
- (b) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que des moyens appropriés et adéquats soient prévus pour la mise en œuvre effective du programme d'entretien.
- (c) L'entretien des infrastructures, systèmes et équipements ne relevant pas de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome fait l'objet d'accords spécifiques, conformément à l'OR.FR.D.010²⁰.

OPS.FR.C.010 Entretien des chaussées, autres surfaces de terrain et évacuations

OPS.FR.C.010.1 Exigences générales

- (a) L'exploitant d'aérodrome :
 - inspecte les surfaces de l'aire de mouvement, notamment les chaussées (pistes, voies de circulation et aires de trafic), les zones connexes et les systèmes d'évacuation et de collecte des eaux pluviales afin d'évaluer régulièrement leur état dans le cadre du programme d'entretien prévu à l'OPS.FR.C.005 ; et
 - documente toutes les inspections ainsi réalisées.
- (b) Sans préjudice des dispositions prévues à l'INFR.FR.B.090²¹, l'exploitant d'aérodrome entretient :
 - les surfaces de l'aire de mouvement afin d'éviter et d'éliminer tout objet intrus ou toute irrégularité susceptible de constituer un danger pour l'exploitation des aéronefs ;
 - la piste, de sorte à garantir que sa surface offre des caractéristiques de frottement satisfaisantes au regard du trafic accueilli ;
 - les systèmes d'évacuation et de collecte des eaux pluviales, de sorte à garantir leur efficacité.

OPS.FR.C.010.2 Exigences additionnelles applicables aux pistes longues

(a) Applicabilité

Les dispositions de ce paragraphe sont applicables aux pistes revêtues dont la distance de roulement utilisable au décollage est strictement supérieure à 1000m, dites pistes « longues ».

(b) Suivi périodique des caractéristiques de frottement

- (1) Lorsque la piste est utilisée pour l'accueil de trafic aérien commercial, l'exploitant d'aérodrome :
 - définit une fréquence minimale d'évaluation périodique des caractéristiques de frottement intrinsèques de la piste, adaptée notamment à ses conditions d'exploitation ;

²⁰ Voir annexe 2 – organisation des exploitants d'aérodromes

²¹ Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

- veille à ce que l'inspection des caractéristiques de frottement intrinsèques de la piste soit réalisée :
 - conformément à la fréquence minimale préalablement définie ;
 - selon une méthodologie adaptée, aux vitesses de 65km/h et 95 km/h notamment ; et
 - au moyen d'un appareil auto-mouillant de mesure continue du frottement figurant dans le tableau C-1 et certifié selon une méthodologie adaptée, par :
 - le Service technique de l'Aviation civile ; ou par
 - l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne ; ou par
 - un organisme reconnu par l'autorité administrative ;
 - selon le cas ;
 - détermine, analyse et documente l'évolution temporelle des caractéristiques de frottement de la piste.
- (2) L'exploitant d'aérodrome entretient la piste de sorte à garantir que sa surface offre des caractéristiques de frottement supérieures au niveau minimal spécifié dans le certificat de l'appareil utilisé pour la réalisation de l'inspection ou dans le tableau C-1, le cas échéant.
- (3) Dès que les caractéristiques de frottement intrinsèques de l'ensemble ou d'une partie significative de la piste deviennent inférieures au niveau de planification de la maintenance spécifié dans le certificat de l'appareil utilisé pour la réalisation de l'inspection, le cas échéant, ou dans le tableau C-1, l'exploitant d'aérodrome prend des mesures de maintenance correctives adaptées.
- (4) Sans préjudice de l'OPS.FR.A.060.4(c), l'exploitant d'aérodrome crée un NOTAM dès que les caractéristiques de frottement intrinsèques de l'ensemble ou d'une partie significative de la piste deviennent inférieures au niveau minimal de frottement spécifié, selon le cas, dans :
- le certificat de l'appareil utilisé pour la réalisation de l'inspection, le cas échéant ; ou dans
 - le tableau C-1, lorsque le certificat de l'appareil utilisé ne spécifie aucune valeur de niveau minimal.

Le dit NOTAM indique au moins l'emplacement de la portion de piste concernée.

(c) Évaluation des caractéristiques de frottement après travaux

- (1) Lorsque des travaux de nature à modifier les caractéristiques de frottement de la piste, notamment des travaux de réfection ou de resurfaçage, sont réalisés sur une partie significative de la piste, l'exploitant d'aérodrome évalue ses caractéristiques de frottement après achèvement desdits travaux.
- (2) L'évaluation des caractéristiques de frottement après travaux est réalisée :
- selon une méthodologie adaptée, aux vitesses de 65km/h et 95 km/h notamment ;
 - au moyen d'un appareil auto-mouillant de mesure continue du frottement figurant dans le tableau C-1 et certifié selon une méthodologie adaptée, par :
 - le Service technique de l'Aviation civile ; ou par
 - l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne ; ou par
 - un organisme reconnu par l'autorité administrative ;
 - selon le cas ; et
 - dans un délai raisonnable après achèvement des travaux, à définir par l'exploitant d'aérodrome en fonction des conditions d'exploitation.

(3) L'exploitant d'aérodrome prend des mesures correctives adaptées si les caractéristiques de frottement de la piste évaluées après travaux ne satisfont pas aux niveaux de planification de la maintenance spécifiés dans le certificat de l'appareil utilisé pour la réalisation de l'inspection ou dans le tableau C-1, le cas échéant.

| | 65 km/h | | 95 km/h | |
|--|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|
| | Minimal | Planification de la maintenance | Minimal | Planification de la maintenance |
| Airport Surface Friction Tester (ASFT) | 0,50 | 0,60 | 0,34 | 0,47 |
| Dynatest Runway Friction Tester (RFT) | 0,50 | 0,60 | 0,41 | 0,54 |
| Griptester Friction Meter | 0,43 | 0,53 | 0,24 | 0,36 |
| Halliday Technologies RT3 | 0,45 | 0,55 | 0,42 | 0,52 |
| Skiddometer | 0,50 | 0,60 | 0,34 | 0,47 |
| Mu Meter | 0,42 | 0,52 | 0,26 | 0,38 |
| NAC Dynamic Friction Tester | 0,42 | 0,52 | 0,28 | 0,38 |
| Norsemeter RUNAR | 0,45 | 0,52 | 0,32 | 0,42 |
| Instrument de mesure automatique de glissance (IMAG) | 0,30 | 0,40 | 0,20 | 0,30 |

Tableau C-1. Niveaux de frottement à considérer pour la réalisation d'opérations de maintenance sur pistes longues revêtues

OPS.FR.C.011 Opérations en surcharge

Lorsqu'il est prévu que l'aérodrome soit régulièrement utilisé par des aéronefs susceptibles d'endommager les chaussées, en raison notamment de la pression de leurs pneumatiques ou de leur force portante, l'exploitant d'aérodrome définit et met en œuvre une procédure relative à ces opérations en surcharge. Cette procédure inclut au moins les critères selon lesquels l'accueil des aéronefs concernés peut être accepté.

Note. La force portante des chaussées utilisées par des avions est communiquée conformément à l'OPS.FR.A.005.3.

OPS.FR.C.015 Entretien des systèmes électriques et dispositifs lumineux

OPS.FR.C.015.1 Applicabilité

L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre un programme d'entretien préventif et correctif destiné à garantir le bon fonctionnement des systèmes électriques et de l'ensemble des installations de l'aérodrome nécessaires au maintien de la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

OPS.FR.C.015. Objectifs de performance

(a) Généralités

Le programme d'entretien préventif et correctif garantit notamment le bon fonctionnement des feux et la fiabilité des dispositifs lumineux, de sorte à assurer la continuité du guidage et du contrôle des aéronefs et des véhicules.

(b) Dispositif lumineux d'approche de précision de catégorie II ou III

Lorsqu'une piste est utilisée pour des approches de précision de catégorie II ou III, l'objectif du programme d'entretien préventif est de garantir que les feux d'approche et de piste fonctionnent normalement, dans les proportions minimales indiquées dans le tableau C-2. Dans tous les cas, le pourcentage admissible de feux hors service n'altère pas la configuration fondamentale du dispositif lumineux et l'existence de deux feux contigus hors service n'est pas acceptable, sauf dans le cas d'une barrette ou d'une barre transversale.

| Type de feux | Niveau de fonctionnement minimal (% minimal de feux devant fonctionner normalement) |
|---|--|
| Feux du dispositif lumineux d'approche de précision de catégories II ou III | 95% (450 derniers mètres) 85% (en amont des 450 derniers mètres) |
| Feux d'axe de piste | 95% |
| Feux de seuil de piste | 95% |
| Feux de bord de piste | 95% |
| Feux de zone de toucher des roues | 90% |
| Feux d'extrémité de piste | 75% |

Tableau C-2. Niveaux de fonctionnement minimaux des feux lorsque la piste est utilisée pour des approches de précision de catégorie II ou III

(c) Barre d'arrêt

L'objectif du programme d'entretien préventif d'une barre d'arrêt installée à un point d'attente avant piste conformément aux prescriptions de l'AID.FR.M.730²² est de garantir que :

- le nombre de feux hors service soit inférieur ou égal à deux ; et que
- deux feux contigus ne soient pas hors service.

²² Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

(d) Feux axiaux de voie de circulation

Sur une voie de circulation utilisée dans des conditions de portée visuelle de piste inférieure à 550m, l'objectif du programme d'entretien préventif des feux axiaux est de garantir que deux feux contigus ne soient pas hors service.

(e) Dispositif lumineux d'approche de précision de catégorie I

Lorsqu'une piste est utilisée pour des approches de précision de catégorie I, l'objectif du programme d'entretien préventif est de garantir que les feux d'approche et de piste fonctionnent normalement, dans les proportions minimales indiquées dans le tableau C-3. Dans tous les cas, l'existence de deux feux contigus hors service n'est pas acceptable.

| Type de feux | Niveau de fonctionnement minimal (% minimal de feux devant fonctionner normalement) |
|--|--|
| Feux du dispositif lumineux d'approche de précision de catégorie I | 85% |
| Feux de seuil de piste | 85% |
| Feux de bord de piste | 85% |
| Feux d'extrémité de piste | 85% |

Tableau C-3. Niveaux de fonctionnement minimaux des feux lorsque la piste est utilisée pour des approches de précision de catégorie I

(f) Feux de piste de décollage utilisée par RVR < 550m

Lorsqu'une piste de décollage est utilisée dans des conditions de portée visuelle de piste inférieure à 550m, l'objectif du programme d'entretien préventif est de garantir que les feux de piste fonctionnent normalement, dans les proportions minimales indiquées dans le tableau C-4.

Dans tous les cas, l'existence de deux feux contigus hors service n'est pas acceptable.

| Type de feux | Niveau de fonctionnement minimal (% minimal de feux devant fonctionner normalement) |
|---|--|
| Feux d'axe de piste (lorsqu'ils sont installés) | 95% |
| Feux de bord de piste | 95% |
| Feux d'extrémité de piste | 75% |

Tableau C-4. Niveaux de fonctionnement minimaux des feux lorsque la piste est utilisée pour des décollages par RVR < 550m

(g) Feux de piste de décollage utilisée par RVR > 550m

Lorsqu'une piste de décollage est utilisée dans des conditions de portée visuelle de piste supérieure ou égale à 550m, l'objectif du programme d'entretien préventif est de garantir :

- qu'au moins 85% des feux de bord et d'extrémité de piste fonctionnent normalement ; et
- que deux feux contigus ne soient pas hors service.

(h) Indicateurs visuels de pente d'approche

L'objectif du programme d'entretien préventif d'un indicateur visuel de pente d'approche installé conformément aux prescriptions de l'AID.FR.M.640²³ est de garantir que :

- les unités lumineuses le constituant fonctionnent normalement ;

²³ Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

- la surface de protection contre les obstacles (OPS) soit exempte de tout obstacle ou que le calage angulaire en site ou l'ouverture en azimut du faisceau lumineux soient adaptées aux objets faisant saillie au-dessus de l'OPS, le cas échéant, conformément aux modalités prévues aux § AID.FR.M.650(b)²⁴ et AID.FR.M.655(c)²⁵ ;
- le calage angulaire en site des unités lumineuses de la barre de flanc soit tel que l'indicateur ne fournit pas d'indication trompeuse aux pilotes ; et que
- l'intensité lumineuse des unités lumineuses n'éblouisse pas le pilote pendant l'approche et l'atterrissement.

OPS.FR.C.015. Niveaux de service

(a) Unités lumineuses de l'indicateur visuel de pente d'approche

Une unité lumineuse d'un indicateur visuel de pente d'approche est considérée hors service si :

- au moins un feu est hors service et que l'unité comprend moins de trois feux ;
- plus d'un feu est hors service et que l'unité comprend trois feux ou plus.

Une unité lumineuse d'un indicateur visuel de pente d'approche est considérée comme fournissant une indication trompeuse si elle présente une erreur de calage angulaire en site supérieure à une minute d'arc.

(b) Tous feux

Un feu est considéré hors service si :

- l'intensité moyenne du faisceau principal est inférieure à 50% de la valeur spécifiée dans la figure appropriée de l'appendice 2 de l'annexe 14 vol. I de l'OACI (dans le cas des feux dont l'intensité moyenne du faisceau principal doit être supérieure à la valeur spécifiée dans cet appendice, un feu est jugé hors service lorsque l'intensité moyenne du faisceau principal est inférieure à 50% de la valeur supérieure d'intensité moyenne et non de la valeur spécifiée dans l'appendice précité) ; ou si
- le filtre associé au feu est manquant, endommagé ou le faisceau lumineux émis n'est pas de la bonne couleur.

OPS.FR.C.015. Inspections et actions correctives

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que :

- les programmes d'entretien préventif visés à l'OPS.FR.C.015.1 comprennent les inspections et contrôles appropriés des différents éléments de chaque système ; que
- ces inspections soient menées conformément aux procédures établies et à des intervalles déterminés et adaptés en fonction de l'exploitation et du système prévus; et que
- des mesures correctives appropriées soient prises pour remédier aux défauts constatés.

²⁴ Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

²⁵ Voir annexe n°4 – conception des aérodromes

OPS.FR.C.016 Entretien des marques et panneaux

- (a) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre un programme d'entretien préventif et correctif destiné à garantir la fiabilité des marques et des panneaux, de sorte à garantir la continuité du guidage et du contrôle des aéronefs et des véhicules.
- (b) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que :
 - le programme d'entretien préventif comprenne des inspections et contrôles appropriés ;
 - ces inspections soient menées conformément aux procédures établies et à des intervalles déterminés et adaptés en fonction de l'exploitation ;
 - des mesures correctives appropriées soient prises pour remédier aux défauts constatés.

Chapitre D – Gestion des aires de trafic

OPS.FR.D.001 Applicabilité

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux aérodromes :

- dont l'exploitant est titulaire d'un certificat de sécurité aéroportuaire ; ou
- sur lesquels sont offerts des services de transport aérien commercial et qui sont équipés d'une piste aux instruments revêtue de 800 mètres au moins.

OPS.FR.D.002 Activités liées à la sécurité de la gestion des aires de trafic

- (a) L'exploitant d'aérodrome veille à l'élaboration et à la mise en œuvre de moyens et de procédures sur les aires de trafic en vue :
- (1) de réguler les mouvements dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et entre les aéronefs et les obstacles;
 - (2) de réguler l'entrée et coordonner la sortie des aéronefs sur les aires de trafic, en coordination avec le prestataire de services de circulation aérienne ;
 - (3) d'assurer la sécurité et la rapidité des mouvements de véhicules ; et
 - (4) d'encadrer de manière adaptée :
 - l'attribution des postes de stationnement d'aéronef ;
 - le guidage des aéronefs ;
 - le stationnement et le départ des postes de stationnement des aéronefs ;
 - l'avitaillement des aéronefs ;
 - la protection contre le souffle des réacteurs ;
 - les autorisations de mise en route et instructions de roulage.
- (b) Sans préjudice des dispositions de l'OR.FR.D.010²⁶, l'exploitant d'aérodrome peut faire appel à des tiers pour la réalisation des activités listées *supra*. Dans ce cas, il le précise dans le manuel de l'aérodrome.

OPS.FR.D.005 Délimitation des aires de trafic

- (a) L'exploitant d'aérodrome définit, en coopération avec le prestataire de services de circulation aérienne, les limites des aires de trafic et les communique au prestataire de services d'information aéronautique en vue de leur publication par la voie de l'information aéronautique.
- (b) La délimitation des aires de trafic tient compte :
- (1) du plan de l'aérodrome ;
 - (2) de la configuration et du mode de fonctionnement de la piste et des voies de circulation ;
 - (3) de la densité du trafic ;
 - (4) des conditions météorologiques ;
 - (5) des procédures opérationnelles.

OPS.FR.D.015 Gestion des mouvements d'aéronefs sur les aires de trafic

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que :

- (1) les aéronefs disposent d'instructions sur l'itinéraire à suivre sur les aires de trafic ;
- (2) des aides visuelles adéquates soient fournies pour permettre aux pilotes d'identifier l'itinéraire attribué ;

²⁶ Voir annexe 2 – organisation des exploitants d'aérodromes

- (3) l'itinéraire prévu soit libre de tout obstacle susceptible de générer un risque de collision avec l'aéronef en mouvement.

OPS.FR.D.025 Attribution des postes de stationnement d'aéronefs

- (a) L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre des procédures visant à garantir que le poste de stationnement d'aéronef attribué est :
- (1) adapté au type d'aéronef destiné à l'utiliser ;
 - (2) communiqué au prestataire de services de gestion des aires de trafic, lorsqu'il est présent, ou au prestataire de services de circulation aérienne ;
 - (3) communiqué aux personnes responsables de la manœuvre de l'aéronef.
- (b) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les paramètres suivants soient pris en compte lors de l'attribution d'un poste de stationnement d'aéronef :
- (1) caractéristiques des aéronefs ;
 - (2) aides au stationnement ;
 - (3) installations desservant le poste de stationnement ;
 - (4) proximité de l'infrastructure ;
 - (5) autres aéronefs en stationnement sur les postes de stationnement voisins ;
 - (6) dépendances entre postes de stationnement ;
 - (7) protection contre le souffle des réacteurs et des hélices.

Note. Des dépendances entre postes de stationnement peuvent exister lorsqu'un même poste présente plusieurs lignes axiales donnant lieu à des séparations différentes par rapport aux obstacles fixes ou mobiles situés sur les postes de stationnement adjacents.

OPS.FR.D.030 Guidage des aéronefs

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que le guidage des aéronefs soit effectué au moyen de signaux conformes aux spécifications de l'appendice 1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission.

OPS.FR.D.035 Guidage et stationnement des aéronefs

- (a) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre des procédures permettant de veiller à ce que :
- (1) toute zone désignée pour le stationnement d'aéronefs sur une aire de trafic soit aménagée afin de garantir que les distances de dégagement soient maintenues pendant la manœuvre de stationnement ;
 - (2) un guidage soit fourni afin de permettre le stationnement des aéronefs en toute sécurité ;
 - (3) les systèmes d'aide au stationnement automatisés, lorsqu'ils sont installés, fonctionnent correctement ;
 - (4) les personnes chargées du roulage au sol, lorsqu'elles sont présentes, soient averties afin d'arrêter l'aéronef lorsque les distances de dégagement ne sont pas maintenues ;
 - (5) toute personne n'intervenant pas directement dans les manœuvres de stationnement de l'aéronef ne soit pas autorisée à s'en approcher lorsque les feux anticollision sont allumés et que les moteurs tournent ;
 - (6) le poste de stationnement de l'aéronef soit exempt de tout objet intrus.
- (b) Le guidage d'un aéronef pendant une manœuvre de stationnement peut être assuré par :
- un système de guidage visuel pour l'accostage ; ou
 - un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage ; ou
 - un placeur ; ou

- des marques adaptées.
- (c) Lorsqu'un système de guidage visuel ou qu'un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est utilisé :
- (1) la procédure d'exploitation qui leur est associée :
 - prévoit d'exiger l'activation du système uniquement lorsque le poste de stationnement est considéré comme sécurisé pour l'utilisation par l'aéronef à l'arrivée et que le personnel éventuellement chargé des opérations de stationnement est présent ;
 - prévoit d'exiger l'activation du système avant que l'aéronef n'arrive au poste de stationnement ; et
 - prévoit d'exiger la vérification de l'adéquation du système avec le type d'aéronef pour lequel l'utilisation du poste de stationnement est prévue ;
 - inclut des procédures d'arrêt d'urgence visant à informer le pilote de la nécessité d'interrompre la manœuvre de stationnement, notamment lorsque la sécurité des activités menées sur le poste de stationnement est compromise.
 - (2) l'exploitant d'aérodrome s'assure que le système est :
 - étalonné ;
 - situé de manière à assurer, pendant toute la manœuvre d'accostage, un guidage sans obstruction et sans ambiguïté ;
 - vérifié régulièrement, de sorte à s'assurer de son bon fonctionnement.
- (d) Lorsque le guidage de l'aéronef est assuré par un placeur, la procédure associée comprend des instructions incluant au moins :
- (1) la nécessité pour le placeur de s'assurer, avant de faire les signaux manuels autorisés, que la zone dans laquelle l'aéronef sera guidé est exempte d'obstacles que l'aéronef pourrait heurter ;
 - (2) les circonstances dans lesquelles un ou plusieurs placeurs peuvent être utilisés et les conditions dans lesquelles des vigies en bout d'ailes sont nécessaires ; et
 - (3) les mesures à prendre en cas d'urgence ou d'incident impliquant un aéronef ou un véhicule au cours de la manœuvre de stationnement.

OPS.FR.D.040 Départ de l'aéronef du poste de stationnement

L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre des procédures visant à garantir, lorsqu'un aéronef quitte le poste de stationnement, que :

- (1) les équipements d'assistance en escale et les véhicules, à l'exception des tracteurs requis pour le repoussage des aéronefs, ont été retirés du poste de stationnement ou stationnés dans des zones désignées ;
- (2) les passerelles d'embarquement pour passagers ont été rétractées, lorsque le poste en est équipé ;
- (3) l'itinéraire de sortie du poste de stationnement indiqué est exempt de tout objet intrus ;
- (4) les mouvements de véhicules sur le poste de stationnement et le trafic sur les routes adjacentes ont été arrêtés, à l'exclusion des tracteurs requis pour le repoussage des aéronefs ;
- (5) toute personne n'intervenant pas directement dans la manœuvre de stationnement de l'aéronef n'est pas autorisée à s'approcher de l'aéronef lorsque les feux anticollision sont allumés et que les moteurs fonctionnent.

OPS.FR.D.050 Alerte des services d'urgence

- (a) L'exploitant d'aérodrome :
- (1) établit une procédure d'alerte des services d'urgence en cas d'accident et d'incident sur les aires de trafic, qu'il met à disposition des usagers de l'aérodrome ; et
 - (2) fournit les moyens et installations appropriés pour alerter les services d'urgence concernés.
- (b) La procédure prévue au (a)(1) comporte au moins :
- (1) les coordonnées des services d'urgence et les moyens à utiliser pour les alerter ;
 - (2) les informations à fournir aux services d'urgence pour gérer efficacement l'incident, telles que :
 - le lieu de l'accident ou de l'incident ;
 - la nature de l'accident ou de l'incident ;
 - les dommages ;
 - les blessures corporelles ;
 - les marchandises dangereuses.
- (c) Lorsque l'exploitant d'aérodrome dispose d'un plan d'urgence établi en application de l'OPS.FR.B.005, la procédure prévue au (a)(1) est intégrée audit plan d'urgence.

OPS.FR.D.055 Protection contre le souffle

- (a) L'exploitant d'aérodrome informe les utilisateurs des aires de trafic des dangers liés au souffle généré par les réacteurs ou les hélices des avions ou par les rotors des hélicoptères, le cas échéant.
- (b) L'exploitant d'aérodrome :
- impose aux utilisateurs des aires de trafic de sécuriser les véhicules et les équipements de manière adaptée ; et
 - désigne les zones de stationnement dans lesquelles les effets du souffle généré par les réacteurs ou les hélices des avions ou par les rotors des hélicoptères, le cas échéant, sont réduits au minimum.
- (c) Lors de la conception ou de la modification du plan des aires de trafic, l'exploitant d'aérodrome prend en considération les effets du souffle des réacteurs des avions ou des rotors des hélicoptères, le cas échéant.
- (d) L'exploitant d'aérodrome identifie les zones exposées au souffle des réacteurs et publie une demande de poussée minimale à l'intention des pilotes, ou prend les mesures d'atténuation adaptées pour réduire autant que possible les risques liés au souffle des réacteurs des avions.

OPS.FR.D.060 Précautions pendant l'avitaillement des aéronefs

- (a) Sans préjudice de la réglementation relative à l'avitaillement en carburant des aéronefs, l'exploitant d'aérodrome établit une procédure relative aux précautions à prendre pendant l'avitaillement.
- (b) Cette procédure prévoit :
- (1) des dispositions interdisant, lors des opérations d'avitaillement et à proximité de l'aéronef :
 - les flammes nues et l'utilisation d'outils électriques ou similaires susceptibles de produire des étincelles ou des arcs électriques ;
 - l'utilisation de tout outillage électrique ;
 - l'utilisation de tout générateur électrique, sauf le générateur est placé à l'extérieur du périmètre de sécurité ou si le matériel électrique équipant ce générateur est d'un

- type utilisable dans les atmosphères explosives, conformément à la réglementation relative au matériel électrique utilisable en atmosphère explosive ;
- (2) la connexion correcte entre l'aéronef et la source d'avitaillement et l'application correcte des procédures de mise à la terre ;
 - (3) des dispositions prévoyant l'établissement de parcours d'évacuation rapide et facile en cas d'urgence :
 - pour les camions-citernes ;
 - pour les passagers, lorsque les opérations d'avitaillement sont effectuées lors de l'embarquement, lors du débarquement ou avec des personnes demeurant à bord de l'aéronef (ces dispositions prévoient notamment que le positionnement du matériel au sol n'entrave pas les issues de secours de l'aéronef) ;
 - (4) des instructions détaillées à suivre en cas de déversement de carburant et des dispositions garantissant la disponibilité :
 - d'un matériel extincteur d'un type approprié et d'un personnel entraîné à son utilisation lors des opérations d'avitaillement, pour permettre au moins une première intervention en cas d'incendie ;
 - d'un moyen permettant d'avertir rapidement le superviseur de l'avitaillement ou le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aéronef, le cas échéant, en cas d'incendie ou de déversement important de carburant ;
 - (5) l'interruption des opérations d'avitaillement en cas d'orage à proximité de l'aérodrome.

OPS.FR.D.080 Formation des placeurs

L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre un programme de formation pour les personnes fournissant des services de guidage des aéronefs (placeurs). Ledit programme de formation est mis en œuvre conformément à l'OR.FR.D.017²⁷.

²⁷ Voir Annexe n°2 – Organisation des exploitants d'aérodromes