



## **Annexe F**

### **Guidage et stationnement des aéronefs**

#### **Article 1**

Aux fins du présent document, on entend par :

- a) Accostage : manœuvre de l'avion permettant d'atteindre le point précis de son arrêt à son poste de stationnement ; l'accostage débute lorsque le pilote commence à suivre les indications du système d'accostage et se termine lorsque l'avion est immobilisé au point précis de son arrêt au poste de stationnement ;
- b) Aire de trafic : aire, définie sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien ;
- c) Guidage : ensemble de procédés destinés à positionner correctement un aéronef dans ses déplacements au sol ;
- d) Poste de stationnement : emplacement désigné sur une aire de trafic, destiné à être utilisé pour le stationnement d'un aéronef ;
- e) Repoussage : recul d'un aéronef par l'utilisation d'équipements spécialisés pour quitter son poste de stationnement ;
- f) Signaleur (ou placeur ou placier) : le rôle de signaleur consiste à guider un aéronef sur l'aire de trafic en effectuant des signaux de guidage normalisés à l'intention du pilote de cet aéronef tel que défini dans l'annexe de l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;
- g) Système d'accostage : tout dispositif non embarqué, matériel ou humain, permettant au pilote de l'aéronef de réaliser l'accostage ;
- h) Système de guidage : système servant à guider l'aéronef afin qu'il se positionne correctement dans ses déplacements au sol ;
- i) Système de guidage visuel pour l'accostage : système qui fournit au pilote des renseignements de base et passifs sur l'azimut et le point précis de l'arrêt de l'avion ;
- j) Système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage : système qui, en plus des renseignements de base et passifs sur l'azimut et le point précis de l'arrêt de l'avion, fournit au pilote, pour l'accostage, des renseignements de guidage actifs comme l'indication du type d'aéronef, des renseignements sur la distance restante et la vitesse de rapprochement ;
- k) Traitement en escale : ensemble des opérations effectuées lors de l'escale d'un aéronef.



## **Article 2**

Les personnes en charge des opérations de guidage et de stationnement des aéronefs reçoivent une formation appropriée incluant une formation générale et une formation locale. La formation générale consiste à maîtriser les signaux normalisés et à acquérir les principes relatifs au stationnement et à la circulation au sol des aéronefs en prenant en compte les dangers inhérents à ces manœuvres. La formation locale consiste à maîtriser le guidage en prenant en compte les spécificités de l'exploitation de la plate-forme.

## **Article 3**

L'exploitant d'aérodrome fournit un manuel d'exploitation des aires de trafic, incluant les conditions d'utilisation des postes de stationnement, aux organismes en charge du guidage des aéronefs et le met à disposition des organismes chargés de la formation locale.

Les consignes d'utilisation des systèmes de guidage et d'accostage des aéronefs utilisant aussi bien un système de guidage visuel ou un dispositif humain sont fournies par l'exploitant d'aérodrome aux assistants en escale et sont à disposition des personnes intervenant dans les opérations d'accostage, de traitement en escale et de repoussage des aéronefs.

Pour les systèmes perfectionnés de guidage visuels pour l'accostage, une fiche récapitulative des consignes d'utilisation est rédigée par l'exploitant d'aérodrome, et se trouve à proximité de chaque poste de stationnement.

## **Article 4**

Le signaleur a en charge de vérifier visuellement que le poste de stationnement est dans des conditions telles que l'accostage peut s'effectuer sans compromettre la sécurité de l'aéronef.

## **Article 5**

Lorsqu'un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est mis en place sur un aérodrome, les caractéristiques et les fonctions de ce système respectent l'annexe au présent document.

## **Article 6**

Lorsqu'un poste de stationnement est muni d'un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage des aéronefs, une personne dûment formée se trouve à proximité d'une commande du dispositif afin de déclencher, en cas d'urgence, un arrêt immédiat de la manœuvre d'accostage.



## **Annexe : Caractéristiques et fonctions d'un système perfectionné de guidage visuel**

### **14.1. Conditions d'utilisation**

**14.1.1.** Un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est utilisé uniquement dans des conditions en fonction desquelles ses performances opérationnelles ont été spécifiées par le constructeur de ce système.

**14.1.2.** Dans le cas où un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est installé sur un poste, conjointement avec un autre système de guidage, les informations fournies par les deux systèmes ne sont pas incompatibles.

**14.1.3.** Une méthode est prévue pour indiquer qu'un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage n'est pas en service ou qu'il est inutilisable par l'exploitant d'aérodrome.

### **14.2. Emplacement**

Un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est situé de manière à ce qu'il assure, pendant toute la manœuvre d'accostage, un guidage sans obstruction et non ambigu.

### **14.3. Caractéristiques**

**14.3.1.** Le système est conçu afin que les informations fournies au pilote soient suffisamment lisibles et visibles en toutes circonstances en tenant notamment compte des effets de la lumière solaire ou de toutes autres sources lumineuses aux alentours.

**14.3.2.** Un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage fournit, au minimum, les renseignements de guidage ci-après, aux étapes appropriées de la manœuvre d'accostage :

- a) Une indication d'arrêt d'urgence ;
- b) Le type et le modèle d'aéronef pour lequel le guidage est assuré ;
- c) Une indication de l'écart latéral de l'aéronef par rapport à l'axe du poste de stationnement ;
- d) La direction de la correction d'azimut nécessaire pour corriger l'écart par rapport à l'axe ;
- e) Une indication de la distance à parcourir avant le point d'arrêt ;
- f) Une indication que l'aéronef a atteint le point d'arrêt désigné ;
- g) Un avertissement si l'aéronef dépasse le point d'arrêt désigné.



**14.3.3.** Un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est capable de fournir des renseignements de guidage pour l'accostage pour toutes les vitesses que l'aéronef peut avoir lors de cette manœuvre.

**14.3.4.** Le temps de traitement qui s'écoule entre la constatation de l'écart latéral et son affichage n'entraîne pas, dans des conditions normales d'exploitation, une déviation de l'aéronef supérieure à 1 m par rapport à l'axe du poste de stationnement.

**14.3.5.** Lorsque les renseignements sur l'écart de l'aéronef par rapport à l'axe du poste de stationnement et la distance à parcourir avant le point précis de son arrêt sont affichés, leur précision est celle qui est indiquée dans le tableau suivant ci-dessous :

RENSEIGNEMENTS de guidage	ÉCART MAXIMAL au point précis de l'arrêt de l'aéronef (zone d'arrêt)	ÉCART MAXIMAL à 9m du point précis de l'aéronef	ÉCART MAXIMAL à 15m du point précis de l'aéronef	ÉCART MAXIMAL à 25m du point précis de l'aéronef
Azimut	± 250 mm	± 340 mm	± 400 mm	± 500 mm
Distance	± 500 mm	± 1000 mm	± 1300 mm	Non précisé

**14.3.6.** Les symboles et éléments graphiques utilisés pour exprimer les renseignements de guidage représentent de manière intuitive le type de renseignements fournis.

L'utilisation des couleurs est adéquate et respecte les conventions en matière de signaux, à savoir le rouge, le jaune et le vert signifient respectivement un danger, une mise en garde ou des conditions normales ou bonnes.

Les effets des contrastes de couleurs sont également pris en compte.

**14.3.7.** Les renseignements sur l'écart latéral de l'aéronef par rapport à l'axe du poste de stationnement sont fournis au moins 25 m avant le point précis de son arrêt. L'indication de la distance restante jusqu'au point précis de son arrêt peut être illustrée au moyen d'un code de couleurs et représentée d'une manière proportionnelle à la vitesse effective de rapprochement de l'aéronef et à la distance qui lui reste à parcourir avant le point précis de son arrêt.

**14.3.8.** La distance à parcourir et la vitesse de rapprochement commencent à être fournies en continu au moins 15 m avant le point précis de son arrêt.

**14.3.9.** La distance à parcourir, lorsqu'elle est indiquée en chiffres, est donnée en nombres entiers de mètres jusqu'au point d'arrêt et en nombres comportant une décimale à partir d'au moins 3 m avant le point précis de son arrêt.

#### **14.4.** Arrêt immédiat de la manœuvre d'accostage

**14.4.1.** Durant toute la manœuvre d'accostage, un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage indique d'une manière adéquate s'il est nécessaire d'arrêter



immédiatement l'aéronef. Dans une telle éventualité, notamment à cause d'une panne du système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage, aucun autre renseignement n'est affiché.

**14.4.2.** Des moyens permettant de déclencher un arrêt immédiat de la manœuvre d'accostage sont en place.

**14.4.3.** Le mot : « STOP » en caractères rouges s'affiche quand il faut arrêter immédiatement la manœuvre d'accostage.