dgac

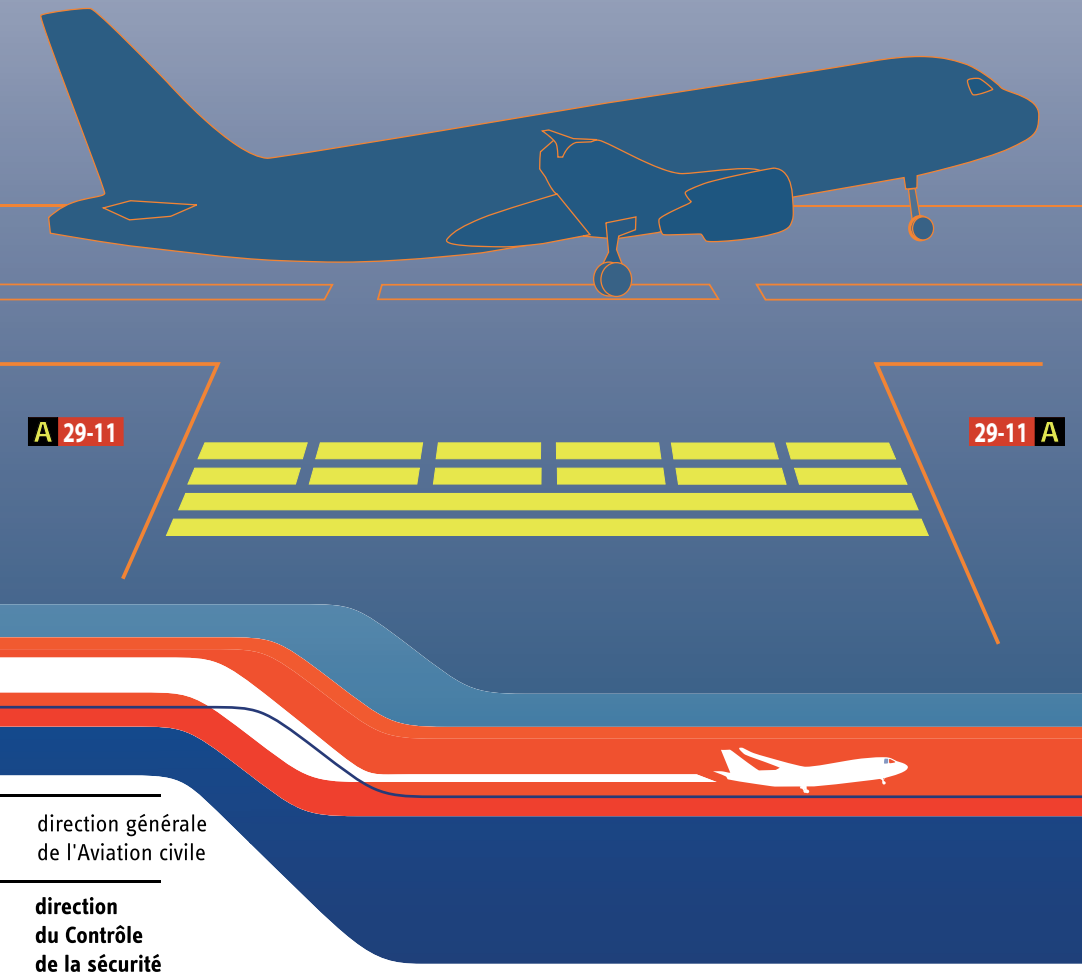
AUTORITÉ DE SURVEILLANCE

Les symposiums

INCURSIONS SUR PISTE

29 novembre 2007

GUIDE DE BONNES PRATIQUES



direction générale
de l'Aviation civile

**direction
du Contrôle
de la sécurité**

INTRODUCTION

Ce guide est destiné aux conducteurs de véhicules amenés à se déplacer près des pistes, aux pilotes et aux contrôleurs aériens.

L'objectif de ce guide est de diffuser auprès de ces intervenants aéroportuaires des méthodes que l'expérience a démontré comme étant de " bonnes pratiques " et de vous sensibiliser sur quelques éléments clés à mettre en oeuvre pour lutter contre les incursions sur piste. Elles ne sauraient en aucun cas se substituer aux méthodes décrites dans les manuels d'exploitation ni constituer des solutions " miracles ". Il vous appartient de réfléchir à la méthode d'application de l'idée que reprend cette " bonne pratique " pour l'adapter à la réalité de l'aéroport sur lequel vous opérez.

Vous trouverez à la fin de ce guide trois quiz (un pour les conducteurs de véhicules, un pour les pilotes et un pour les contrôleurs aériens) qui vous permettront de tester vos connaissances en matière de circulation au sol et de prévention des incursions sur piste.

Il est à noter que le plan EAPPRI (*European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions*) réalisé conjointement par l'ensemble de la communauté aéronautique sous l'égide d'Eurocontrol liste également des bonnes pratiques à mettre en place pour lutter contre les incursions sur piste. Ce plan est disponible sur le CD fourni dans la pochette du symposium.

SOMMAIRE

Conducteurs de véhicules :

Restez attentif et concentré durant les déplacements sur l'aéroport 4
Maîtrisez les communications radio au cours de vos déplacements sur l'aéroport 6
Respectez les règles de circulation au sol en toutes circonstances 8

Pilotes :

Faites des briefings avant roulage 10
Appliquez le concept de cockpit stérile 12
Répartissez les tâches durant le roulage 14
Maîtrisez la signalisation et les règles de circulation au sol 16
Ayez un bon suivi de la navigation au sol 18
Communiquez de manière précise et rigoureuse avec le contrôle 20

Contrôleurs aériens :

Maîtrisez les communications aéronautiques 22
Utilisez des verrous dans vos communications aéronautiques 24
Optimisez la communication aéronautique 26
Ne donnez pas la clairance départ à l'approche des pistes ou intersections 28

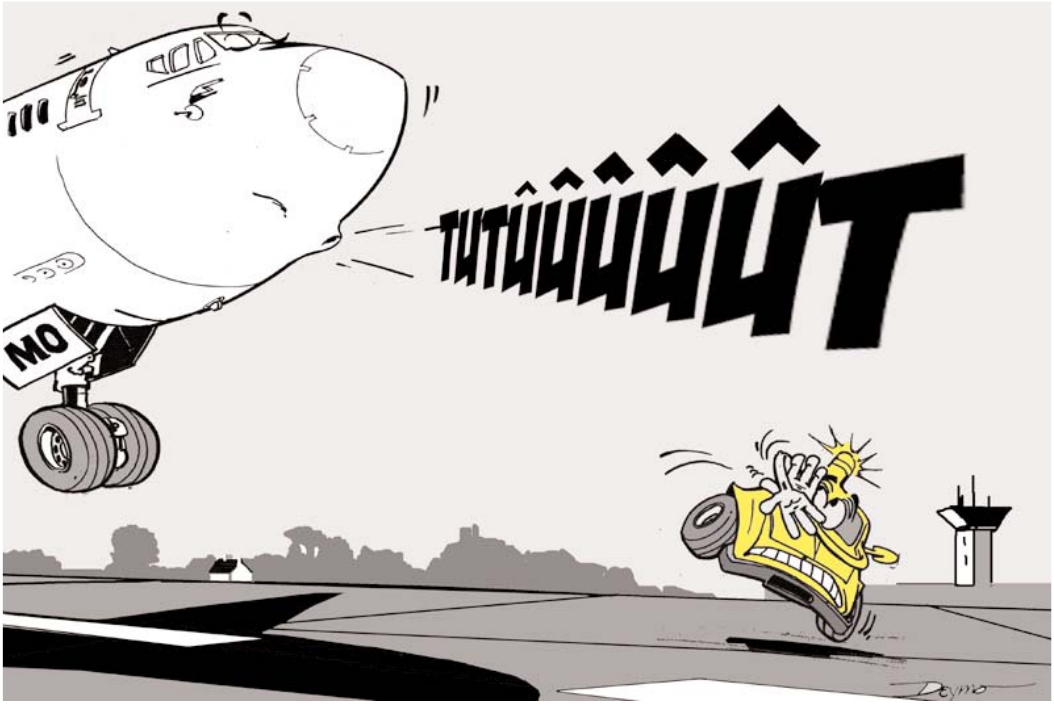
Quiz :

Quiz conducteurs de véhicules 30
Quiz pilotes 32
Quiz contrôleurs aériens 34

Fiche : 36

Dernière recommandation : 38

Restez attentif et concentré durant les déplacements sur l'aéroport



CONDUCTEURS DE VÉHICULES

Un aéroport est un lieu dangereux pour tout véhicule s'y déplaçant, en particulier à proximité des pistes.

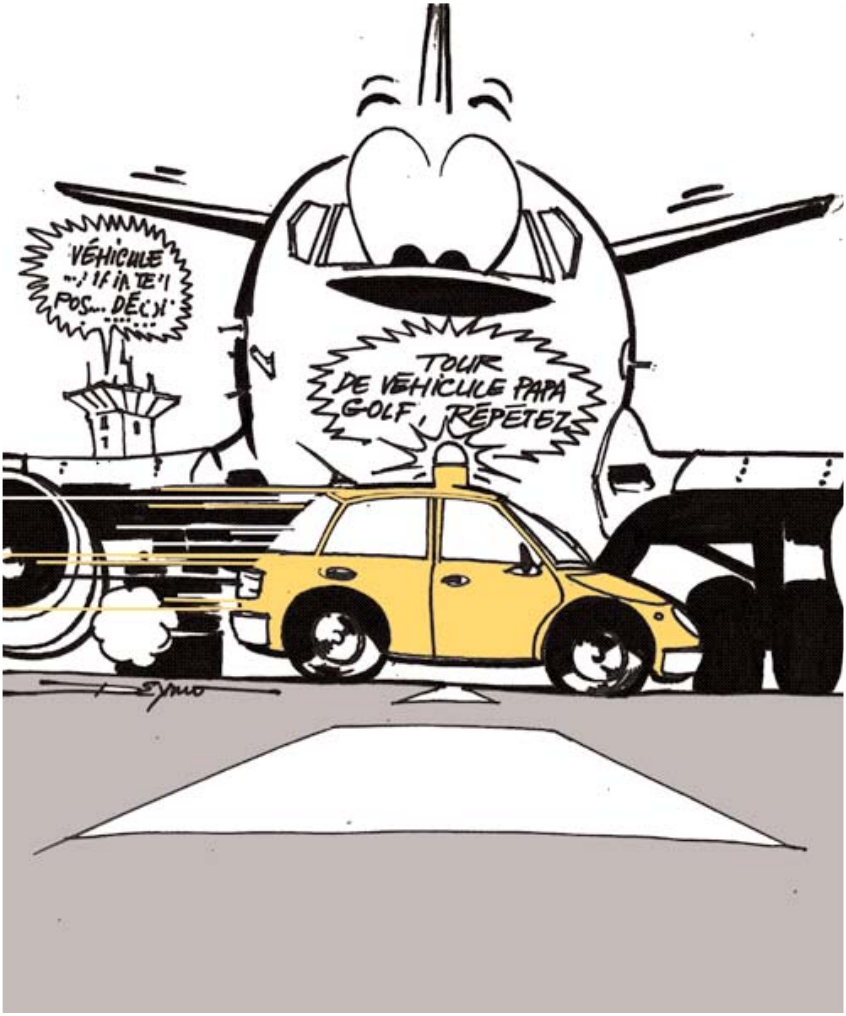
La dangerosité inhérente aux déplacements sur les plateformes aéroportuaires nécessite un **effort d'attention permanente** de la part des conducteurs de véhicules.

On ne conduit pas sur un aéroport comme sur la voie publique : des permis spécifiques sont délivrés aux conducteurs amenés à se déplacer sur les aires aéronautiques et des procédures de déplacement des véhicules sont définies et doivent être respectées.

Attention

La bande de piste est l'aire protégée englobant la piste et s'arrêtant au niveau des points d'arrêt en service.
Cette bande de piste, dans laquelle aucun véhicule ne doit pénétrer sans y être autorisé, n'est pas fixe : elle dépend notamment des conditions météorologiques.
La bande de piste peut, par exemple, s'étendre à 75m ou 90m de l'axe de piste par bonne visibilité et 150m en conditions LVP.

Maîtrisez les communications radio au cours de vos déplacements sur l'aéroport



CONDUCTEURS DE VÉHICULES

La prévention des incursions sur piste passe par une bonne utilisation des communications sur les fréquences aéronautiques.

De nombreuses incursions sur piste de véhicules sont dues à un problème de communication entre le contrôleur et le conducteur de véhicule.

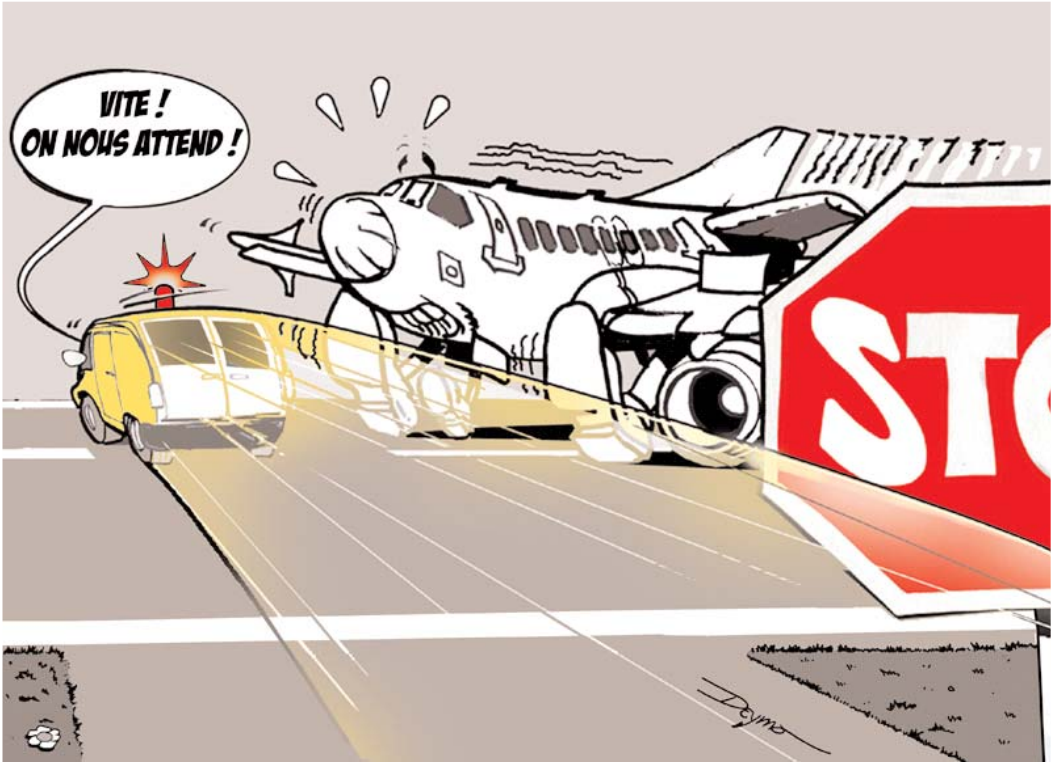
Répétez entièrement toute instruction du contrôle, en particulier à proximité des pistes.

Si vous n'êtes pas sûr de ce que vous a dit le contrôleur par radio, redemandez.
Dans le cas d'une clairance mal comprise par le conducteur (à cause d'interférence sur la fréquence ou pour toute autre raison), demandez une confirmation ou des précisions sur la clairance reçue.
En cas de doute, un conducteur de véhicule ne doit jamais pénétrer ni sur une piste ni dans ses servitudes.

Restez particulièrement concentré sur la fréquence radio, même lorsque les messages ne vous sont pas destinés.

Ne vous montrez pas insistants sur la fréquence.
Le contrôleur aérien gère en priorité les avions. S'il vous dit de patienter, arrêtez-vous et attendez qu'il vous rappelle. Ne réitérez votre message sur la radio qu'en cas d'oubli manifeste (cas d'un silence radio prolongé, sans rappel de la part du contrôleur).

Respectez les règles de circulation au sol en toutes circonstances



CONDUCTEURS DE VÉHICULES

Pour la sécurité de tous, les règles de circulation au sol doivent être respectées.

Un refus de priorité ou le non-respect d'une signalisation peuvent rapidement amener à une situation dangereuse.

La pression (commerciale, économique,...) pouvant être subie pendant votre travail sur l'aéroport ne doit en aucun cas vous amener à ne pas respecter les règles de circulation au sol.

Sur un aéroport, les règles du code de la route s'appliquent :

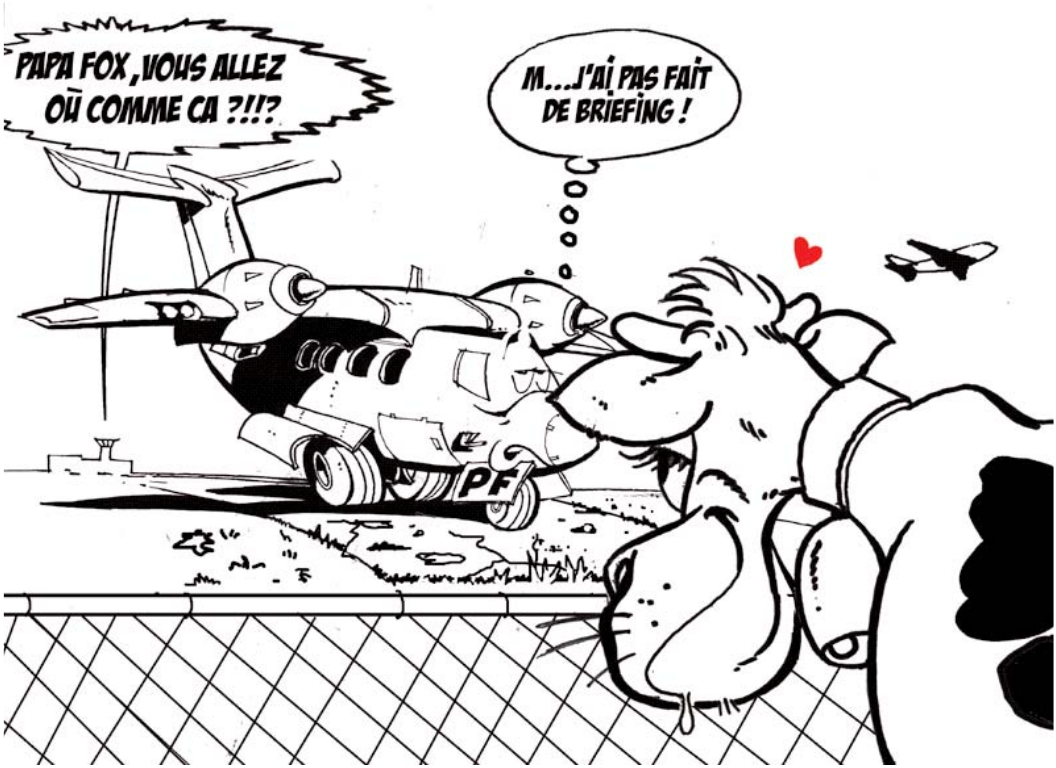
- les stops doivent être marqués,
- les limitations de vitesse doivent être respectées,
- ...

En plus de ces règles, il existe des règles spécifiques à cet environnement :

- la priorité est systématiquement accordée aux avions,
- le contact radio et/ou la veille radio peuvent être obligatoires suivant l'emplacement du véhicule et ses intentions,
- ...

La signalisation et le marquage au sol doivent être maîtrisés par chaque conducteur de véhicules.

Faites des briefings roulage au départ comme à l'arrivée



La réalisation d'un briefing avant le roulage au départ et à l'arrivée permet de limiter le risque d'égarement sur la plateforme.

Si vous faites partie d'un équipage multi pilotes, le roulage doit être préparé conjointement par les deux pilotes.
Si vous êtes seul pilote à bord, représentez-vous mentalement le roulage avant la mise en route et avant l'arrivée.

Cette préparation permettra de pré activer la mémoire sur les points importants du roulage et de mettre au point la stratégie à adopter en fonction notamment des particularités locales et de la météorologie.

Concernant la préparation du roulage sur l'aérodrome de départ, ce briefing devrait être intégré dans la préparation du vol.
Concernant la préparation du roulage sur l'aérodrome d'arrivée, ce briefing devrait être réalisé avant la mise en descente de l'appareil.

Appliquez le concept de cockpit stérile

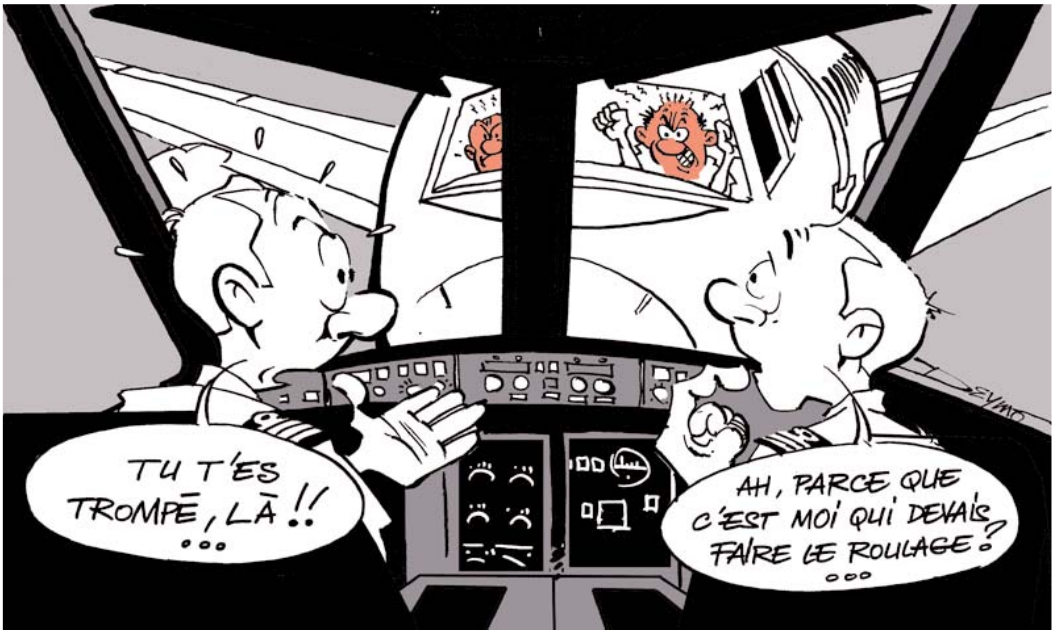
Durant le roulage, concentrez-vous sur les tâches de conduite du vol (navigation, communication) à l'exclusion de toute tâche annexe.

Dans le cas d'un vol commercial, les communications avec les PNC durant le roulage doivent être restreintes à la sécurité des vols. N'effectuez pas d'annonces aux passagers pendant le roulage (sauf pour des raisons de sécurité), les annonces à caractère commercial CDB étant effectuées au parking.

Dans le manuel d'exploitation de nombreuses compagnies, le " cockpit stérile " est appliqué au départ depuis le push-back jusqu'à l'atteinte d'un certain niveau de vol en montée initiale et, à l'arrivée, depuis le passage de ce même niveau de vol en descente jusqu'au parking.

Le concept de " cockpit stérile " est applicable également aux vols non commerciaux.
Si vous transportez des passagers à titre privé, ne vous laissez pas distraire par d'éventuelles discussions avec eux lors du roulage : précisez-leur de ne pas vous parler durant cette phase du vol.

Répartissez les tâches durant le roulage



S'il existe, le manuel d'exploitation précise une répartition claire des tâches au cours du roulage.

Si vous faites partie d'un équipage multi pilotes
Un pilote est chargé du roulage et l'autre de sa vérification et cette répartition est clairement annoncée en début de roulage.
L'annonce des " points clés " du roulage (changements de direction, traversées de piste, approche d'un Hot Spot,...) devrait alors être faite par le PF pour permettre au PNF de les valider.
Que vous soyez sur un aéroport connu ou non, un membre de l'équipage devrait être chargé d'actualiser constamment la progression de l'avion sur une carte de circulation au sol.

Maîtrisez la signalisation et les règles de circulation au sol

PILOTES

La connaissance de la signalisation (panneau et marquages au sol) est un élément essentiel du suivi de la navigation durant le roulage.

Cette connaissance de la signalisation permet notamment au pilote :

- de vérifier en permanence sa position
- de prévoir les virages et arrêts à venir.

En particulier, vous devez systématiquement vous arrêter devant une barre d'arrêt dont les feux sont allumés.

Les règles de base de la circulation au sol (priorité à droite, priorité aux avions sortant d'une piste ...) ainsi que les autorisations du contrôle doivent être appliquées scrupuleusement.

Ayez un bon suivi de la navigation au sol

PILOTES

Le suivi de la navigation au sol est une tâche essentielle.
En cas de doute, arrêtez-vous afin d'analyser la situation.

Beaucoup d'erreurs viennent du fait que l'on n'a pas réussi à obtenir ou maintenir une bonne conscience de la situation.

Demandez de l'aide si vous n'êtes pas certain de votre position.
N'hésitez pas à demander des indications aux services de contrôle et/ou aux autres utilisateurs de la plateforme en cas de doute sur votre emplacement actuel.

Adaptez votre circulation au sol en fonction de la situation.
Les conditions météorologiques (visibilité, précipitation, neige,...), au même titre que l'encombrement de l'aéroport, la complexité et la difficulté des communications (utilisation de l'anglais, fréquence saturée,...) ont une influence importante sur le roulage et son suivi.

Si vous êtes seul pilote à bord
Vérifiez au fur et à mesure du roulage que vous êtes bien en train de suivre l'itinéraire prévu.

Communiquez de manière précise et rigoureuse avec le contrôle

PILOTES

La maîtrise des communications aéronautiques est un élément clé pour éviter les incursions sur piste.

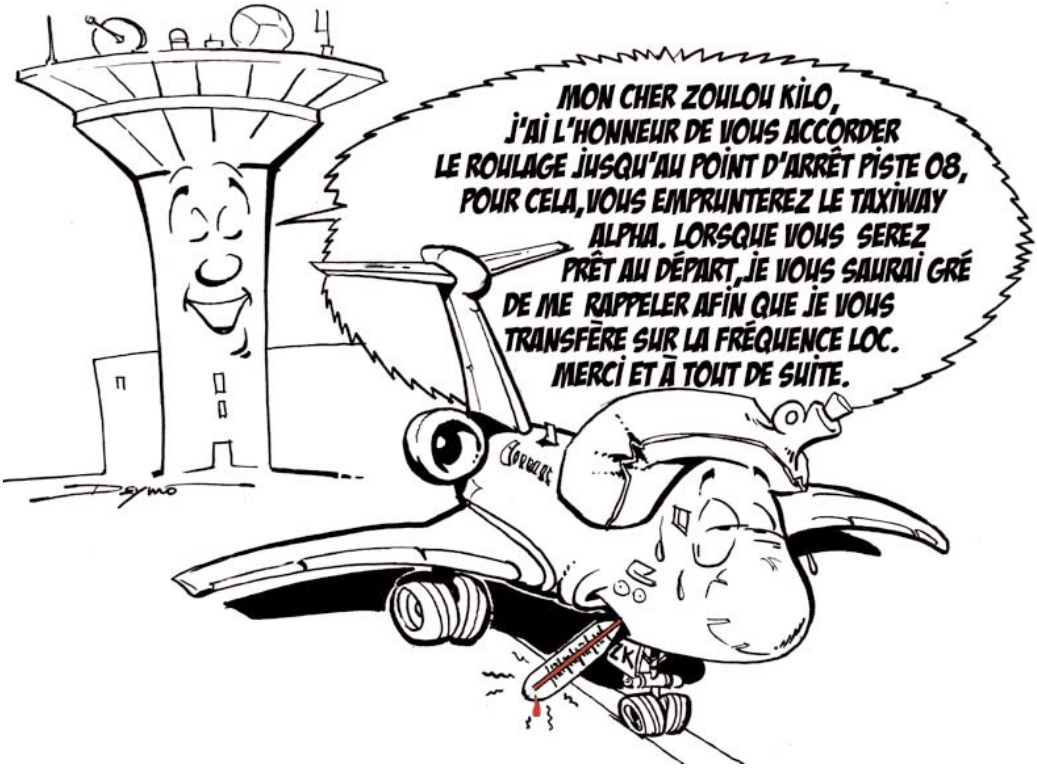
Employez la phraséologie normalisée.
L'utilisation de la phraséologie réglementaire est un élément essentiel de l'efficacité des communications avec le contrôle. Elle permet de limiter les risques d'incompréhension.

Une écoute attentive de la fréquence peut favoriser une représentation correcte de la situation du trafic sur l'aéroport.

Le collationnement de toute clairance est indispensable.
Ce collationnement est indispensable au contrôleur afin de lui permettre de vérifier la compréhension de la clairance donnée.
Attention :
Le collationnement ne doit pas être utilisé comme moyen de lever un doute sur une clairance reçue : tout doute sur le roulage ou sur une clairance doit être levé par une demande spécifique au contrôle.

Le respect strict des règles de communication est primordial près des pistes.
Sur les terrains contrôlés, toute entrée sur une piste, même inactive, doit faire l'objet, au préalable, d'une clairance explicite du contrôle.
Sur les terrains non contrôlés, vous devez annoncer explicitement à la radio toute entrée sur une piste, que celle-ci soit en service ou non.

Maîtrisez les communications aéronautiques



La prévention des incursions sur piste passe par une bonne utilisation des communications sur les fréquences aéronautiques.

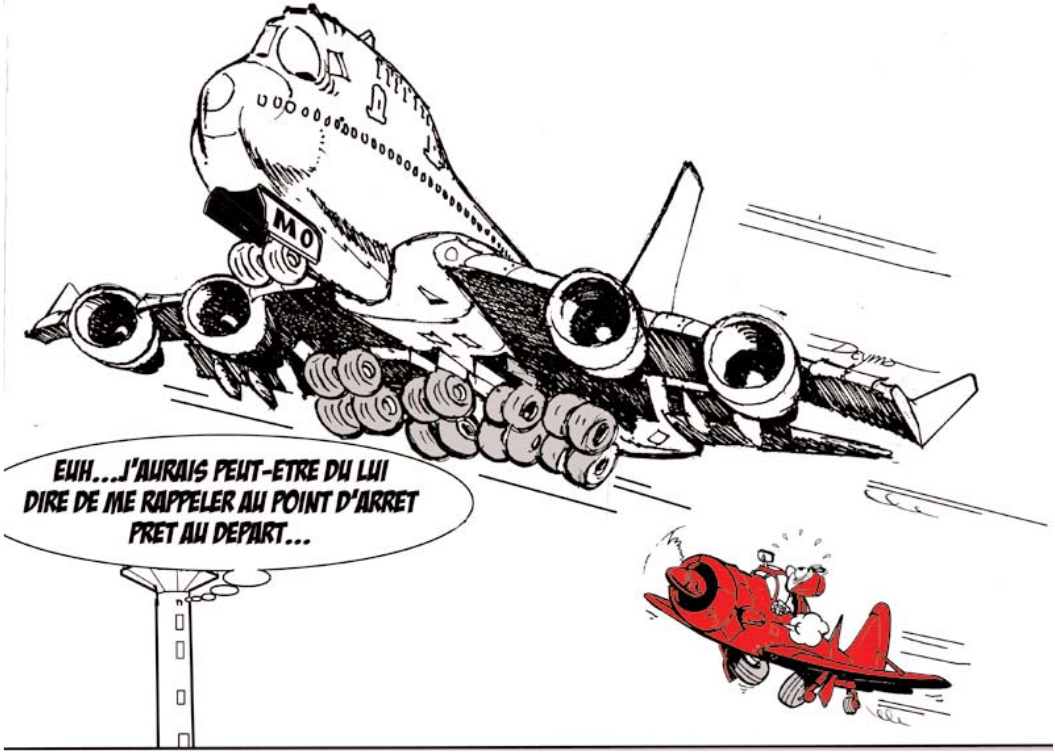
La qualité de la phraséologie est essentielle.
La phraséologie est un moyen d'assurer la sécurité par une communication efficace et non ambiguë. L'utilisation systématique d'une phraséologie standard diminue le risque d'incompréhension avec les mobiles en fréquence.

Écoutez chaque collationnement avec attention
L'écoute attentive du collationnement est un élément indispensable de la communication radio.
En l'absence de collationnement de la part du pilote ou du conducteur ou en cas de doute, répétez la clairance.

Soyez rigoureux dans la désignation des points d'arrêts.
Le point d'arrêt est la dernière limite avant la piste. Identifiez-le clairement dans la communication à travers la bonne phraséologie.

Soyez attentifs aux risques de confusion entre appareils si des indicatifs d'appel se ressemblent.

Utilisez des verrous dans vos communications aéronautiques



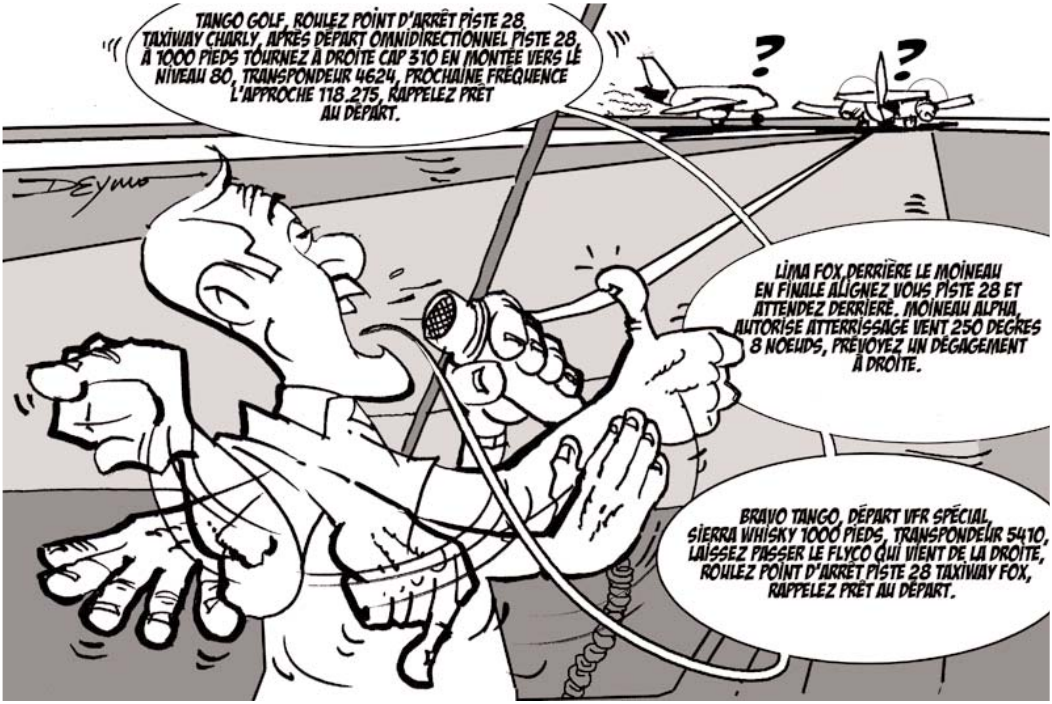
L'utilisation systématique de limites de clairance ou "verrous" est un moyen d'éviter qu'un mobile se retrouve par erreur sur la piste

Donnez systématiquement les clairances de traversée de piste de manière explicite et sans anticipation excessive.

Le point d'arrêt est le dernier verrou avant la piste
Demandez aux conducteurs de véhicules et aux pilotes de rappeler au point d'arrêt actif avant piste.

Le transfert de fréquences Sol/Loc : Un exemple de verrou important
Effectuez systématiquement les transferts entre la fréquence Sol et la fréquence Loc, même dans les cas où ces fréquences sont regroupées et gérées par un unique contrôleur.
Donner ainsi aux pilotes l'habitude de ne jamais décoller sur une fréquence Sol ou de ne pas rejoindre leur parking sur la fréquence Loc leur permet d'acquérir des automatismes... et vous évitera de mauvaises surprises...

Optimisez la communication aéronautique



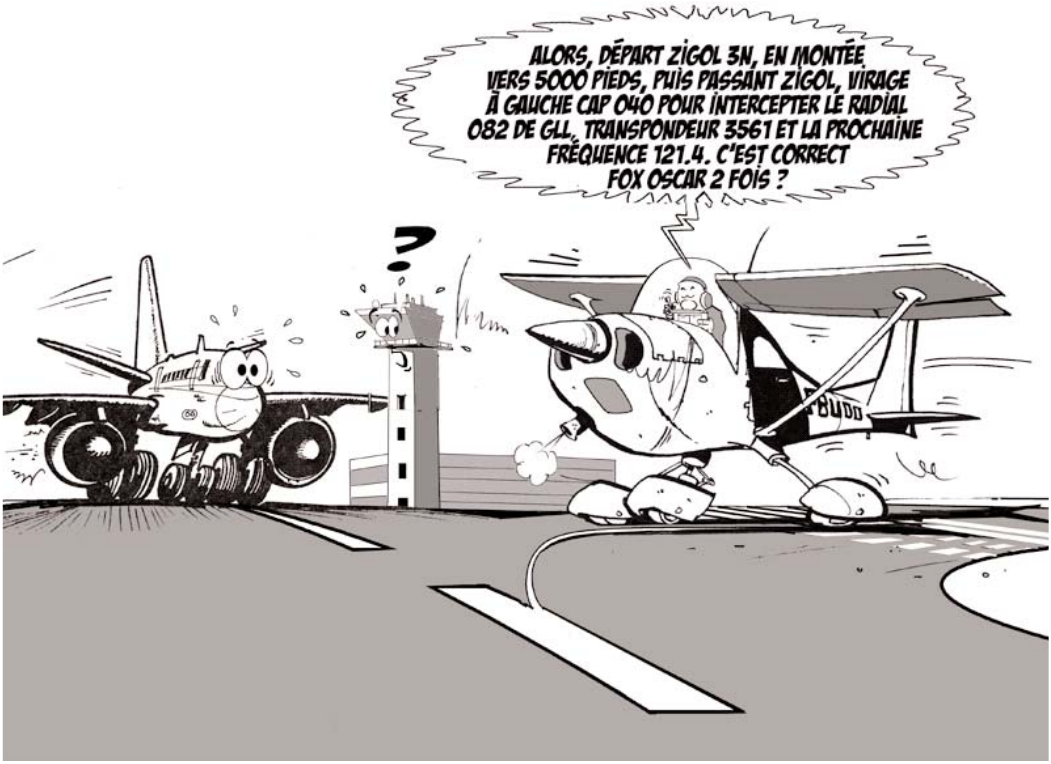
Optimisation des communications aéronautiques = un maximum d'informations comprises en un minimum de temps

La maîtrise du <u>débit</u> et du ton de parole doit être constante.
Contrairement à ce qu'on pourrait penser, l'optimisation de la communication ne passe pas forcément par une augmentation du débit de parole.
Si vous parlez trop rapidement à la radio :

- vous prenez des risques d'incompréhension pouvant mener à une incursion,
- vous risquez d'être amené à devoir répéter la clairance.

La tendance naturelle pourrait consister à raccourcir la phraséologie lors de situations chargées.
Chacun doit s'efforcer de lutter contre cette tendance pour ne pas introduire de risque supplémentaire.

Ne donnez pas la clairance départ à l'approche des pistes ou intersections



Sur les aérodromes avec délégation de clairance, donnez la clairance départ avant le roulage

Lorsque vous donnez une clairance départ à un appareil et que vous ne pouvez pas donner cette clairance avant le roulage de l'appareil, attendez que l'aéronef soit arrêté ou faites-le s'arrêter au préalable.

Pensez au fait que le pilote notera certainement la clairance que vous lui donnez. Pendant cette prise de note, il risque de ne pas regarder dehors et d'être moins attentif : Donnez un minimum d'instruction lorsque l'aéronef concerné est proche des pistes.

1) Le dernier point d'arrêt avant la piste est matérialisé au sol par deux lignes continues jaunes suivies de deux lignes en pointillés jaunes. Ce point d'arrêt signifie :

a) Tous les avions doivent s'arrêter et attendre l'instruction du contrôle aérien pour rentrer sur la piste
b) Tous les véhicules et les avions doivent s'arrêter à moins d'être autorisés par le contrôle aérien à pénétrer sur la piste
c) Je m'approche de l'aire critique ILS

2) Le marquage au sol des pistes est :

a) blanc
b) jaune
c) rouge

3) Le marquage au sol des voies de circulation est :

a) blanc
b) jaune
c) rouge

4) Si je dois traverser une piste, il est préférable de le faire :

a) en bout de piste
b) en milieu de piste
c) où je veux

5) A moins qu'une instruction contraire n'ait été reçue du contrôle aérien, un véhicule doit céder la priorité aux avions :

a) Vrai
b) Faux

6) Si, sur un terrain non contrôlé, je vois un avion en approche finale alors que je m'apprête à traverser la piste :

a) je dois maintenir l'arrêt au point d'arrêt avant piste jusqu'à ce que l'avion soit passé à mon niveau avant de traverser
b) je peux traverser tant que l'avion ne s'est pas annoncé en finale
c) je dois contacter le pilote par radio pour savoir s'il compte faire un toucher ou une remise de gaz

QUIZ : CONDUCTEURS DE VÉHICULES

7) Sur un aéroport non contrôlé, lorsqu'un pilote s'annonce sur la fréquence radio en " vent arrière ", il vole :

a) perpendiculairement à la piste après le décollage et la montée initiale
b) parallèlement à la piste dans le sens opposé au sens d'atterrissage
c) en finale avec le vent dans le dos

8) Si le contrôleur aérien me donne une instruction qui ne me paraît pas sûre :

a) j'exécute l'instruction, ne voulant pas risquer une action disciplinaire
b) j'exécute l'instruction puis j'en informe dès que possible mon superviseur
c) j'informe le contrôleur de mes doutes afin d'obtenir une clarification avant d'exécuter l'instruction
d) j'allume les phares de mon véhicule avant d'exécuter l'instruction

9) Un pilote qui s'annonce en " courte finale " est :

a) proche du seuil de piste avant l'atterrissage
b) sur le point d'effectuer le dernier atterrissage du jour
c) sorti du circuit de piste de l'aéroport

10) Lorsqu'un pilote annonce son intention d'effectuer un " toucher ", cela signifie :

a) un atterrissage court
b) un atterrissage suivi immédiatement d'une remise de gaz pour redécoller sans avoir arrêté l'avion
c) que le pilote est expérimenté
d) une simple information sur le pilotage de l'avion

Réponses : 1-b, 2-a, 3-b, 4-a, 5-a, 6-a, 7-b, 8-c, 9-a, 10-b

La fiche reprise à la fin de ce guide peut aider à répondre à ces questions

1) Après l'atterrissage sur une piste avec approche ILS en service en conditions LVP, je dois m'assurer du fait que mon avion a passé _____ avant de m'arrêter sur la voie de circulation.

a) le dernier point d'arrêt avant piste
b) le marquage blanc de bord de piste
c) le panneau rouge de sortie de piste
d) le panneau de dégagement de piste

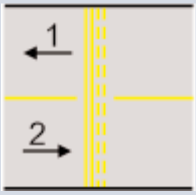
2) _____ indiquent l'entrée sur une piste ou dans une aire sensible de l'ILS.

a) Les panneaux d'obligation
b) Les panneaux d'emplacement
c) Les panneaux de direction
d) Les instructions du contrôle aérien

3) Les panneaux de direction sont écrits en _____ sur fond _____.

a) jaune / noir
b) noir / jaune
c) blanc / rouge
d) rouge / blanc

4) Le dernier point d'arrêt avant piste est matérialisé, notamment, par un marquage au sol. Lorsque je me rapproche d'une piste, je dois obtenir une autorisation du contrôle aérien avant de traverser dans le sens ___.



a) de la flèche n°1
b) de la flèche n°2
c) réponse a) ou b)

5) Les panneaux d'identification de piste sont placés au niveau _____.

a) des intersections de voies de circulation
b) des marques de points d'arrêt intermédiaires
c) du dernier point d'arrêt avant piste
d) des marques de zone de toucher des roues

QUIZ : PILOTES

6) Le balisage axial de sortie de piste aide _____.

a) les avions à sortir de la piste
b) les avions à sortir de la voie de circulation
c) les avions à sortir de l'aire de trafic
d) à la réalisation des inspections de piste

7) Les panneaux écrits en jaune sur fond noir sont des _____.

a) panneaux de direction
b) panneaux d'emplacement
c) panneaux d'identification de voie de circulation
d) panneaux d'identification de piste

8) L'instruction du contrôle aérien " roulez point d'arrêt piste 09 taxiway bravo " signifie que je :

a) n'ai pas l'autorisation de traverser d'autres pistes à moins d'obtenir une instruction explicite de la part des services de contrôle
b) peux traverser toute piste non active se trouvant sur mon itinéraire
c) peux ignorer tout point d'arrêt
d) peux rouler jusqu'à la piste et m'aligner

9) Les marques de points d'arrêt avant piste sont composées de _____.

a) 4 lignes pointillées tracées à travers la voie de circulation
b) 2 lignes pointillées jaunes et 2 lignes continues jaunes tracées à travers la voie de circulation
c) 4 lignes continues qui s'étendent au-delà de la largeur de la voie de circulation
d) 2 lignes pointillées blanches et 2 lignes continues blanches tracées à travers la voie de circulation

10) Le marquage au sol est _____ sur la piste et _____ sur les voies de circulation.

a) noir / rouge
b) rouge / noir
c) jaune / blanc
d) blanc / jaune

Réponses : 1-d, 2-a, 3-b, 4-b, 5-c, 6-a, 7-b, 8-a, 9-b, 10-d

1) Quelle est la proposition correcte parmi les quatre suivantes ?

a) FF123 Roulez jusqu'à la piste 25
b) FF123 Roulez et arrêtez-vous avant la piste 25
c) FF123 Roulez point d'arrêt piste 25 via B1
d) FF123 Roulez B1 avant la piste 25

2) En cas d'impossibilité de déterminer visuellement si l'aéronef a dégagé la piste :

a) je ne donne pas de nouvelle clairance tant que je pense que l'aéronef est sur la piste
b) j'attends le report du pilote indiquant que la piste est dégagée
c) j'attends 2 minutes avant de donner une clairance de décollage ou d'atterrissage sur la piste concernée

3) Si je prends conscience d'une incursion sur piste en cours ou sur le point de survenir,

a) j'interromps le décollage de l'aéronef au départ
b) je donne l'instruction à l'aéronef en approche de remettre les gaz
c) j'indique aux pilotes le lieu de l'incursion sur piste avérée ou potentielle
d) les 3 propositions précédentes correspondent à des actions à entreprendre immédiatement, en fonction de la situation

4) Quelle est la proposition correcte parmi les quatre suivantes ?

a) FF123 Maintenez point d'arrêt piste 25
b) FF123 Maintenez position avant piste 25
c) FF123 Restez en position point d'arrêt piste 25
d) FF123 Ne bougez plus

5) Quelle est la définition OACI d'une incursion sur piste ?

a)Tout occurrence sur un aérodrome impliquant la présence incorrecte d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne sur la piste
b) Tout accident impliquant un avion sur une piste ou sur un taxiway
c) Tout accident dû à la présence incorrecte d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface utilisée pour l'atterrissage ou le décollage d'un aéronef
d) Toute situation se produisant sur un aérodrome, qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs

QUIZ : CONTRÔLEURS AÉRIENS

6) Quelle est la proposition correcte parmi les quatre suivantes ?

a) FF 123 Traversez la piste
b) FF 123 Dépassez prochaine piste
c) FF 123 Traversez piste 25 gauche, rappelez piste dégagée
d) FF 123 Traversez et rappelez

7) Lorsqu'une clairance de roulage amène un aéronef à croiser une piste :

a) l'aéronef doit obtenir une autorisation explicite de franchir cette piste uniquement si celle-ci est active
b) l'aéronef peut traverser la piste sans autorisation explicite puisque la clairance de roulage va au-delà de cette piste
c) l'aéronef doit obtenir une autorisation explicite de franchir cette piste, que celle-ci soit active ou inactive
d) la clairance doit indiquer au pilote de vérifier que la piste est libre avant de traverser

8) Quelle est la proposition correcte parmi les quatre suivantes ?

a) FF 123 Alignez-vous piste 25 gauche
b) FF 123 Roulez sur la piste 25 et attendez
c) FF 123 Alignez-vous
d) FF 123 Alignez-vous piste 25 gauche et attendez

9) FF 123 a visuel sur un A320 en finale. Quelle est la proposition correcte parmi les quatre suivantes ?

a) FF 123, derrière A320 alignez-vous et attendez derrière
b) FF 123, derrière A320 en finale, alignez-vous piste 25 et attendez derrière
c) FF 123, A320 en finale, alignement derrière et attendez
d)Si visuel sur A320, alignement et décollage à convenance

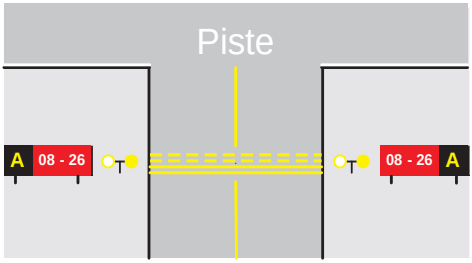
10) Avant de délivrer une autorisation d'atterrissage à un aéronef, je :

a) demande au pilote s'il a visuel sur la piste
b) fais rapidement traverser les véhicules de piste
c) vérifie que la piste et les servitudes sont dégagées
d) peux m'occuper des mises en route d'aéronefs au parking

Réponses : 1-c, 2-b, 3-d, 4-a, 5-d, 6-c, 7-c, 8-d, 9-b, 10-c

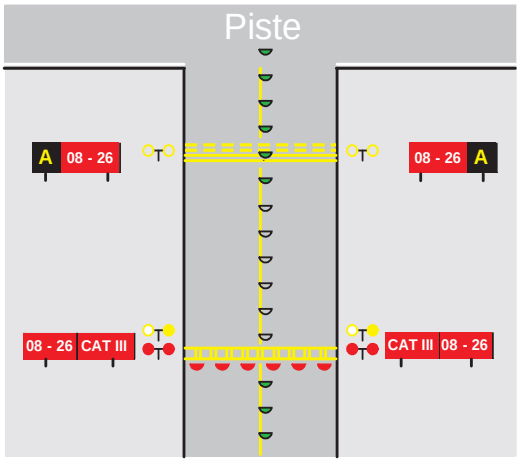
Fiche contre les incursions sur piste

Entrée de piste CAT I



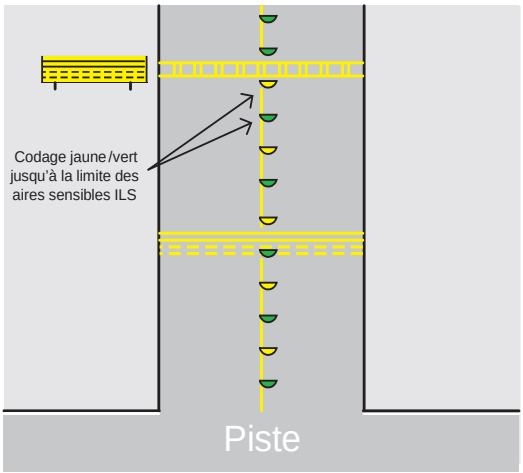
Rappel
Sur un terrain contrôlé , obligation d'obtenir une clairance du contrôle avant le franchissement d'un point d'arrêt vers la piste

Entrée de piste CAT II /III



NE JAMAIS FRANCHIR UNE BARRE D'ARRÊT ALLUMEE ROUGE

Sortie de piste CAT II /III



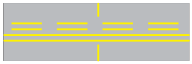
Marquage blanc
Vous êtes sur une piste

Marquage jaune
Vous êtes sur un taxiway

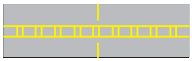
Direction du Contrôle de la Sécurité

Fiche contre les incursions sur piste

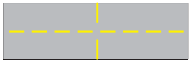
Marques de point d'arrêt



POINT D'ARRÊT STANDARD
Dernier point d'arrêt avant la piste .
Dans le sens Taxiway vers la piste : Arrêt obligatoire hors conditions LVP et traversée sur autorisation du contrôle .



POINT D'ARRÊT CAT II /III
Installé si la piste est CATII et /ou CAT III.
Dans le sens Taxiway vers la piste : Arrêt obligatoire en CAT II /III et traversée sur autorisation du contrôle .



POINT D'ARRÊT INTERMÉDIAIRE
Placé aux croisements de taxiways . Arrêt sur demande du contrôle

Marquage au sol d'obligation

MARQUE « NO ENTRY »
Marque d'entrée interdite . Accès interdit pour les avions et les véhicules

MARQUE « RWY AHEAD »
Inscrite, dans le cas d'un doublet de pistes , sur la voie de circulation avant le dernier point d'arrêt avant piste pour renforcer la signalisation

Panneaux d'obligation

PANNEAU D'IDENTIFICATION DE PISTE
Placé au niveau du dernier point d'arrêt avant piste

PANNEAU CAT II /III
Installé si la piste est CAT II et /ou CAT III

PANNEAU D'ENTRÉE INTERDITE
Accès interdit pour les Avions **ET** les véhicules

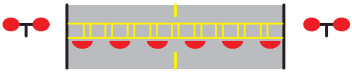
Panneaux d'indication

PANNEAU DE DIRECTION
Indique le nom du taxiway après l'embranchement et /ou en sortie de piste

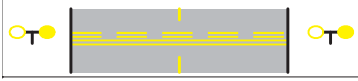
PANNEAU D'EMPLACEMENT
Indique le nom du taxiway sur lequel vous êtes

PANNEAU INDICATEUR DE DÉGAGEMENT DE BANDE
Indique l'emplacement à partir duquel la piste est dégagée (en LVP)

Feux lumineux



BARRE D'ARRÊT
Franchissement INTERDIT si allumée



FEUX DE PROTECTION DE PISTE (Wig-Wag)
Signalent le point d'arrêt à respecter

Notifiez tout événement lié à la sécurité

La notification de tout événement qui a ou aurait pu mettre en cause la sécurité, est essentielle pour éviter que de tels événements ne se reproduisent.
Un acteur de première ligne (contrôleur, pilote, conducteur de véhicule ou autre) doit donc reporter tout événement de sécurité dont il est témoin.

En particulier :

- toute incursion sur piste constatée doit être reportée.
- tout franchissement de barre d'arrêt allumée doit faire l'objet d'une notification d'événement par l'agent l'ayant constaté.

Conformément à l'article L722-3 du code de l'aviation civile :
" *Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile [...] sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité* "

Un événement non notifié est un événement qui ne s'est jamais passé !

dgac

AUTORITÉ DE SURVEILLANCE

direction générale
de l'Aviation civile

direction
du Contrôle
de la sécurité

50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

téléphone : 01 58 09 43 21
www.aviation-civile.gouv.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DURABLES