



Revue des spécifications techniques « problématiques » et de leur traitement

GT infrastructure Alfa ACI
G. le Bris/ M. Mechrouh / O. Sciarra
Toulouse le 5 février 2015

Documents disponibles pour le traitement des CS

- **Documents disponibles et publiés depuis octobre 2014.**
 - Tableau LIST_EXT_17-01_CS-solutions-alternatives_R2_V03 (janvier 2015)
 - Note d'Information Technique : dispositions de la DSAC concernant les dossiers de demande de solutions alternatives aux CS (édition 2, décembre 2014)
 - Annexe - Modèle de fiche descriptive d'ELOS (MOD_EXT_17-02), édition 2 décembre 2014.
 - Annexe - Modèle de fiche descriptive de SC (MOD_EXT_17-03), édition 2 décembre 2014.
- **A venir**
 - RIR/CS : Recueil d'Interprétation de la Réglementation relative au CS (mi février)

Spécifications – Piste (1)



● CS ADR-DSN.B.060 Pente longitudinales

- Courrier **UAF**: des mesures doivent être réalisées pour démontrer la conformité, puis 2 possibilités.
- SC + un processus de suivi de l'objectif de sécurité que l'exploitant jugera adéquat pour son organisation.
- DAAD qui prendra fin au moment d'un changement, exemple la réfection de piste.
 - Position **DSAC/EC** (PRO-EXT-04-01) : Idem UAF
- + exigence de publication AIP+ éventuellement exigence de formation ou information + Suivi SGS particulier changes avec les exploitants d'aéronefs
 - Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
Conforme	CS	Déclaration de conformité. La DSAC demande une démonstration qui sera traitée après le dépôt du dossier de conversion (étude sur la base des relevés LIDAR effectués en juin 2014).

Spécifications – Piste (2)



● CS ADR-DSN.B.080 Pentas transversales de piste

○ Courrier **UAF**:

- Pas de mesures à effectuer en application de l'article en application de la clause du paragraphe 3 de l'article 6 du règlement n°139/2014. .

- Si des informations sont fournies et qu'elles montreraient une non-conformité, alors il faudra que l'exploitant propose une condition spéciale (SC) démontrant que le drainage est suffisant et prévoyant un suivi spécifique pour le respect de cet objectif de sécurité.

- cas particulier réservé au rechargement de chaussée avec les préconisations de l'ITAC, dans ce cas ELOS

○ Position **DSAC/EC** (LIST_EXT_17-01_CS-solutions-alternatives R2) : ELOS

○ Position **DSAC/EC** (LIST_EXT_17-01_CS-solutions-alternatives R2) : ELOS national pour une pente transverse de 2.5% maximum au raccordement avec le bord de piste (après rechargement). Traitement envisagé

○ Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
Pris en charge par la DSAC	Pistes extérieures : CS	Déclaration de conformité (cf. Article 6 Alinéa 3).
ELOS national	Pistes intérieures : ELOS national « ITAC »	

Spécifications – Piste (3)



● CS ADR-DSN.B.090 Surface des pistes

○ Courrier **UAF**:

Il s'avère que cette CS est irréalisable, rédiger un ELOS qui reprendrait une PMT (profondeur moyenne de texture) de 0,6 à 0,8mm.

○ Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
Suivant étude STAC ELOS national	ELOS national « BBA »	ELOS Nationale (validée avec la DSAC- N d'Orly)

Spécifications – Piste (5)



- **CS ADR-DSN.B.095 Aire de demi tour**

- Courrier **UAF**:

- Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
NC	N/A	

Spécifications – Piste (6)



- **CS ADR-DSN.B.130 Pente des accotements de piste**
 - Courrier **UAF**:
 - Pas de mesures à effectuer en application de l'article en application de la clause du paragraphe 3 de l'article 6 du règlement n°139/2014. .
 - Si des informations sont fournies et qu'elles montreraient une non-conformité, alors il faudra que l'exploitant propose une condition spéciale (SC) démontrant que le drainage est suffisant et prévoyant un suivi spécifique pour le respect de cet objectif de sécurité.
 - cas particulier réservé au rechargement de chaussée avec les préconisations de l'ITAC, dans ce cas ELOS
 - Position **DSAC/EC** : rien
 - Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
Pb / sujet similaire au B-080	Pistes extérieures : CS	Déclaration de conformité (cf. Article 6 Alinéa 3).
	Pistes intérieures : ELOS national « ITAC »	

Spécifications – Piste (7)



● CS ADR-DSN.B.180 Pente longitudinales des bandes de piste

○ Courrier **UAF**:

- Pas de mesures à effectuer en application de l'article en application de la clause du paragraphe 3 de l'article 6 du règlement n°139/2014. .
- Si des informations sont fournies et qu'elles montreraient une non-conformité, alors il faudra que l'exploitant propose une condition spéciale (SC) démontrant que le drainage est suffisant et prévoyant un suivi spécifique pour le respect de cet objectif de sécurité.

○ Position **DSAC/EC** : Rien

○ Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
Jugé conforme par défaut	CS	Déclaration de conformité (cf. Article 6 Alinéa 3).

Spécifications – Piste (8)



● CS ADR-DSN.B.185 Pente transversales des bandes de piste

○ Courrier **UAF**:

- Pas de mesures à effectuer en application de l'article en application de la clause du paragraphe 3 de l'article 6 du règlement n°139/2014. .
 - Si des informations sont fournies et qu'elles montreraient une non-conformité, alors il faudra que l'exploitant propose une condition spéciale (SC) démontrant que le drainage est suffisant et prévoyant un suivi spécifique pour le respect de cet objectif de sécurité.
- Position **DSAC/EC** : Rien mais Attn bien penser à ajouter les 5% en raccord accotement/bande aménagée dans l'ELOS national « ITAC »

○ Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
Jugé conforme par défaut	Pistes extérieures : CS	Déclaration de conformité (cf. Article 6 Alinéa 3).
	Pistes intérieures : ELOS national « ITAC » (raccord à 5%)	

Spécifications – Piste (9)

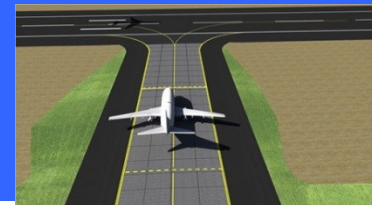


● CS ADR-DSN.C.235 Résistance d'une aire d'extrémité de piste

- Courrier **UAF**:
 - Cette CS n'est pas à inclure dans la CB
- Position DSAC/EC : Rien
- Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
Non mentionné dans la CB	CS	Non inscrit dans la base de certification car « Intentionally blank »

Spécifications – Voies de circulation (1)



● CS ADR-DSN.C.265 Pentés longitudinales des voies de circulation

○ Courrier **UAF**:

- Pas de mesures à effectuer en application de l'article en application de la clause du paragraphe 3 de l'article 6 du règlement n°139/2014. .
 - Si des informations sont fournies et qu'elles montreraient une non-conformité, alors il faudra que l'exploitant propose une condition spéciale (SC) démontrant que l'utilisation des voies de circulation par les aéronefs se fait en toute sécurité et qu'il a mis en œuvre un suivi spécifique pour le respect de l'objectif de sécurité indiqué dans la CS
- ### ○ Position DSAC/EC : Rien
- ### ○ Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
CR 6§3	CS sauf T6 (pente localement sup. à 1,5%)	Déclaration de conformité (Cf article 6, alinéa 3)

Spécifications – Voies de circulation (2)



● CS ADR-DSN.C.270 Changement de pentes longitudinales des voies de circulation

○ Courrier **UAF**:

- Pas de mesures à effectuer en application de l'article en application de la clause du paragraphe 3 de l'article 6 du règlement n°139/2014. .
- Si des informations sont fournies et qu'elles montreraient une non-conformité, alors il faudra que l'exploitant propose une condition spéciale (SC) démontrant que l'objectif de sécurité est atteint et prévoyant un suivi spécifique pour le respect de l'objectif de sécurité cité dans la CS.

○ Position **DSAC/EC** : Rien

○ Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
CR 6§3	CS	Déclaration de conformité (cf. Article 6 Alinéa 3).

Spécifications – Voies de circulation (3)



- **CS ADR-DSN.D-260 Distances minimales de séparation pour les voies de circulation**
 - Courrier **UAF**:
 - Pas de mesures à effectuer en application de l'article en application de la clause du paragraphe 3 de l'article 6 du règlement n°139/2014. .
 - Si des informations sont fournies et qu'elles montreraient une non-conformité, alors il faudra que l'exploitant propose une condition spéciale (SC) démontrant que l'objectif de sécurité est atteint et prévoyant un suivi spécifique pour le respect de l'objectif de sécurité cité dans la CS.
 - Position **DSAC/EC** : Rien
 - Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
NPA 2014-21 (réduction des marges)	NPA 2014-21 (réduction des marges) + 9 m en bout d'aile A380/747-8 (SC nationale ?)	
Donc conforme		

Spécifications – Piste (13)



● CS ADR-DSN.D.280 Pentes transversales des voies de circulation

○ Courrier UAF:

- Pas de mesures à effectuer en application de l'article en application de la clause du paragraphe 3 de l'article 6 du règlement n°139/2014.
- Si des informations sont fournies et qu'elles montreraient une non-conformité alors il faudra faire une SC démontrant que le drainage le plus rapide possible de l'eau de la voie de circulation est favorisé et prévoyant un suivi spécifique pour le respect de l'objectif de sécurité cité dans la CS
- Position DSAC/EC : Rien
- Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
Jugé conforme	CS	

Spécifications – Piste (14)



● CS ADR-DSN.D.330 Pentes sur les bandes de voies de circulation

○ Courrier **UAF**:

- Pas de mesures à effectuer en application de l'article en application de la clause du paragraphe 3 de l'article 6 du règlement n°139/2014.

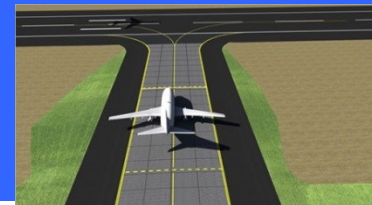
- Si des informations sont fournies et qu'elles montreraient une non-conformité alors il faudra faire une SC démontrant que l'objectif de sécurité est atteint et prévoyant un suivi spécifique pour le respect de cet objectif.

○ Position **DSAC/EC**: rien.

○ Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
Plan d'action (hors DAAD)	CS sauf 3 routes de service encaissées dans la bande dégagée (SC)	Déclaration de conformité (cf. Article 6 Alinéa 3).
-> Pas d'étude de sécurité		

Spécifications – Voies de circulation (1)



● CS ADR-DSN.D-245 Largeur des voies de circulation

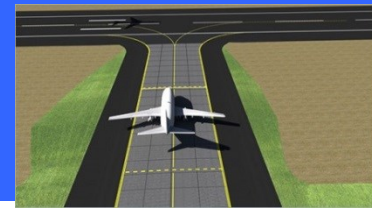
○ Courrier **UAF**:

Deux problèmes différents se posent pour le traitement des exigences de l'AESA :

1. la largeur de 23m (au lieu de 22,5 m) pour les aéronefs de type D ou E. Dans ce cas, l'UAF propose un ELOS national indiquant que 22,5 m sont suffisants pour les codes D et E en prenant en compte la présence d'accotements selon les règles de l'AESA (CS ADR-DSN.D.305).
 2. La largeur de 25 m pour les codes F. L'UAF propose toujours un ELOS reprenant la solution indiquée dans la circulaire 305 de l'OACI et les conclusions des groupes BACG + solution CDG et qui consiste à compenser le manque de largeur des voies de circulation par une sur-largeur des accotements.
- Position **DSAC/EC** (LIST_EXT_17-01_CS-solutions-alternatives R2) : CS ADR-DSN.B.045 (a), SC nationale pour l'accueil de certains avions code F (A380, B747-800) *sur des pistes existantes de largeur de 45 m* sur la base des caractéristiques de certification des aéronefs et de l'application des circulaires de l'OACI pour l'accueil de ces avions/
- Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
DAAD sans limite de temps	23 m au lieu de 22 m : DSAC impose SC	
Suspendu à la réfection lourde	22,5 m au lieu de 23 m : DSAC impose DAAD	

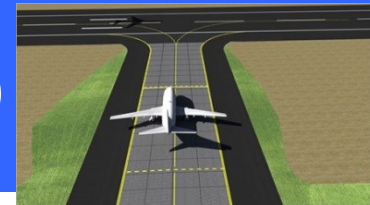
Spécifications – Voies de circulation (2)



- **CS ADR-DSN.D-315 Largeur des bandes de voies de circulation**
 - Courrier **UAF**:
 - Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
DAAD rédigé par la DSAC En dé	NPA 2014-21 (réduction des marges) + 49 m pour l'A380 (SC nationale ?) + 9 m en bout d'aile 747-8 (SC nationale ?)	

Spécifications – Voies de circulation (3)

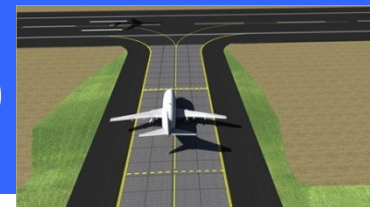


● CS ADR-DSN.E.360 Pentés des aires de trafic

- Courrier **UAF**:
 - Pas de mesures à effectuer en application de l'article en application de la clause du paragraphe 3 de l'article 6 du règlement n°139/2014.
 - Si des informations sont fournies et qu'elles montreraient une non-conformité, alors il faudra que l'exploitant propose une condition spéciale (SC) démontrant que l'objectif de sécurité est atteint et prévoyant un suivi spécifique pour le respect de cet objectif.
- Position **DSAC/EC** : Rien
- Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
CR 6§3	CS	Déclaration de conformité (cf. Article 6 Alinéa 3).

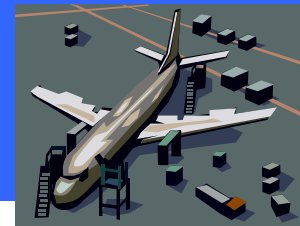
Spécifications – Voies de circulation (4)



- CS ADR-DSN.L.570 marquage axial TWY avant point d'arrêt
 - Courrier **UAF**:
 - Position **DSAC/EC** : Rien
 - Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
PAC (Pas DAAD)	PAC	

Spécifications – Aire de trafic

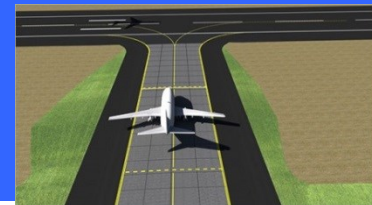


- CS ADR-DSN.L.590 marquages de poste avion

- Courrier **UAF**:
- Position **DSAC/EC** : Rien
- Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
PAC (Pas DAAD)	CS	

Spécifications - Voies de circulation (5)



● CS ADR-DSN.L.605 Marquage au sol. Maintien du marquage « RUNWAY AHEAD »

○ Courrier **UAF**:

- Le marquage « Runway Ahead » doit être conservé, malgré le fait qu'il ne répond pas exactement à la CS ADR DSN.L.605.n'est pas indiqué dans les règles de l'AESA, et il convient de le traiter avec une CS.

○ Position **DSAC/EC** : (c) (1) maintien de l'implantation actuelle des marques RWY AHEAD sur les voies accédant ou traversant les doublets de piste conformément à l'arrêté CHEA § I.5.1.3.5, dans le cadre d'une SC nationale (renforcement de la prévention des incursions de piste).

○ Traitement envisagé

TLS	CDG	ORY
SC National	SC national	PAC – Remplacement des Runway Ahead par la marque d'obligation (pas de doublet sur Orly)
Point d'arrêt non-équipés ? Homogénéité ?		

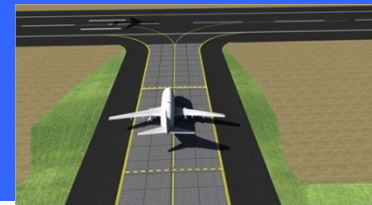
Spécifications – Piste (14)



- **CS ADR-DSN.L.625 système d'approche lumineux**, en particulier le maintien des RTIL en remplacement des lignes d'approches pour les aérodromes Cat I.
 - Courrier **UAF**: rien
 - Position **DSAC/EC**: il serait proposé par la DSAC une SC nationale ou un ELOS (à confirmer)
 - Traitement envisagé :

TLS	CDG	ORY
SC National	CS	

Spécifications - Voies de circulation (5)



● CS ADR-DSN.M.630 Dispositifs lumineux d'approche

○ Courrier **UAF**:

- Maintien de l'implantation des lignes axiales des feux à éclats séquentiels ("lièvre") dans les axes de rampe d'approche "calvert" (ou barrettes transversales d'axe de piste) au travers d'un ELOS national

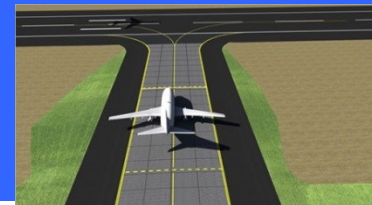
- Position **DSAC/EC** (LIS_EXT_17-01_CS-solutions-alternatives_R2) : points (c) (6) et (7) maintien de l'implantation des lignes axiales des feux à éclats séquentiels (lièvre) dans les axes de rampe d'approche "calvert", dans le cadre d'une SC nationale.

En conformité avec la réglementation nationale (arrêté CHEA § I.5.3.4.3). note : les dispositions applicables au dispositif d'approche de type "calvert" sont : (c) (1) (i), (3), (4) et (5). Traitement envisagé

- Traitement envisagé :

TLS	CDG	ORY
Non Concerné	CS	<p>Les CS utilisés sont la 625 + :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 626 – pour les approches classiques • 630 – pour les approches CAT I • 635 – pour les approches CAT II/III
		<p>Seuil 20 (CS ADR... 626) – Non applicable avec démonstration d'impossibilité physique. Seuil 08 (CS ADR... 626) – 900m de longueur ; SC pour maintenir les lièvres Seuil 02 (CS ADR... 630) – 420m de longueur avec impossibilité physique ; DAAD pour renforcer les feux axiaux. Seuil 24 (CS ADR... 630) – Idem Seuil 02 ; SC pour maintenir les lièvres. Seuil 06 (CS ADR... 635) – 720m de longueur avec impossibilité physique ; SC pour maintenir les lièvres. Seuil 06 (CS ADR... 630) – 1900m de longueur ; SC pour maintenir les lièvres ; PAC pour aligner les barrettes latérales rouges avec la TDZ.</p>

Spécifications - Voies de circulation (6)



● CS ADR-DSN.M-710 Feux axiaux de voies de circulation

○ Courrier **UAF**:

a) Cas du dédoublement des axes de voies de circulation.

Le balisage axial de ces deux voies imposé par le CHEA (Chapitre XI.3), et l'installation de feux avec couleurs alternées : vert/orange (sur une ligne) et vert/bleu (sur l'autre ligne) afin de les distinguer de la voie centrale (balisage vert). Même si la couleur verte est conforme à la CS, les feux de couleur alternée sur les 2 autres voies de circulation ne sont pas prévus par la CS . L'UAF demande un ELOS national.

b) Cas des cheminements interdits.

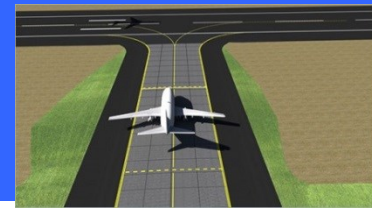
Certains aéroports ont développés des solutions originales suivant les bonnes pratiques de l'ACI, c'est le cas avec l'utilisation d'une couleur rouge pour prévenir les incursions d'aéronef sur des cheminements interdits (ex. contre-sens des voies de sortie rapide). Une telle disposition devrait être acceptée par le biais d'une SC.

○ Position **DSAC/EC** (LIS_EXT_17-01_CS-solutions-alternatives_R2) : SC nationale - en l'absence de feux axiaux de voie de circulation sur les voies utilisées de nuit par RVR > 350 m pour les densités de circulation d'aérodrome moyennes (cf. définition de la densité de circulation d'aérodrome de l'Annexe 14). Cette SC + conditions d'exploitation supplémentaires, en plus des exigences de feux de bord de voie de circulation et de marques axiales de voie de circulation.

○ Traitement envisagé :

TLS	CDG	ORY
DAAD	CS	Pas d'axial lumineux si un trafic faible. CS ADR... 715 – CS pour ne pas renforcer l'axial lumineux en amont

Spécifications - Voies de circulation (7)

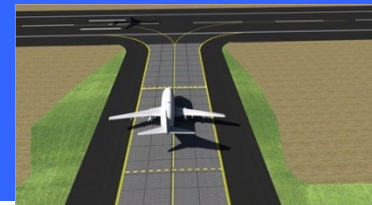


- CS ADR-DSN.M-735 Feux PAI

- Courrier **UAF**:
- Traitement envisagé :

TLS	CDG	ORY
DAAD	CS	

Spécifications - Voies de circulation (8)

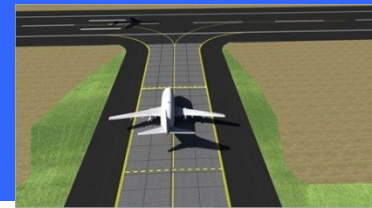


- CS ADR-DSN.M-745 Feux Wig-Wag

- Courrier **UAF**:
- Traitement envisagé :

TLS	CDG	ORY
DAAD	CS	

Spécifications - Voies de circulation (9)



- CS ADR-DSN.N-795 panneaux d'identification de postes

- Courrier **UAF**:
- Traitement envisagé :

TLS	CDG	ORY
PAC et non DAAD	CS	