

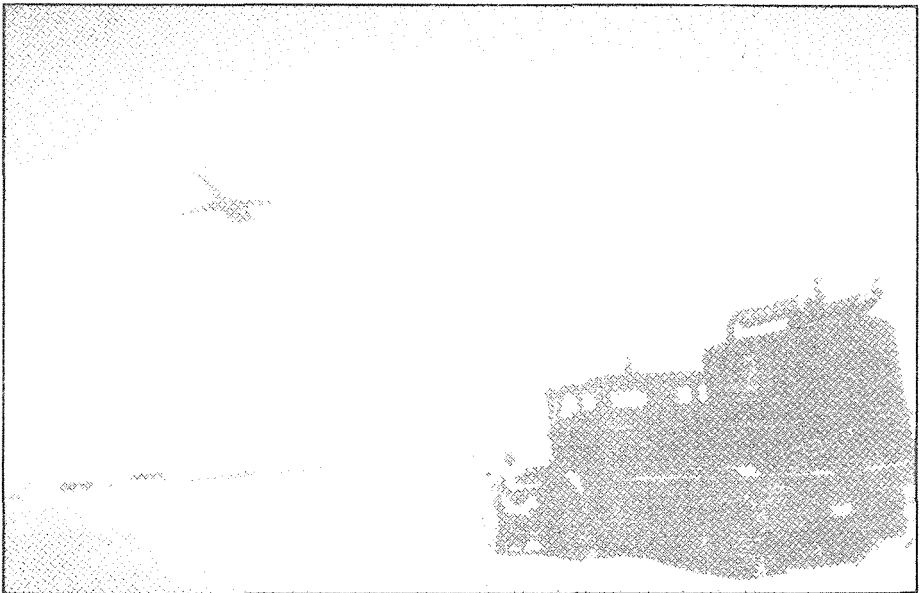


Transports Canada
Aéroports

Transport Canada
Airports

TP 2633

DIRECTIVES DE CIRCULATION POUR L'EXPLOITATION DE VÉHICULES SUR LES AIRES DE MOUVEMENT AUX AÉROPORTS



Canada

7610-0017

RÉVISÉ EN 1987

TP 2633

DIRECTIVES DE CIRCULATION POUR
L'EXPLOITATION DE VÉHICULES SUR LES
AIRES DE MOUVEMENT AUX AÉROPORTS

Groupe de gestion des aéroports
Exploitation des aéroports
Exigences d'exploitation aéroportuaires

BPR: AK/AKO/AKOC

JANVIER 1987

TABLE DES MATIÈRES

Sujet	Page
Introduction	(iii)
1.00 DÉFINITIONS	1
2.00 DIRECTIVES CONCERNANT LA CIRCULATION DES VÉHICULES SUR LES AIRES DE MOUVEMENT AUX AÉROPORTS	4
2.01 Directives sur la circulation aux aéroports nationaux	4
2.02 Directives locales sur la circulation aéroportuaire	4
2.03 Permis d'exploitation de véhicules côté piste (AVOP)	5
3.00 RESPONSABILITÉS ET FONCTIONS	5
4.00 CONSIGNES RELATIVES À L'UTILISATION DES VÉHICULES	6
4.01 Généralités	6
4.02 Circulation de véhicules sur les aires de trafic et autres aires de mouvement non contrôlées	8
4.03 Aires de manoeuvre – Aéroports contrôlés	12
4.04 Aires de manoeuvre – Aéroports non contrôlés dotés d'une station d'information de vol	15
4.05 Aires de manoeuvre – Aéroports non contrôlés dotés d'un service consultatif pour véhicules, fourni par une station d'information de vol éloignée	18
4.06 Aires de manoeuvre – Aéroports non contrôlés non dotés d'une station d'information de vol	18
4.07 Marques, feux et panneaux des chaussées côté piste	19
5.00 COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES	27
5.01 Radiotéléphonie et techniques phoniques	27
5.02 Alphabet phonétique et mode de prononciation des chiffres de l'OACI	28
5.03 Méthodes et mots normalisés	29
5.04 L'appel	30
5.05 Accusés de réception	31
5.06 Fin de l'émission	31
5.07 Phraséologie normalisée	31
5.08 Marche à suivre pour les essais radio	32
5.09 Règlement général sur la radio	33
6.00 IDENTIFICATION DES VÉHICULES	33

Sujet	Page
7.00 MATÉRIEL DE SÉCURITÉ À BORD DES VÉHICULES	34
7.01 Dispositifs de sûreté dans les aires de manoeuvre	34
7.02 Exigences relatives aux repères et au matériel de sécurité dans les aires de trafic	35
7.03 Exigences relatives à la signalisation de sécurité des véhicules de service sur les aires de trafic	36
8.00 LOIS ET RÈGLEMENTS	37
9.00 EXAMEN AVOP	38
9.01 Questions d'examen national pour l'AVOP	38
9.02 Réponses de l'examen national de l'AVOP	66
10.00 DIRECTIVES LOCALES SUR LA CIRCULATION AÉROPORTUAIRE	68

INTRODUCTION

Le côté piste d'un aéroport est un milieu de travail spécialisé qui est régi par des règles spéciales destinées à prévenir les accidents et à réduire les risques de blessures pour les personnes qui s'y livrent à leurs occupations.

Le présent manuel est une source de référence regroupant les règlements, les règles et les modalités appropriés qui, par expérience, revêtent une très grande importance pour l'exploitation sûre des véhicules du côté piste aux aéroports.

Les utilisateurs de ce manuel sont priés de noter qu'il n'est pas consacré par la loi. Pour interpréter et mettre en application la loi touchant la circulation aux aéroports, ils devraient consulter les lois et règlements qui figurent à la section 8.00.

DIRECTIVES SUR LA CIRCULATION POUR L'EXPLOITATION DES VÉHICULES SUR LES AIRES DE MOUVEMENT AUX AÉROPORTS

1.00 DÉFINITIONS

À l'écart de la piste — Signifie qu'un véhicule est situé à au moins 45 m (150 pi.) du bord le plus près de la piste en service, le cas échéant (Off the Runway).

Aérodrome — Désigne toute étendue de terre ou d'eau (y compris la portion du plan d'eau qui est gelée) ou une autre surface d'appui utilisée ou conçue, aménagée, équipée ou tenue en disponibilité pour servir, dans son intégralité ou en partie, aux arrivées, aux départs, aux manoeuvres ou à l'entretien courant des aéronefs, et comprend tout bâtiment, toute installation et tout équipement prévu à cet effet (Aerodrome).

Aéronef — Désigne tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air (Aircraft).

Aéroport — Aérodrome agréé comme aéroport au titre d'un document d'aviation canadien en état de validité (Airport).

Aéroport contrôlé — Désigne un aéroport doté d'une unité du contrôle de la circulation aérienne (Controlled Airport).

Aéroport non contrôlé — Un aéroport "non contrôlé" désigne un aéroport sans tour de contrôle en service (Uncontrolled Airport).

Aire de manoeuvre — Partie d'un aérodrome destinée aux décollages, aux atterrissages des aéronefs et aux manoeuvres au sol se rattachant au décollage et à l'atterrissage, à l'exclusion des aires de trafic (Manoeuvring Area).

Aire de mouvement — Partie d'un aérodrome destinée aux manoeuvres des aéronefs à la surface, y compris les aires de manoeuvre et les aires de trafic (Movement Area).

Aire de trafic — Signifie les parties d'un aérodrome, sauf l'aire de manoeuvre, destinées à l'embarquement et au débarquement des passagers, au chargement et au déchargement du fret, au ravitaillement en carburant, à l'entretien courant et technique et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'aux manoeuvres des aéronefs, des véhicules et au déplacement des piétons nécessaire à ces fins (Apron).

Certificat restreint de radiotéléphoniste — Document délivré par le ministère des Communications certifiant que le titulaire peut exercer les fonctions d'un opérateur-radio à n'importe quelle station aéronautique terrestre dotée de matériel radiotéléphonique seulement, transmettant des messages sur des fréquences déterminées et interdites aux communications publiques (Restricted Radiotelephone Operator's Certificate).

Circulation d'aéroport — Désigne l'ensemble de la circulation sur l'aire de manoeuvre d'un aéroport et la circulation des aéronefs qui évoluent aux environs de cet aéroport (Airport Traffic).

Circulation sur l'aire de trafic — Désigne tous les aéronefs, les véhicules, les piétons et le matériel utilisant l'aire de trafic d'un aéroport (Apron Traffic).

Conducteur — Désigne la personne chargée d'utiliser et de voir à la sécurité des véhicules et du matériel; il est habituellement appelé chauffeur (Operator).

Contrôle au sol — Le poste de travail dans une tour de contrôle où est affecté un contrôleur chargé de fournir: (a) les autorisations et instructions concernant le mouvement de la circulation d'aéroport, et (b) les renseignements à toute la circulation à l'intérieur du périmètre de l'aéroport dès leur réception et selon leur pertinence (Ground Control).

Corridors de véhicules — Désigne une route délimitée par des marques sur la chaussée de l'aire de trafic (Designated Vehicle Corridors).

Corridors pour véhicules — Espace délimité par des lignes blanches parallèles de 150 mm (6 po) de large espacées de 7,5 m (25 pi). Cet espace est aménagé afin que les conducteurs de véhicules et de matériel puissent être guidés (Vehicle Corridors).

Côté piste — Zone d'un aéroport réservée aux mouvements se rattachant à l'exploitation des aéronefs et dont l'accès est habituellement interdit au public (Airsides).

Côté ville — Partie d'un aéroport qui n'est pas réservée à la circulation d'aéronefs et à laquelle le public a habituellement accès (Groundside).

Dispositif d'avertissement — Désigne une sirène et un feu rouge clignotant (Warning Devices).

Gestionnaire d'aéroport — Désigne le fonctionnaire du ministère des Transports chargé de l'aéroport ou son représentant dûment autorisé (Airport Manager).

Intersection — Le lieu où une route, une piste ou une voie de circulation se rencontre ou croise, une autre route, piste ou voie de circulation (Intersection).

Intersection désignée — Désigne un emplacement sur l'aire de trafic, délimité par des marques au sol, où les véhicules peuvent traverser une voie de circulation pour aéronefs (Designated Vehicle Crossing Point).

Matériel — Tout véhicule ou appareil mobile, autopropulsé ou remorqué, utilisé pour l'entretien d'une piste et d'un aérodrome ou pour l'entretien et les réparations courantes d'aéronefs, incluant le matériel d'essai, de manutention du fret et de transport des passagers (Equipment).

Passage pour piétons — Désigne toute partie de route, d'aire de trafic ou toute autre aire signalée comme passage pour piétons par des panneaux ou des marques au sol (Cross-Walk).

Permis d'utilisation de véhicules côté piste (AVOP) — Désigne le document délivré par le Gestionnaire d'aéroport et autorisant son titulaire à conduire des véhicules du côté piste d'un aéroport (Airport Vehicle Operator's Permit (AVOP)).

Plate-forme d'attente de circulation — Une aire définie où les aéronefs peuvent être mis en attente, ou dépassés, pour faciliter la circulation au sol des aéronefs (Holding Bay).

Poste de stationnement — Section d'une aire de trafic d'aéroport prévue pour le stationnement d'aéronefs à des fins d'embarquement et de débarquement des passagers et de prestation des services au sol (Operational Stand).

Projecteur directif — Projecteur de signaux utilisé par la tour pour contrôler la circulation d'aéroport à défaut de communications radio (Light Signal from Airport Control Tower).

Radiophare d'alignement de descente — Partie du système d'atterrissage aux instruments, qui fournit au pilote durant son approche finale un angle correct de descente, jusqu'au point de toucher sur la piste (Glide Path).

Radiophare d'alignement de piste — Partie du système d'atterrissage aux instruments qui aide le pilote à garder son alignement par rapport à l'axe de piste au cours de son approche (Localizer).

Restez à l'écart de la piste — Instruction de garder au moins 45 m (150 pi) du bord de piste alors qu'on attend la permission de traverser ou d'entrer sur la piste (Hold-Short).

Secteur réglementé — Désigne une aire d'aéroport, signalée par panneau, où les personnes et les véhicules doivent être munis de pièces d'identité valides pour y avoir accès (Restricted Area).

Service consultatif intégral aux véhicules — Instructions données par les spécialistes de l'information de vol aux aéroports non contrôlés pour (Positive Vehicle Advisory Service (PVAS)):

- (1) régler le mouvement des véhicules qui entrent, qui quittent ou se déplacent le long des pistes; et
- (2) coordonner le mouvement des véhicules sur l'aire de manoeuvre autre que les pistes.

Service consultatif pour véhicules — Renseignements fournis par une station d'information de vol aux emplacements sans tour de contrôle en service dans le but d'assurer la sécurité des mouvements des véhicules et des aéronefs connus, sur les aires de manoeuvre (Vehicle Advisory Service).

Seuil — Début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage (Threshold).

Spécialiste de l'information de vol — Un employé de Transports Canada qui donne des renseignements aux aéronefs et aux véhicules qui utilisent, ou sont sur le point d'utiliser, les aires de manoeuvre d'un aéroport lorsque les services de contrôle ne sont pas disponibles (Flight Service Specialist).

Station d'information de vol (FSS) — Installation exploitée par Transports Canada et qui fournit aux aéronefs des services d'information aéronautique et consultatif pour l'aviation, y compris les services consultatifs d'aéroport et pour les véhicules aux aéroports non contrôlés (Flight Service Station (FSS)).

Transmission sans accusé de réception — Transmission effectuée par une station à l'intention d'une autre station, lorsque les circonstances ne permettent pas d'établir des communications bilatérales, mais que l'on suppose que la station appelée est en mesure de recevoir le message sans toutefois pouvoir y répondre directement (Blind Transmission).

Véhicule automobile — Désigne une automobile, une bicyclette, une auto-neige, un camion, un autobus ou tout autre véhicule ou appareil autopropulsé dans lequel, sur lequel, au moyen duquel une personne ou une chose est ou peut être transportée, portée ou déplacée sur terre, y compris une machine conçue pour se maintenir dans l'atmosphère grâce à la réaction, sur la surface de la terre, de l'air expulsé par la machine; mais n'inclut pas un aéronef (Vehicle).

Voie de circulation — Partie d'un aérodrome utilisée pour la circulation au sol des aéronefs et du matériel aéroportuaire entre l'aire de trafic et la piste (Taxiway).

2.00 DIRECTIVES CONCERNANT LA CIRCULATION DES VÉHICULES SUR LES AIRES DE MOUVEMENT AUX AÉROPORTS

2.01 Directives sur la circulation aux aéroports nationaux

Les sections 1 à 8 de ce manuel contiennent des directives qui s'appliquent aux aéroports exploités par le ministère des Transports. Ces directives ont pour fondement les lois, les règlements et les procédures qui sont appliquées à l'échelle du pays, pour permettre d'utiliser de façon ordonnée et en toute sécurité les véhicules sur les aires de mouvement aux aéroports.

2.02 Directives locales sur la circulation aéroportuaire

Il peut y avoir des différences considérables dans les conditions d'exploitation d'un aéroport à l'autre, à cause des dimensions et de la complexité de leurs opérations, des conditions climatiques, de leur emplacement et compte tenu aussi de bien d'autres facteurs. Les directives locales de circulation aéroportuaires (voir section 10) traitent de ces différences en établissant, en plus des procédures indiquées dans les sections 1 à 8 d'autres procédures qui s'appliquent à l'utilisation de véhicules à un aéroport en particulier.

2.03 Permis d'exploitation de véhicules côté piste (AVOP)

Nul ne doit conduire un véhicule du côté piste à moins:

- (a) d'être titulaire d'un permis d'utilisation de véhicules côté piste, ou
- (b) d'être escorté ou accompagné par une personne titulaire d'un permis d'utilisation de véhicules côté piste, ou
- (c) d'être autorisé par le Gestionnaire de l'aéroport.

Un permis d'utilisation de véhicules côté piste est délivré par le Gestionnaire de l'aéroport après avoir tenu compte de la connaissance du postulant des directives nationales et locales de circulation aéroportuaires, pour l'aéroport mentionné dans le permis. Le Gestionnaire d'aéroport peut faire subir au postulant un examen écrit avant de lui délivrer un AVOP.

La demande d'un permis d'utilisation de véhicules côté piste doit être soumise par écrit au Gestionnaire de l'aéroport. Le postulant doit inclure son adresse dans la demande et présenter les raisons à son appui.

Même si les directives de ce manuel n'en font pas mention, les postulants d'un AVOP peuvent se voir obligés à certains aéroports de fournir d'autres renseignements pertinents avant qu'on leur délivre ledit permis. Ces renseignements seront toutefois indiqués dans les directives locales de circulation aéroportuaire (section 10), en vigueur à l'aéroport où la demande est faite. Afin d'éviter que la délivrance de votre permis soit retardée, vous devez communiquer avec le bureau du Gestionnaire d'aéroport pour connaître toutes les autorisations et tous les autres certificats ou permis dont vous pourrez avoir besoin au moment de la production de votre demande.

Nota: Bien qu'il puisse être retiré ou suspendu, un permis d'utilisation de véhicules côté piste délivré conformément au Règlement sur la circulation aux aéroports, n'est valide que pour la période mentionnée sur ce dernier.

La mention "D" ou "DA" qui apparaît sur les laissez-passer de zone réglementée ne doit pas être considérée comme un AVOP. Elle ne constitue qu'une indication à l'effet que le porteur du laissez-passer possède aussi un AVOP, lequel est un document différent.

Tout permis d'utilisation de véhicules côté piste expiré doit être retourné immédiatement par son titulaire au Gestionnaire de l'aéroport.

3.00 RESPONSABILITÉS ET FONCTIONS

Tout employeur doit s'assurer que ses employés ont les capacités nécessaires pour utiliser les véhicules et le matériel requis dans l'exécution de leurs tâches.

Le conducteur d'un véhicule doit bien connaître les règlements et les méthodes énoncées dans ce manuel, et obtenir l'autorisation du Gestionnaire de l'aéroport avant d'utiliser un véhicule moteur du côté piste d'un aéroport.

Tout conducteur de véhicule doit s'assurer que son véhicule est en bon état de fonctionnement, qu'il est muni du matériel de secours et qu'il porte les marques d'identification nécessaires (voir la section 7.00, Matériel de sécurité à bord des véhicules). Il doit avertir son surveillant immédiat de tout mauvais fonctionnement du matériel.

On doit signaler à son surveillant la présence (nature et endroit) d'obstacles ou de conditions éventuellement dangereuses, sur l'aire de mouvement d'un aéroport afin que des mesures correctives soient prises.

Toute personne détenant un laissez-passer de Transports Canada pour les zones réglementées doit le porter dessus ses vêtements et veiller à ce qu'il soit toujours visible lorsqu'il circule dans ces zones.

Une personne qui n'est pas en possession d'une pièce d'identité valide ne doit pas entrer ou demeurer sur toute aire d'un aéroport, identifiée par un panneau comme étant une aire réglementée, à moins d'être autorisée par le Gestionnaire de l'aéroport.

Les personnes qui ne présenteront pas leur laissez-passer en zone réglementée seront considérées comme non-autorisées et leur présence dans ces zones devra être signalée au Gestionnaire de l'aéroport ou à son représentant. Il faut fermer et verrouiller toutes les portes désignées qui peuvent donner accès au côté piste, au personnel ou aux véhicules non autorisés.

4.00 CONSIGNES RELATIVES À L'UTILISATION DES VÉHICULES

4.01 Généralités

Les aéronefs ont priorité de passage en tout temps. Un conducteur de véhicule doit céder le passage aux aéronefs. Avant de s'engager sur l'aire de mouvement de l'aéroport, le conducteur d'un véhicule doit toujours s'assurer qu'il n'y a pas d'aéronefs qui atterrissent ou décollent.

Il est interdit aux véhicules et aux piétons de circuler sur l'aire de mouvement d'un aéroport à moins d'avoir reçu l'autorisation du Gestionnaire de l'aéroport.

Nul ne doit utiliser un véhicule du côté piste d'un aéroport, à moins que ce véhicule ne porte une plaque d'immatriculation de la province, ou une plaque d'immatriculation ou une autre marque d'identification délivrée ou autorisée par le Gestionnaire de l'aéroport.

Nul ne doit conduire un véhicule du côté piste d'un aéroport à la suite d'une interdiction imposée par une cour ou par un juge.

Il est interdit de conduire un véhicule du côté piste d'un aéroport d'une façon qui puisse mettre en danger des aéronefs, des personnes, des véhicules ou du matériel, compte tenu de toutes les circonstances, notamment du trafic à cet endroit.

Les phares d'un véhicule doivent être allumés lorsqu'il circule sur l'aire de manoeuvre.

TP 2633

Tous les véhicules utilisés sur les aires de mouvement doivent être munis du matériel de sécurité; ils doivent aussi porter les marques d'identification qui figurent à la section 7.00 de ce manuel, Matériel de sécurité à bord des véhicules.

Tout conducteur d'un véhicule du côté piste devra céder le passage à un véhicule d'urgence si ses signaux d'urgence fonctionnent.

Tout conducteur d'un véhicule du côté piste, autre qu'un véhicule de secours dont les sirènes sont actionnées, doit céder la priorité:

- (a) aux véhicules et au matériel de déneigement et de déglçage;
- (b) aux véhicules remorquant des aéronefs.

Tout conducteur de véhicule impliqué dans un accident du côté piste, doit immédiatement signaler l'accident à un agent de la paix ou au Gestionnaire de l'aéroport.

Il est défendu de fumer sur les aires de trafic ou dans d'autres zones interdites. Cette interdiction s'applique à toute personne se trouvant à l'intérieur ou à l'extérieur d'un véhicule ou d'un matériel quelconque.

Il est interdit de laisser un véhicule des services d'avitaillement à moins de 15 m (50 pi) d'une aérogare, d'un bâtiment réservé aux marchandises, d'un hangar d'avions ou de tout autre bâtiment aéroportuaire conçu pour abriter le public, dont les murs extérieurs ont des fenêtres et des portes.

Il est interdit de laisser un véhicule stationné sur toute partie de l'aéroport où un panneau indique que le stationnement est interdit.

Nul ne doit, sans l'autorisation du Gestionnaire de l'aéroport, laisser un véhicule en stationnement sur toute partie d'un aéroport non destinée aux véhicules.

Il est interdit de laisser un véhicule stationné sur une aire de chargement indiquée par un panneau.

Les véhicules et le matériel doivent entrer à reculons sur les aires de stationnement partout où une telle pratique est possible et commode. Ceci est particulièrement important aux environs des aérogares, des passerelles d'embarquement et d'autres aires de circulation dense.

Il est interdit de:

- (a) jeter, déposer ou laisser sciemment sur une route, une aire de trafic ou une aire de manoeuvre, du verre, des clous, des punaises, des morceaux de métal, des substances chimiques ou tout autre matière, qui risque d'endommager un aéronef ou un véhicule;

ou

- (b) de jeter, déposer ou laisser sciemment sur un aéroport des rebuts ou déchets sous quelque forme que ce soit, sauf dans les poubelles prévues à cet effet.

Les corps étrangers tels la boue et le gravier, peuvent endommager considérablement les moteurs d'aéronef. Les conducteurs doivent veiller à ce que les roues et les pneus des véhicules soient propres avant de s'engager sur les aires de mouvement. S'il y a dépôt de corps étrangers sur la surface de ces aires, les conducteurs sont tenus d'en aviser le Gestionnaire d'aéroport, le surveillant chargé de l'entretien de piste, le contrôleur sol ou le spécialiste de l'information de vol, et de prendre des mesures qui s'imposent pour leur enlèvement immédiat.

Les conducteurs de véhicules doivent se tenir éloignés des zones balayées par le souffle des réacteurs et des hélices des aéronefs qui se déplacent. Il leur est interdit de passer devant les aéronefs ou trop près en arrière des aéronefs dont les moteurs sont en marche, sauf si leurs roues sont bloquées ou que le placier leur en accorde la permission.

Tous les véhicules et le matériel circulant sur les aires de manoeuvre aux aéroports contrôlés, aux aéroports où il y a une station d'information de vol, ainsi qu'aux aéroports desservis par une station d'information de vol éloignée doivent être munis d'un poste émetteur-récepteur en bon état et qui est opéré par un radiotéléphoniste titulaire d'un certificat valide restreint, ou être escortés par un véhicule muni du matériel requis, opéré par un radiotéléphoniste. Tout conducteur de véhicules doit s'assurer du bon fonctionnement de l'émetteur-récepteur avant de pénétrer sur l'aire de manoeuvre de l'aéroport. Les fréquences radio et leurs heures d'utilisation figurent dans les Directives locales de circulation aux aéroports (section 10).

Les véhicules peuvent causer de graves interférences au matériel électronique. Les véhicules ne doivent pas se trouver à moins de 150 m (500 pi) d'un édifice abritant un émetteur du système d'atterrissage aux instruments (ILS), à moins qu'ils en aient reçu la permission de la tour de contrôle ou de la station d'information de vol. L'emplacement d'installations très délicates ainsi que leurs zones de navigation aérienne, où l'utilisation de véhicules est réglementée sont indiquées dans le plan d'emplacement de l'aéroport des Directives locales de circulation aux aéroports (section 10).

Lorsque cela est possible et que le temps le permet, les conducteurs de véhicules doivent emprunter les voies de service et les chemins en bordure de l'aéroport pour se rendre aux installations aéroportuaires.

Il est interdit de conduire un véhicule sur une route d'un aéroport à une vitesse qui dépasse la limite indiquée pour cette route ou 50 km/h (30 mi/h), à défaut de vitesse limite indiquée.

Il est interdit aux personnes ou aux véhicules de demeurer sur les lieux d'un accident ou à proximité d'un aéronef transportant des visiteurs de marque, à moins qu'ils aient été autorisés par le Gestionnaire de l'aéroport.

4.02 Circulation de véhicules sur les aires de trafic et autres aires de mouvement non contrôlées

Tout conducteur d'un véhicule sur une aire de trafic doit accuser réception de toute instruction reçue de l'unité de contrôle de l'aire de trafic et s'y conformer.

Tout véhicule et matériel sur une aire de trafic doit être utilisé par des personnes qui ont reçu l'autorisation du Gestionnaire de l'aéroport, ou doit être escorté par un véhicule conduit par une personne compétente. Aux aéroports où cette autorisation est accordée en vertu d'un permis valide d'utilisation de véhicules côté piste (AVOP), il faut que le conducteur du véhicule soit en possession de son permis.

Le titulaire d'un AVOP peut être autorisé à conduire des véhicules uniquement sur l'aire de trafic de l'aéroport. Dans ce cas, on reconnaît qu'il n'aura pas besoin d'avoir accès aux parties côté piste de l'aéroport autres que l'aire de trafic et les véhicules utilisés pour s'acquitter de ses fonctions n'auront pas besoin d'être équipés du matériel de sécurité et de radio requis pour l'utilisation en toute sécurité d'un véhicule sur les aires de manoeuvre d'un aéroport.

Tous les véhicules automoteurs doivent être munis de phares, de feux rouges arrière, de feux de position et, s'ils sont autorisés à circuler en dehors de l'aéroport, d'un dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation. Les véhicules avec cabine doivent aussi être dotés d'un phare rotatif ou clignotant installé sur le toit. Les véhicules sans cabine doivent être munis de feux de position et de feux rouges arrière pouvant clignoter en même temps.

Le chauffeur d'un véhicule automoteur se déplaçant d'un endroit à un autre sur l'aire de trafic d'un aéroport doit actionner les feux munis d'un clignotant (le phare rotatif seulement pour les véhicules avec cabine). Cette modalité a pour objet de signaler à l'aéronef en mouvement que le véhicule circule sur une aire de trafic active. L'utilisation impropre des feux clignotants peut distraire le pilote de l'aéronef en mouvement et réduit leur efficacité en tant qu'indicateurs que le véhicule est en mouvement. En conséquence, il ne faut pas laisser clignoter ces feux lorsque le véhicule est immobilisé dans le périmètre d'un aéronef stationné auquel il dispense des services.

Les phares ainsi que les feux rouges arrière et les feux de position non clignotants doivent être actionnés lorsqu'il fait noir et lorsque la visibilité est réduite; ils peuvent être laissés allumés au besoin lorsque le véhicule est immobilisé pour la prestation de services à un aéronef stationné. Tous les phares du véhicules doivent être éteints lorsque le véhicule est garé dans une aire de stationnement approuvée.

Tous les véhicules qui ne sont pas automoteurs doivent être munis d'une bande réfléchissante jaune installée sur toute la longueur et de panneaux portant des rayures en diagonale jaunes et noires placés en avant et en arrière, dans les coins inférieurs.

La présence d'un véhicule tous phares éteints sur une aire de trafic peut représenter un danger considérable pour un aéronef en mouvement. Il est donc important que le matériel de signalisation de tous les véhicules soit toujours gardé propre et en bon état.

La section 7.00 du présent manuel énonce la disposition et la couleur des marques que doivent porter, pour raison de sécurité, les véhicules circulant sur les aires de trafic des aéroports de Transports Canada.

TP 2633

Le conducteur de véhicule doit connaître la disposition de l'aire de trafic, y compris l'emplacement des postes de stationnement, des corridors pour véhicules et des marques de cheminement d'aéronef.

Tous les véhicules doivent suivre le cheminement indiqué tel que mentionné par le directeur de l'aéroport dans les Directives locales de circulation aéroportuaire (Section 10 de ce manuel).

Voici l'explication des marques de chaussée:

- (a) Les lignes blanches servent au mouvement et au contrôle des véhicules.
 - (i) Les corridors pour véhicules sur les aires de trafic très fréquentées ont 7,5 m (25 pi) de largeur et sont délimités par deux lignes blanches continues et leur axe est matérialisée par une ligne pointillée.
 - (ii) Les lignes de sécurité sont des lignes blanches continues de 150 mm (6 po) de large et servent à indiquer l'aire de stationnement des véhicules et du matériel de service au sol.
- (b) Les lignes jaunes servent au mouvement et au contrôle des aéronefs.
 - (i) Les marques de guidage pour les aéronefs (lignes jaunes continues de 150 mm (6 po) de large) sont le prolongement des axes de voie de circulation qui servent à guider les aéronefs traversant l'aire de trafic (ces lignes peuvent ne pas être requises sur les petites aires de trafic).
 - (ii) Les marques de guidage de stationnement pour aéronefs sont deux lignes jaunes continues de 150 mm (6 po) espacées de 150 mm (6 po). Leur espacement et leur angle varient selon l'aéronef de référence et les consignes locales d'exploitation.

Nota: Voir section 4.07 pour renseignements supplémentaires.

Aux aéroports dotés de corridors pour véhicules (exception faite des véhicules mentionnés plus bas), tous les véhicules doivent emprunter ces corridors lorsqu'ils circulent sur l'aire de trafic, c.-à-d. à destination ou en provenance des postes de stationnement, lorsqu'ils circulent entre ces derniers et à travers les voies de guidage pour aéronef, etc.

Seuls les véhicules suivants sont autorisés à circuler à l'extérieur des corridors pour véhicules.

- (a) les véhicules dont l'exécution des fonctions exige l'accès à d'autres secteurs de l'aire de trafic (exemple véhicules d'entretien, de construction et de déneigement) et;
- (b) les véhicules des services d'urgence actionnant leurs sirènes pour se rendre sur les lieux d'une urgence.

TP 2633

Les conducteurs de véhicules et de matériel doivent céder le passage aux véhicules des services d'entretien et d'urgence de l'aéroport qui exécutent leurs fonctions.

Il est interdit d'utiliser un véhicule à moins de 15 m (50 pi) d'un aéronef dont on procède à l'avitaillement en carburant ou à la reprise de carburant, sauf pour fins d'entretien de cet aéronef ou lorsque c'est nécessaire pour emprunter un corridor réservé aux véhicules.

Les véhicules qui circulent déjà dans un corridor réservé aux véhicules ont la priorité sur tout autre véhicule tentant de s'y engager. Lorsque les voies principales se croisent, le véhicule circulant à droite a priorité de passage. Les véhicules doivent circuler sur la voie de droite d'un corridor réservé aux véhicules et ne doivent pas dépasser les véhicules en mouvement.

Les conducteurs de véhicules ne doivent pas considérer les corridors réservés aux véhicules comme des "routes à sécurité maximale". Des aéronefs en circulation ou en stationnement peuvent parfois empiéter sur ces corridors: il incombe au conducteur de véhicule d'éviter toute collision avec ces aéronefs.

Si une voie réservée aux véhicules devenait moins praticable pour une raison quelconque (effacement de la peinture, enneigement, etc.), les conducteurs doivent, dans la mesure du possible, emprunter la voie indiquée dans ce cas tout en restant très prudents.

Pour les aires de trafic non dotées de corridors, les conducteurs doivent agir plus prudemment et éviter, dans la mesure du possible, d'utiliser les voies de guidage pour aéronefs. Ils doivent traverser ces voies à angle droit seulement.

Les aires de poste de stationnement sont aménagées pour permettre aux conducteurs de véhicules d'y circuler librement dans l'exécution de leurs fonctions.

Tout conducteur d'un véhicule qui entre sur une aire de trafic, doit céder la priorité à un aéronef qui s'approche et qui est assez proche pour constituer un danger immédiat, et attendre que la situation ne présente plus de danger pour s'y engager.

Tout conducteur de véhicule qui entre sur une aire de trafic ne doit s'approcher d'une marque de guidage pour aéronefs ou la franchir, si ce n'est:

- (a) à angle droit par rapport à la marque de guidage; ou
- (b) au point de croisement désigné le cas échéant.

Sauf autorisation contraire du Gestionnaire de l'aéroport, nul ne doit conduire un véhicule ou un matériel sur une aire de trafic à plus de 25 km/h (15 mi/h). Il faut consulter les Directives locales de circulation aux aéroports pour se renseigner sur tout changement au sujet de cette limitation. Les conducteurs de véhicules doivent ralentir et faire constamment attention lorsqu'ils circulent près des aéronefs ou débouchent d'un bâtiment ou d'une autre installation.

TP 2633

Il est interdit de stationner ou de laisser du matériel ou un véhicule sans surveillance sur les routes pour véhicules ou sur les aires de mouvement sans autorisation du Gestionnaire de l'aéroport. Les véhicules qui ne sont pas en service doivent être stationnés aux endroits approuvés seulement.

Toute personne conduisant un véhicule sur une aire de trafic, doit céder la priorité aux piétons escortés entre un aéronef et l'aérogare.

Tout conducteur de véhicule doit céder la priorité à un piéton qui se trouve dans un passage pour piétons.

Aucun conducteur de véhicule ne doit doubler ou couper le chemin d'un autre véhicule à, ou à moins de, 30 m (100 pi) d'un passage pour piétons.

Il est interdit à tout piéton se trouvant sur l'aire de trafic d'entraver, de quelque façon que ce soit, la circulation sur cette aire sauf dans l'exercice de ses fonctions relatives au contrôle de ce trafic.

4.03 Aires de manoeuvre — Aéroports contrôlés

Avant que l'opérateur d'un véhicule puisse circuler sur l'aire de manoeuvre, ce dernier doit posséder un permis valide d'opérateur de véhicule côté piste et un certificat d'opérateur de radiotéléphone.

Lorsque des véhicules et du matériel, n'ayant pas de radio, sont utilisés en groupe et qu'ils sont accompagnés d'un véhicule équipé d'une radio, ils doivent être sous la responsabilité d'un employé qualifié qui sera chargé d'obtenir toutes les autorisations du contrôleur sol et d'en accuser réception. Les procédures radio recommandées sont mentionnées à la section 5.00, Communications radiotéléphoniques.

La tour de contrôle est chargée de diriger toute la circulation sur l'aire de manoeuvre d'un aéroport, à moins qu'il en soit autrement dans l'entente entre la tour de contrôle et le Gestionnaire d'aéroport (APM). Les conducteurs et les piétons doivent obéir en tout temps aux instructions de la tour de contrôle. (Voir les Directives locales de circulation aéroportuaire, à la section 10 de ce manuel).

Le conducteur de véhicule doit toujours communiquer avec le contrôleur sol avant de pénétrer et immédiatement après avoir quitté l'aire de manoeuvre.

Avant de s'engager sur une aire de manoeuvre, le conducteur de véhicule doit communiquer avec le contrôleur sol pour obtenir l'autorisation de se rendre à un endroit précis en suivant une route particulière. Le conducteur de véhicule doit accuser réception de toutes les instructions données par le contrôleur sol, réitérer sa demande ou demander au contrôleur de répéter les instructions. Pour se rendre à destination, le conducteur de véhicule doit emprunter la route que lui a indiqué le contrôleur sol, sauf s'il en reçoit d'autres instructions.

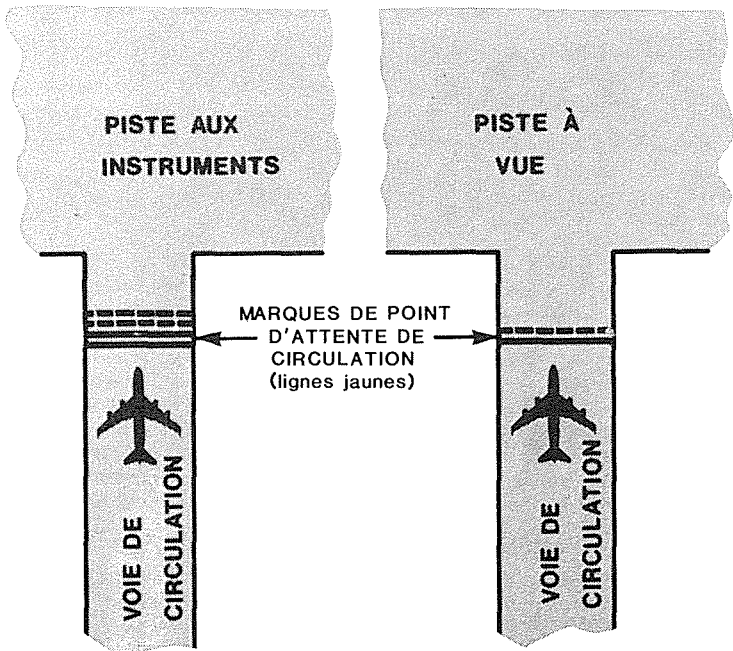
Tout aéronef remorqué, ou le véhicule remorqueur, doit garder le contact radio avec le contrôleur sol avant de pénétrer sur l'aire de manoeuvre et pendant qu'il s'y trouve.

Nota: Les consignes locales concernant l'utilisation des véhicules sur des voies de circulation désignées, peuvent être différentes de celles qui sont précitées. Nous vous conseillons de vérifier les Directives locales de circulation aéroportuaire à la section 10.

Dans sa demande d'autorisation le conducteur de véhicule doit fournir les renseignements suivants:

- (a) l'indicatif du véhicule;
- (b) le lieu où il se trouve;
- (c) la destination précise et la route prévue (dans le cas contraire, le contrôleur au sol indiquera la route à suivre);
- (d) le temps que le véhicule ou la personne, ou les deux, passera sur l'aire de manoeuvre.

Lorsque le conducteur d'un véhicule reçoit l'instruction de rester à l'écart d'une piste, ou qu'il attend l'autorisation de la traverser ou d'y circuler, il doit arrêter son véhicule à 45 m (150 pi) du bord de piste le plus rapproché ou avant la ligne jaune continue qui sert à matérialiser les voies de circulation.



TP 2633

Cette procédure est aussi valable pour la zone qui s'étend à partir de l'extrémité de la piste afin de permettre aux aéronefs d'effectuer sans obstacle leur approche pour l'atterrissage et leur montée après le décollage. Dans les cas où le terrain est en forte déclivité à l'extrémité de la piste, il se peut que cette procédure soit superflue. Il est recommandé de consulter les Directives locales sur la circulation aéroportuaire (section 10 du manuel) afin de déterminer quelles procédures particulières s'appliquent à votre aéroport.

Nota: Les voies de circulation sont matérialisées par une ligne jaune continue doublée d'une ligne jaune discontinue ou de deux lignes continues et de deux lignes jaunes discontinues, la ligne discontinue se trouvant du côté piste.

Lorsque les conducteurs de véhicules reçoivent l'instruction de quitter la piste, ils doivent en accuser réception et se rendre à un point d'attente de circulation ou à un point sûr situé à au moins 45 m (150 pi) du bord de piste le plus proche. Une fois en position d'attente, le conducteur de véhicule doit signaler au contrôleur sol qu'il a quitté la piste et lui indiquer sa position exacte.

Nota: Il arrive parfois que des véhicules et du matériel se trouvent à moins de 45 m (150 pi) de la piste. Il incombe alors aux conducteurs d'informer le contrôleur sol de la distance approximative qui les sépare du bord de piste le plus proche.

En cas de panne, un conducteur de véhicule doit en aviser immédiatement le contrôleur sol, préciser l'endroit où il se trouve, la cause de son immobilisation et demander de l'aide.

Lorsqu'ils circulent sur l'aire de manoeuvre, les conducteurs doivent rester constamment à l'écoute de la fréquence sol appropriée et accuser réception de toute instruction supplémentaire reçue du contrôleur sol et s'y conformer.

En cas de panne radio au moment où le véhicule se trouve sur l'aire de manoeuvre, le conducteur doit tourner le véhicule face à la tour de contrôle, puis faire clignoter ses phares. Le contrôleur sol répondra par signaux lumineux selon la convention suivante:

- (a) feu vert clignotant - pouvez traverser;
- (b) feu rouge continu - arrêtez, attendez en place;
- (c) feu rouge clignotant - libérez la piste;
- (d) feu blanc clignotant - retournez à votre point de départ à l'aéroport.

Nota: En circulant sur l'aire de manoeuvre ((d) ci-dessus) le conducteur de véhicule doit marquer l'arrêt à chaque intersection de piste et recevoir la permission de traverser (feu vert clignotant) avant de traverser la piste.

En cas de panne simultanée de la radio et du véhicule au moment où vous êtes sur une aire de manoeuvre, allumez des fusées éclairantes et placez-les approximativement à 30 m (100 pi) en avant et en arrière du véhicule dans un axe parallèle à la piste ou à la voie de circulation la plus près pour avertir les aéronefs du danger. S'il vous semble que les fusées éclairantes ne sont pas visibles de la tour de contrôle, à cause de bancs de neige ou autres obstacles, allumez et placez une ou plusieurs fusées éclairantes près du véhicule pour qu'elles soient visibles de la tour de contrôle. Demeurez près du véhicule. Lors de mauvaises conditions météorologiques normalement associées aux pannes simultanées de la radio et du véhicule, ce dernier peut vous fournir une bonne protection jusqu'à l'arrivée des secours.

Le clignotement des feux de piste constitue un signal d'avertissement pour tous les véhicules de quitter immédiatement la piste.

4.04 Aires de manoeuvre – Aéroports non contrôlés dotés d'une station d'information de vol

Tout véhicule circulant sur l'aire de manoeuvre doit être utilisé par les personnes titulaires d'un permis valide d'utilisation de véhicules côté piste et d'un certificat restreint valide de radiotéléphoniste.

Lorsque les conducteurs de véhicule et de matériel, sans radio, circulent en groupe, ils doivent demeurer sous la responsabilité d'un employé qualifié qui sera chargé d'obtenir toutes les autorisations de la station d'information de vol et d'en accuser réception. Les procédures radiotéléphoniques recommandées figurent dans la section 5.00, Communications radiotéléphoniques.

Aux aéroports non contrôlés, ce sont les stations d'information de vol qui fournissent le service consultatif intégral aux véhicules (PVAS) afin d'assurer la sécurité des mouvements des véhicules et des aéronefs connus sur les aires de manoeuvre.

Les véhicules doivent circuler sur une aire de manoeuvre ou à proximité de celle-ci, conformément aux instructions du spécialiste de l'information de vol.

On doit se conformer aux instructions données par les spécialistes de l'information de vol, de la même manière que si elles étaient émises par un contrôleur sol.

Les conducteurs de véhicules doivent toujours se signaler à la station d'information de vol avant de pénétrer sur l'aire de manoeuvre et immédiatement après l'avoir quittée.

Avant d'engager son véhicule sur une aire de manoeuvre, le conducteur doit communiquer avec le spécialiste de l'information de vol pour l'aviser de ses intentions et lui fournir les renseignements suivants:

- (a) indicatif du véhicule;
- (b) lieu où il se trouve;
- (c) l'activité prévue/travail à effectuer sur l'aire de manoeuvre et/ou la destination précise et la route prévue;

(d) le temps que le véhicule ou la personne, ou les deux, passera sur l'aire de manoeuvre.

Les conducteurs de véhicules doivent accuser réception de tous les renseignements reçus du spécialiste de l'information de vol, seulement s'ils ont tout compris. S'ils doutent des renseignements reçus, ils doivent demander de répéter à nouveau tout le message ou une partie de celui-ci.

Le spécialiste de l'information de vol fournit un service consultatif selon le trafic aérien signalé ou observé.

Nota: Il est extrêmement important que les conducteurs de véhicules comprennent la signification du terme "signalé". Étant donné qu'aux aéroports non contrôlés, les aéronefs n'ont pas besoin d'être équipés de radio, ils peuvent atterrir et décoller sans avoir communiqué avec la station d'information de vol. L'indication "aucun trafic signalé" ne signifie pas "aucun trafic". Ce message signifie qu'aucun aéronef n'a confirmé sa présence ou donné ses intentions au spécialiste de l'information de vol. Les conducteurs de véhicules doivent toujours s'assurer qu'il n'y a pas d'aéronef qui atterrisse ou décolle.

Les véhicules qui remorquent un aéronef doivent être en communication avec la station d'information de vol.

Les conducteurs de véhicules doivent suivre la route précisée seulement, pour se rendre au lieu de destination désirée sauf s'ils ont reçu un avis contraire.

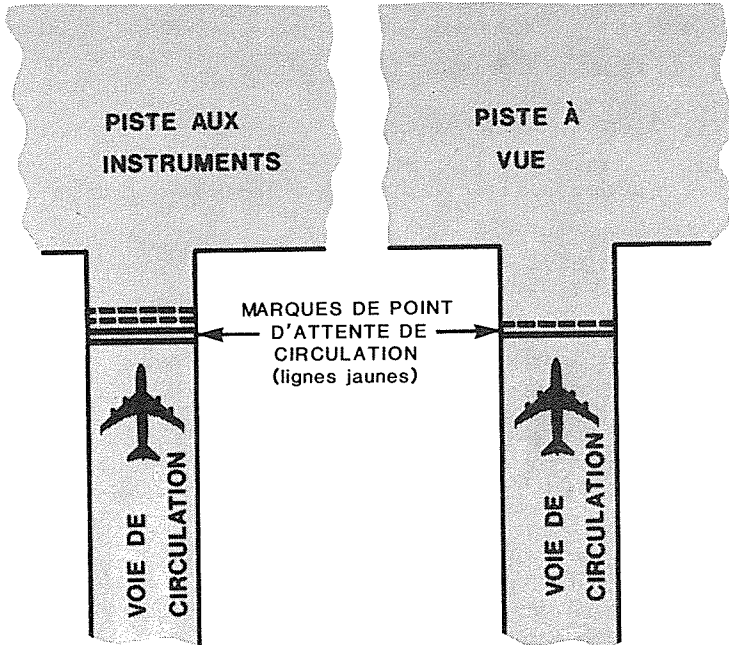
Panne simultanée de la radio et du véhicule

En cas de panne simultanée de la radio et du véhicule au moment où vous êtes sur une aire de manoeuvre, allumez des fusées éclairantes et placez-les approximativement à 30 m (100 pi) en avant et en arrière du véhicule dans un axe parallèle à la piste ou à la voie de circulation pour avertir les aéronefs du danger. Si vous croyez que les fusées éclairantes seront visibles et que des secours arriveront, demeurez près du véhicule. Dans de mauvaises conditions météorologiques normalement associées aux pannes simultanées de la radio et du véhicule, ce dernier peut vous fournir une bonne protection.

Lorsque le conducteur de véhicule reçoit l'instruction de rester à l'écart d'une piste, ou qu'il attend l'autorisation d'y circuler, il doit arrêter son véhicule à au moins 45 m (150 pi) du bord de piste le plus proche ou avant la ligne jaune continue des voies de circulation.

Cette procédure est aussi valable pour la zone qui s'étend à partir de l'extrémité de la piste afin de permettre aux aéronefs d'effectuer sans obstacle leur approche pour l'atterrissage et leur montée après le décollage. Dans les cas où le terrain est en forte déclivité à l'extrémité de la piste, il se peut que cette procédure soit superflue. Il est recommandé de consulter les Directives locales sur la circulation aéroportuaire (section 10 du manuel) afin de déterminer quelles procédures particulières s'appliquent à votre aéroport.

Nota: Les voies de circulation sont matérialisées par une ligne jaune continue doublée d'une ligne jaune discontinue ou de deux lignes continues et de deux lignes jaunes discontinues, la ligne discontinue se trouvant du côté piste.



Lorsque les conducteurs de véhicules reçoivent l'instruction de quitter la piste, ils doivent en accuser réception et se rendre à un point d'attente de circulation ou à un point sûr situé du côté piste, à au moins 45 m (150 pi) du bord de piste le plus proche. Une fois en position d'attente, le conducteur du véhicule doit immédiatement signaler à la station d'information de vol qu'il a quitté la piste et lui indiquer sa position exacte.

Nota: Lorsque vous ne pouvez pas déplacer votre véhicule à au moins 45 m (150 pi) du bord de piste, vous devez informer la station d'information de vol de la distance approximative vous séparant du bord de piste.

En cas de panne, le conducteur de véhicule ou de matériel doit aviser immédiatement la station d'information de vol de l'endroit où il se trouve et demander de l'aide.

En cas de panne radio au moment où le véhicule se trouve sur une aire de manoeuvre, le conducteur doit quitter l'aire de manoeuvre immédiatement (voir les instructions à la section 4.06) et aviser la station d'information de vol le plus tôt possible, en communiquant avec elle par téléphone ou par un autre moyen, que le véhicule a quitté l'aire de manoeuvre.

Les conducteurs de véhicules doivent immédiatement quitter la piste lorsque:

- (a) un aéronef fait un passage à basse altitude, ou
- (b) les feux de piste clignotent.

4.05 Aires de manoeuvre — Aéroports non contrôlés dotés d'un service consultatif pour véhicules, fourni par une station d'information de vol éloignée

Quelques stations d'information de vol fournissent également un service consultatif pour véhicules, aux aéroports qui sont éloignés de l'endroit où est située la station d'information de vol.

Les règles régissant les activités des véhicules sur les aires de manoeuvre aux aéroports éloignés, sont les mêmes que celles qui s'appliquent aux aéroports où se trouve la station d'information de vol (section 4.04). Mais les différences dans les procédures de communication sont nécessaires étant donné que la station d'information de vol et vous se trouvent sur des aéroports différents et qu'une station d'information de vol peut desservir plus d'un aéroport éloigné.

Lorsque vous appelez une station d'information de vol, vous devez indiquer son emplacement géographique et vous identifier en donnant l'indicatif du véhicule ainsi que le nom de l'aéroport d'où vous appelez. Des exemples de cette procédure figurent à la section 5.7 (e) de ce manuel.

Panne simultanée de la radio et du véhicule

En cas de panne simultanée de la radio et du véhicule au moment où vous êtes sur une aire de manoeuvre, allumez des fusées éclairantes et placez-les approximativement à 30 m (100 pi) en avant et en arrière du véhicule dans un axe parallèle à la piste ou à la voie de circulation pour avertir les aéronefs du danger. Si vous croyez que les fusées éclairantes seront visibles et que des secours arriveront, demeurez près du véhicule. Dans de mauvaises conditions météorologiques normalement associées aux pannes simultanées de la radio et du véhicule, ce dernier peut vous fournir une bonne protection.

4.06 Aires de manoeuvre — Aéroports non contrôlés non dotés d'une station d'information de vol

Tout véhicule circulant sur l'aire de manoeuvre doit être conduit par une personne titulaire d'un permis valide d'exploitation de véhicules côté piste.

Avant de s'engager sur une aire de manoeuvre, un conducteur de véhicule doit marquer l'arrêt et s'assurer qu'il n'y a pas d'aéronef qui atterrisse ou décolle. C'est seulement lorsqu'il n'y a pas d'aéronef qui arrive et qui part

que le conducteur peut s'engager sur l'aire de manoeuvre. Cette procédure est aussi valable pour la zone qui s'étend à partir de l'extrémité de la piste afin de permettre aux aéronefs d'effectuer sans obstacle leur approche pour l'atterrissage et leur montée après le décollage. Dans les cas où le terrain est en forte déclivité à l'extrémité de la piste, il se peut que cette procédure soit superflue. Il est recommandé de consulter les Directives locales sur la circulation aéroportuaire (section 10 du manuel) afin de déterminer quelles procédures particulières s'appliquent à votre aéroport.

Il est interdit de laisser les véhicules sans surveillance sur les aires de manoeuvre.

Toutes les personnes circulant sur l'aire de manoeuvre doivent bien regarder s'il n'y a pas d'aéronefs qui atterrissent ou décollent et doivent quitter les aires de manoeuvre le plus tôt possible, dès qu'elles s'aperçoivent de la présence d'un aéronef.

Les conducteurs de véhicules doivent savoir que le passage d'un aéronef à basse altitude constitue un avertissement de quitter la piste immédiatement.

Panne simultanée de la radio et du véhicule

En cas de panne simultanée de la radio et du véhicule au moment où vous êtes sur une aire de manoeuvre, allumez des fusées éclairantes et placez-les approximativement à 30 m (100 pi) en avant et en arrière du véhicule dans un axe parallèle à la piste ou à la voie de circulation pour avertir les aéronefs du danger. Si vous croyez que les fusées éclairantes seront visibles et que des secours arriveront, demeurez près du véhicule. Dans de mauvaises conditions météorologiques normalement associées aux pannes simultanées de la radio et du véhicule, ce dernier peut vous fournir une bonne protection.

4.07 Marques, feux et panneaux des chaussées côté piste

Généralités

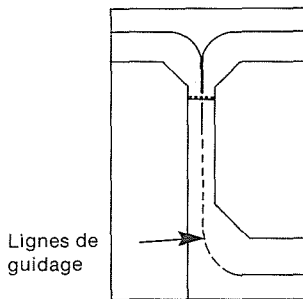
Les marques, feux et panneaux qui servent au guidage des véhicules et des aéronefs sur les aires de mouvement d'un aéroport ne sont pas les mêmes que ceux qui sont utilisés sur les voies publiques.

La présente section décrit et illustre les marques, feux et panneaux le plus souvent employés sur les aéroports et que le conducteur d'un véhicule de piste doit connaître. D'autres dispositifs de signalisation, en plus de ceux qui sont décrits ci-après, peuvent être utilisés sur certains aéroports; ils seront décrits, au besoin, dans les directives locales (section 10) qui font partie du présent manuel.

Marques sur la chaussée

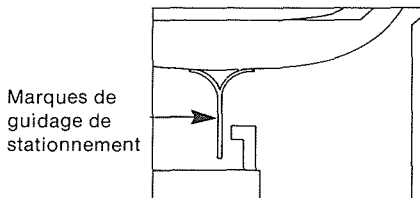
Lignes de guidage d'aéronefs

Ligne jaune simple s'étendant, depuis la piste, sur toute la longueur d'une voie de circulation et jusque sur l'aire de trafic et, parfois, le long de cette aire. Le train avant de l'aéronef est maintenu sur cette ligne pour faire en sorte que les roues du train principal demeurent sur la chaussée et que les ailes ne heurtent pas les obstacles connus (bâtiments, luminaires, etc.). Sur les aires de trafic, les véhicules doivent traverser les lignes de guidage d'aéronefs à angle droit seulement.



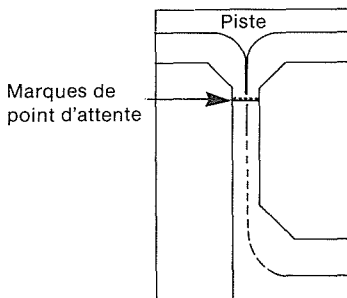
Marques de guidage de stationnement

Deux lignes jaunes parallèles joignant la ligne de guidage de voie de circulation à une porte ou à un poste de stationnement. Le train avant de l'aéronef est maintenu sur ces lignes de manière à guider l'aéronef jusqu'au poste de stationnement sans qu'il y ait risque de heurter les aéronefs parkés ou d'autres obstacles.



Marques de point d'attente

Une ou deux lignes pleines et une ou deux lignes de traits, jaunes, peintes en travers d'une voie de circulation, les lignes de traits côté piste. Les véhicules et les aéronefs doivent s'immobiliser en deçà des lignes pleines et ne doivent pas aller au-delà avant d'en avoir reçu l'autorisation du contrôleur de la circulation aérienne ou du spécialiste de l'information de vol.



Marques d'identification de piste

Chaque extrémité d'une piste est marquée d'un nombre, en dizaines de degrés, correspondant à l'orientation de la piste par rapport à un compas magnétique. Le compas d'un aéronef indiquera 270° lorsque l'appareil se dirigera, en approche, vers le seuil d'une piste portant la marque "27". Les nombres sont peints en blanc et sont lisibles dans le sens de l'approche. Lorsqu'il y a deux pistes parallèles, elles sont identifiées par le nombre correspondant à leur orientation ainsi que la lettre "L" (gauche) ou "R" (droite), qui sera peinte sous le nombre. Les conducteurs de véhicules de piste doivent connaître l'orientation (nombres) des différentes pistes ainsi que l'emplacement de ces dernières sur l'aérodrome. Elles sont illustrées sur le plan de localisation à la section 10 du présent manuel ("Directives locales sur la circulation aéroportuaire").

Marques d'axe de piste

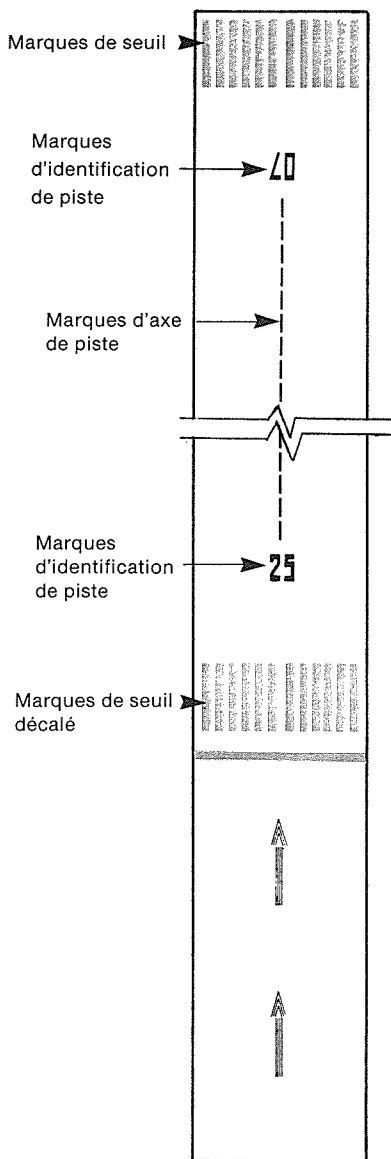
L'axe d'une piste peut être marquée par une ligne de traits blancs, composée de plusieurs lignes rapprochées, chaque série de lignes étant longue de 100 pi, à intervalles de 100 pi.

Marques de seuil

Le début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage d'aéronefs peut être marquée par une série de lignes blanches pleines, parallèles aux côtés de la piste. Ces lignes sont regroupées, leur nombre et le nombre de groupes étant fonction de la largeur de la piste.

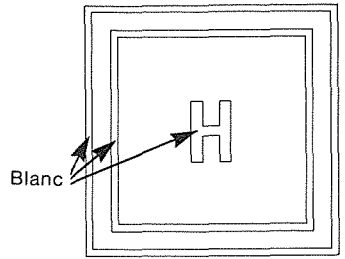
Marques de seuil décalé

Si, pour une raison quelconque, le seuil est décalé par rapport à l'extrémité de la piste, des lignes blanches, peintes en groupe serré de manière à former des flèches désignant une barre transversale sur la piste, indiquent le début de la partie de la piste qui est utilisable par les aéronefs.

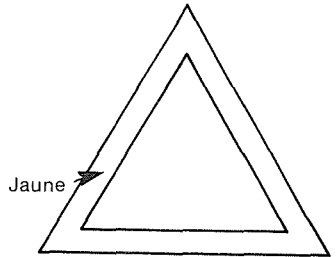


Aires réservées aux hélicoptères

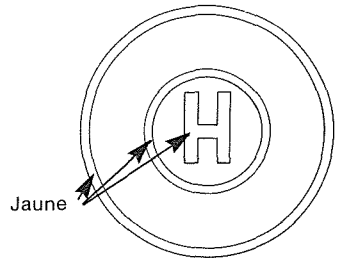
La partie revêtue des aires réservées à l'arrivée et au départ d'hélicoptères est marquée d'un grand "H" blanc dans un carré ou un cercle blanc.



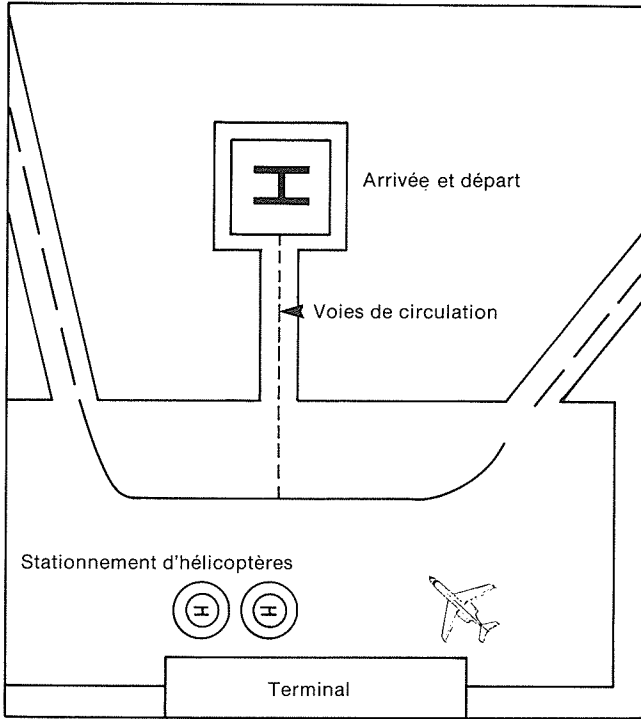
La partie de l'aire où un hélicoptère peut arriver ou partir (mais pas se poser) est marquée d'un triangle jaune.



Les zones de toucher ou de stationnement d'hélicoptère sur les aires de trafic sont marquées de deux cercles jaunes et d'un "H" majuscule jaune contenu dans le cercle intérieur.



Les voies de circulation revêtues joignant l'aire d'arrivée ou de départ aux postes de stationnement sont marquées d'une ligne jaune qui peut s'étendre jusque sur l'aire de trafic.



Tous les conducteurs de véhicules doivent se tenir à l'extérieur de la marque du périmètre des aires de départ ou d'arrivée ou des aires de stationnement d'hélicoptères, sauf lorsqu'ils sont appelés à desservir les aéronefs qui s'y trouvent. Pendant qu'ils sont en manoeuvre de circulation, tous les aéronefs ont la priorité.

Feux

Phare d'aérodrome

Le phare d'aérodrome est un grand feu blanc rotatif généralement installé au faite de la tour de contrôle. Il a pour but de localiser visuellement l'aérodrome au profit des aéronefs, mais il sert également de bon point de repère pour les véhicules circulant sur l'aérodrome. L'emplacement du phare d'aérodrome est illustré sur le plan de localisation de l'aérodrome (section 10).

Balisage lumineux de bordure d'aires de mouvement

Généralités

Des balises lumineuses de couleurs différentes servent à délimiter les bordures des diverses aires de mouvement.

Les feux bleus sont utilisés le long des aires de trafic et des voies de circulation.



Les feux blancs délimitent la bordure des pistes.



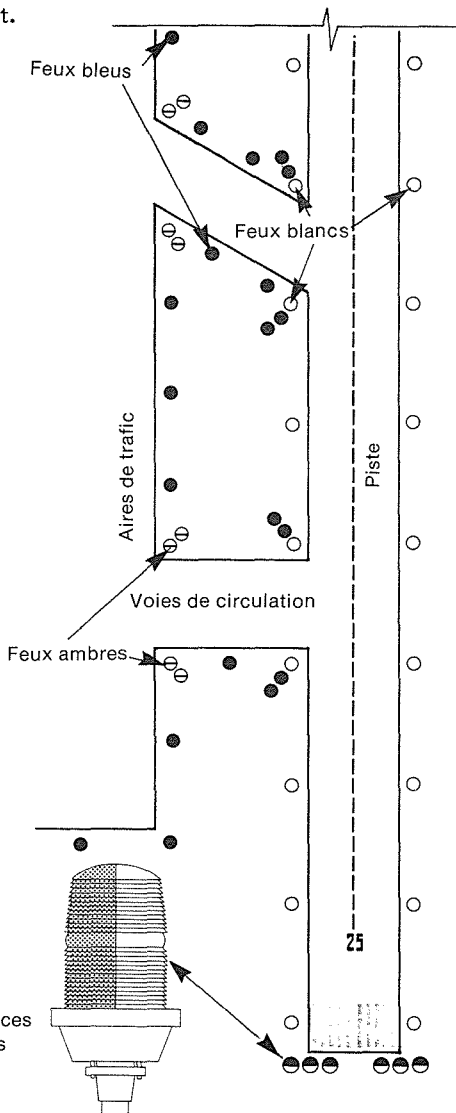
Les feux ambrés signalent l'intersection des aires de trafic et des voies de circulation.



Des feux à deux faces, rouges et verts, sont disposés aux extrémités des pistes; le côté rouge donne sur la piste et le côté vert fait face au côté d'où est faite l'approche.



Feux à deux faces rouges et verts



Chaque conducteur doit connaître la signification de ces feux pour éviter de pénétrer dans les zones interdites et pour savoir s'en servir comme repères de guidage sur les aires de manoeuvre de l'aérodrome.

Panneaux

Voies de service côté piste

Les panneaux utilisés le long des voies de service d'aire de trafic ou côté piste sont généralement les mêmes que ceux qui sont utilisés sur les voies publiques provinciales du Canada. Tous les conducteurs qui se trouvent sur les voies de service côté piste sont tenus de respecter ces panneaux qui sont érigés en vertu des règlements sur la circulation aéroportuaire.

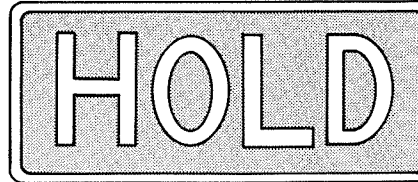
Panneaux des aires de manoeuvre

Les panneaux utilisés sur les aires de manoeuvre (pistes et voies de circulation) sont destinés au guidage des aéronefs. Ils ont aussi un certain avantage pour les conducteurs de véhicules de piste car ils les aident à identifier les endroits qui leur sont interdits ou les guident sur les aires de manoeuvre.

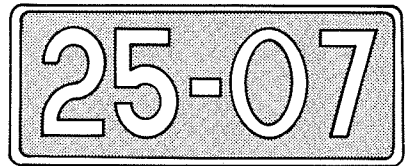
Ces panneaux sont généralement disposés soit à la droite, soit à la gauche, soit encore des deux côtés d'une piste ou d'une voie de circulation, suivant le besoin, et sont installés à une distance de 15 à 20 m (50 à 65 pi) du bord de l'aire de manoeuvre.

Les panneaux d'obligation, ont des caractères blancs sur fond rouge et comprennent:

- (a) les panneaux d'attente qui peuvent être utilisés conjointement avec des marques d'attente, peintes sur la chaussée, sur les voies de circulation;



- (b) les panneaux d'identification de piste, lorsqu'ils sont utilisés seuls (et non conjointement avec un panneau d'attente). Lorsqu'un tel panneau a un fond rouge, cela signifie à la fois qu'il faut s'arrêter à l'écart de la piste et que la piste devant soi est celle qui est indiquée par le panneau.



Les panneaux de guidage, d'information et d'identification (lorsqu'ils sont utilisés conjointement avec un panneau d'attente rouge) peuvent avoir des caractères blancs sur fond vert ou des caractères noirs sur fond jaune. (Les panneaux jaunes représentent la nouvelle norme et remplaceront tous les panneaux verts d'ici le 1^{er} janvier 1995).

- (a) Les panneaux de guidage portent généralement une flèche désignant la direction des sorties, des aires de trafic, de l'aérogare ou d'autres installations précisés sur le panneau.



- (b) Les panneaux d'information fournissent des renseignements intéressant principalement les pilotes mais qui peuvent également servir de points de repère aux conducteurs de véhicules de piste.



- (c) Les panneaux d'identification, comme les panneaux routiers, identifient les pistes et les voies de circulation au moyen de chiffres ou de lettres, respectivement. On doit se rappeler qu'il faut employer l'alphabet phonétique (le "A" devient "alpha", le "B" devient "bravo", etc.) et qu'on ne doit pas s'engager sur une voie de circulation sans l'autorisation préalable du contrôleur sol ou du spécialiste de l'information de vol ou, en leur absence, du directeur de l'aérodrome.



Sur certains aérodromes fort occupés, des feux de circulation sont utilisés pour régir la circulation routière lorsqu'une voie de service traverse une piste ou une voie de circulation, ou qu'elle y aboutit. Ces feux sont commandés par la tour de contrôle et sont habituellement rouges, sauf lorsque le contrôleur sol les fait passer au vert. Consulter les directives locales sur la circulation aéroportuaire (section 10 du présent manuel) pour de plus amples instructions sur ces feux de circulation.

5.00 COMMUNICATIONS RADIODÉLÉPHONIQUES

5.01 Radiotéléphonie et techniques phoniques

Tenir le microphone antibruit le plus près possible de la bouche. Il faut tenir la plupart des autres microphones à environ 6,5 cm (2 ou 3 po) de la bouche.

Écouter d'abord pour vérifier que la communication n'en interrompe pas une autre, puis appuyer sur l'interrupteur "poussoir d'émission" (PTT) avant de commencer à parler. Maintenir l'interrupteur PTT dans cette position durant toute la diffusion du message. Éviter de le presser et de le relâcher inutilement. Quand vous avez terminé de parler, relâchez le PTT immédiatement.

Prononcer tous les mots distinctement, particulièrement la fin de chaque mot qui doit bien se détacher afin d'éviter de mélanger deux mots consécutifs. Évitez de parler trop fort ou d'accentuer inutilement des syllabes, et de parler trop rapidement.

Employer des mots et une phraséologie normalisés, de même qu'une terminologie aéroportuaire uniforme.

Il se peut que des obstacles (par ex. bâtiments métalliques, collines, etc.) empêchent la réception de signaux à certains endroits de l'aéroport. Ces endroits sont appelés des zones de silence et devraient être indiqués sur le plan de l'aéroport des directives locales de circulation aux aéroports.

Toujours:

- 1) Obtenir la permission avant de s'engager en deçà de 45 m (150 pi) du côté d'une piste, d'une voie de circulation ou d'une approche de piste, incluant toute partie de l'aire de trafic identifiée par une affiche ou marques de revêtement comme faisant partie de l'aire de manoeuvre (ex.: CAT II Hold).
- 2) Restez constamment à l'écoute de la fréquence appropriée lorsque vous êtes dans l'aire de manoeuvre. Aucun conducteur de véhicule ne peut laisser sans surveillance la fréquence radio lorsqu'il est dans l'aire de manoeuvre sauf s'il en a reçu l'autorisation du contrôleur sol ou du spécialiste de l'information de vol.
- 3) Avisez le contrôleur sol ou le spécialiste de l'information de vol lorsque vous êtes sorti de l'aire de manoeuvre.
- 4) Signalez la fin des activités après qu'elles soient terminées et signalez que vous avez quitté seulement après que vous soyez au moins à 45 m (150 pi) du bord de piste et non pas lorsque vous dégagez.
- 5) Assurez-vous que vous avez parfaitement compris toutes les instructions du contrôleur ou du spécialiste de l'information de vol avant de vous engager en deçà de 45 m (150 pi) d'une aire de manoeuvre ou de traverser la piste en service.

TP 2633

- 6) En plus de l'autorisation reçue par radio de pénétrer dans une aire de manoeuvre, faites une vérification visuelle afin de vous assurer que vous n'entrez pas en conflit avec un aéronef approchant la trajectoire que vous avez eu la permission de suivre.
- 7) Utilisez toujours l'indicatif d'appel attribué au véhicule lors de chaque transmission radiotéléphonique.

5.02 Alphabet phonétique et mode de prononciation des chiffres de l'OACI

Il faut toujours utiliser l'alphabet phonétique de l'OACI lorsqu'on doit épeler des phonèmes pour éclaircir des communications radiotéléphoniques.

Lettre	Mot	Prononciation
A	- ALFA	(Al fah)
B	- BRAVO	(BRAH VOH)
C	- CHARLIE	(CHAR lee)
D	- DELTA	(DELL tah)
E	- ECHO	(ECK oh)
F	- FOXTROT	(FOKS trot)
G	- GOLF	(GOLF)
H	- HOTEL	(hoh TELL)
I	- INDIA	(IN dee ah)
J	- JULIET	(JEW lee ETT)
K	- KILO	(KEY loh)
L	- LIMA	(LEE mah)
M	- MIKE	(MIKE)
N	- NOVEMBER	(no VEM ber)
O	- OSCAR	(OSS cah)
P	- PAPA	(pah PAH)
Q	- QUEBEC	(keh BECK)
R	- ROMEO	(ROW me oh)
S	- SIERRA	(see AIR rah)
T	- TANGO	(TANG go)
U	- UNIFORM	(YOU nee form)
V	- VICTOR	(VIK tah)
W	- WHISKEY	(WISS key)
X	- X-RAY	(ECKS ray)
Y	- YANKEE	(YANG key)
Z	- ZULU	(ZOO loo)

Les chiffres doivent se prononcer ainsi:

0	ZÉ-RO	5	SINK
1	UN	6	SIS
2	DEU	7	SET
3	TRWA	8	UIT
4	KATR-e	9	NEUF

Nota: Il faut accentuer les syllabes écrites en MAJUSCULES dans la liste précitée. Par exemple, les deux syllabes du chiffre ZÉ-RO ont la même accentuation, tandis que le mot KATR-e, la première syllabe est accentuée.

TP 2633

Chaque chiffre de tous les nombres, à l'exception des multiples de mille, doivent être prononcés séparément. Les multiples de mille doivent être transmis en prononçant chaque chiffre du nombre suivi du mot "mille".

Par exemple:

<u>Nombre</u>	<u>Prononciation</u>
10	UN ZÉRO
75	SEPT CINQ
100	UN ZÉRO ZÉRO
583	CINQ HUIT TROIS
12000	UN DEUX MILLE
38143	TROIS HUIT UN QUATRE TROIS

Les nombres comportant des décimales se prononcent ainsi:

118.1	UN UN HUIT DÉCIMALE UN
465.2125	QUATRE SIX CINQ DÉCIMALE DEUX UN DEUX CINQ

5.03 Méthodes et mots normalisés

Étant donné qu'il est impossible d'établir une phraséologie normalisée pour toutes les communications radiotéléphoniques, il faudrait utiliser si possible les expressions et les mots suivants. Il ne faut pas utiliser des mots et des expressions utilisés en langage courant ou familier, comme par ex. "OK", ni des mots d'argot.

<u>Mot ou expression</u>	<u>Signification</u>
ACCUSEZ RÉCEPTION	Dites-moi si vous avez reçu et compris le message.
AFFIRMATIF	Oui, ou permission accordée.
CONFIRMEZ	Ma version est ... Est-elle bonne?
CORRECTION (ou RECTIFICATION)	Une erreur s'est glissée dans cette émission (ou dans le signal). La bonne version est...
COMMENT ME RECEVEZ-VOUS?	Pouvez-vous m'entendre et me comprendre?
JE RÉPÈTE	Je vais maintenant répéter mon dernier mot (ma dernière phrase) afin d'être plus clair.
NÉGATIF	Non, ou permission refusée, ou ce n'est pas correct, ou je n'approuve pas.
À VOUS	Mon émission est terminée et j'attends votre réponse (utilisé normalement seulement en cas de mauvaise communication).

TP 2633

TERMINÉ (fin de transmission)	Cette conversation est terminée et je n'attends aucune réponse (utilisé normalement seulement en cas de mauvaise communication).
RÉPÉTEZ	Répétez tout le message, ou une partie de celui-ci, exactement comme vous l'avez compris.
ROGER	Votre dernier message m'est parvenu.
DITES ENCORE	Répétez votre dernier message en entier, ou la partie qui suit. (Ne pas utiliser le mot "répétez".)
PARLEZ LENTEMENT	(Explication superflue)
GARDEZ L'ÉCOUTE	Attendez et restez à l'écoute. Je vais vous rappeler.
D'ACCORD	(Explication superflue)
VÉRIFIEZ	Procédez à la vérification du texte avec l'interlocuteur et faites-nous parvenir la bonne version.
QUEL EST VOTRE MESSAGE/DEMANDE?	(Explication superflue)

5.04 L'appel

Un "appel" sert à établir une communication bidirectionnelle entre un véhicule aéroporuaire et le contrôle au sol (tour de contrôle) ou la station d'information de vol. Avant de faire un "appel", écouter afin de ne pas gêner une émission en cours. Procéder à l'appel lorsque la fréquence n'est pas utilisée par d'autres.

Un appel comporte:

- (a) l'indicatif de la station appelée;
- (b) l'indicatif de la station d'où provient l'appel.

Au cours de l'appel, il faut toujours utiliser l'indicatif d'appel de la station appelée.

Exemples:

- (a) "(Nom du site) SOL, PERSONNEL QUATRE SIX".
- (b) "(Nom du site) RADIO, SOUFFLEUSE UN QUATRE DEUX".

Si on ne répond pas à votre appel, attendre pendant une période raisonnable et rappeler.

5.05 Accusés de réception

Un accusé de réception signifie que le message a été reçu et compris. Ne jamais accuser réception tant que l'émission n'a pas été entièrement comprise.

Un conducteur de véhicule doit aviser le contrôle au sol ou la station d'information de vol qu'il a compris toutes les instructions, ou dans le cas contraire, il doit demander qu'on les répète.

Exemples:

- (a) "(Nom du site) RADIO, PERSONNEL DEUX NEUF, ROGER" ou;
- (b) "(Ncm du site) RADIO, PERSONNEL DEUX NEUF, DITES ENCORE".

5.06 Fin de l'émission

Pour mettre fin à une conversation par communication bidirectionnelle, terminer la conversation en annonçant l'indicatif d'appel du véhicule.

Exemple:

"NIVELEUSE UN CINQ SEPT".

5.07 Phraséologie normalisée

On a établi après des années d'expérience, une phraséologie normalisée pour transmettre les autorisations, instructions et messages de la façon la plus efficace en utilisant le moins de mots possible, minimisant ainsi le risque de malentendus. En voici quelques exemples:

(a) Demande d'autorisation et réponse

Conducteur: "OTTAWA SOL, (indicatif du véhicule)".

Contrôle au sol: "(indicatif du véhicule), OTTAWA SOL".

Conducteur: "OTTAWA SOL, (indicatif du véhicule), À (lieu), DEMANDE AUTORISATION DE ME RENDRE À (lieu) VIA (route)".

Contrôle au sol: "(indicatif du véhicule) PROCÉDEZ À (lieu) VIA (route)".

Si l'autorisation de procéder est refusée, la réponse du contrôleur sol commencera par le mot "NÉGATIF", par exemple:

Contrôle au sol: "(indicatif du véhicule) NÉGATIF! ATTENDEZ".

(b) Demande d'autorisation quand on accompagne un véhicule sans radio

Conducteur: "OTTAWA SOL, (indicatif du véhicule) PLUS UN, DEMANDE AUTORISATION DE NOUS RENDRE À ... etc.".

Il est nécessaire d'employer l'expression "plus un" ou "plus deux" parce qu'elle indique au contrôleur le nombre de véhicules formant le groupe.

(c) Instructions provenant du contrôleur

"AUTORISÉ À INSPECTER LA PISTE 14-32, AVISEZ LORSQUE VOUS L'AVEZ QUITTÉE".

"MARQUEZ L'ARRÊT DEVANT LA PISTE 32".

"CAMION HUIT TROIS, (nom du site) SOL, QUITTEZ LA PISTE (n° de piste) À (endroit) ET AVISEZ LORSQUE VOUS L'AVEZ QUITTÉE".

(d) Demande d'instructions à la station d'information de vol et réponses

Conducteur: "FORT SMITH RADIO, PERSONNEL DEUX SEPT".

Station d'information de vol: "PERSONNEL DEUX SEPT, FORT SMITH RADIO".

Conducteur: "FORT SMITH RADIO, PERSONNEL DEUX SEPT, DEMANDE AUTORISATION D'INSPECTER FEUX DE SEUIL PISTE 15".

Station d'information de vol: "PERSONNEL DEUX SEPT, FORT SMITH RADIO, AUCUNE CIRCULATION SIGNALÉE, RENDEZ-VOUS AU SEUIL DE LA PISTE 15, AVISEZ LORSQUE VOUS L'AVEZ QUITTÉE".

(e) Demande à la station d'information de vol via une station d'information de vol télécommandée (RFSS)

Conducteur: "KENORA RADIO, CAMION HUIT DEUX À DRYDEN".

Station d'information de vol: "CAMION HUIT DEUX À DRYDEN, KENORA RADIO".

Conducteur: "KENORA RADIO, CAMION HUIT DEUX À DRYDEN, DEMANDE PERMISSION DE PROCÉDER SUR LA PISTE 11/29 POUR INSPECTION DE PISTE".

Station d'information de vol: "CAMION HUIT DEUX À DRYDEN, KENORA RADIO, AUCUNE CIRCULATION SIGNALÉE, PROCÉDEZ SUR LA PISTE 11/29, AVISEZ LORSQUE VOUS L'AVEZ QUITTÉE".

5.08 Marche à suivre pour les essais radio

Lorsque cela est nécessaire, les essais de radio doivent être de courte durée (10 secondes ou moins) et il faut faire surtout attention de ne pas provoquer d'interférence avec d'autres communications.

La qualité des signaux peut être évaluée en langage courant, mais la plupart du temps, on se base sur l'échelle suivante:

- 1 - incompréhensible;
- 2 - parfois compréhensible;
- 3 - difficilement compréhensible;

- 4 - compréhensible;
- 5 - parfaitement compréhensible.

Exemple de vérification de communications radio:

Conducteur: "(nom du site) SOL, PERSONNEL DEUX SEPT, VÉRIFICATION RADIO".

(Réponse abrégée suggérée:

Contrôle au sol: "PERSONNEL DEUX SEPT (nom de l'aéroport) SOL, PARFAITEMENT LISIBLE", ou),

Contrôle au sol: "PERSONNEL DEUX SEPT, (nom du site) SOL".

Conducteur: "COMPTE D'ESSAI, UN, DEUX, TROIS, DEUX, UN".

Contrôle au sol: "JE VOUS REÇOIS CINQ".

5.09 Règlement général sur la radio

(a) Communications inutiles

Il faut s'en tenir aux messages autorisés. Les signaux superflus sont interdits.

(b) Langage grossier

Les sacrilèges et les injures sont absolument interdits. Toute personne violant cette règle est passible, après déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende allant jusqu'à \$1,000 et de frais ou d'emprisonnement d'une durée d'au plus six mois.

(c) Faux signaux de détresse

Toute personne qui, consciemment, transmet ou fait transmettre un signal, un appel ou un message de détresse faux ou frauduleux, ou qui sans raison licite, cause de l'interférence ou de l'obstruction à une communication radio est coupable d'une offense. Cette personne est passible, après déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende allant jusqu'à \$2,500 et de frais ou d'emprisonnement d'une durée d'au plus 12 mois, ou les deux.

(d) Confidentialité des communications

Les personnes utilisant du matériel radio doivent garder le secret des communications et ne doivent pas en divulguer le contenu sauf si elles détiennent l'autorisation de le faire.

6.00 IDENTIFICATION DES VÉHICULES

Pour les fins de communication radiotéléphonique, on assigne un indicatif et un numéro aux véhicules d'aéroport de la façon suivante:

Fonction	Indicatif générique	Numéros alloués
Véhicules des services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronefs	Sauvetage	1-19
Véhicules du personnel (autos, familiales, camionnettes, fourgonnettes) (incluant l'Administration centrale à Ottawa et dans les Régions, le Gestionnaire d'aéroport, les Services des télécommunications et de la circulation aérienne)	Personnel	20-79
Camions (à bascule, chasse-neige, à ridelles, etc.)	Camion	80-119
Souffleuses à neige	Souffleuse	120-149
Remorqueurs, niveleuses	Remorqueur et niveleuse	150-179
Transbordeurs	PTV	180-204
Police et sûreté	Sûreté	205-219
Autres véhicules et matériel non mentionnés ci-haut	Type de véhicule	220-239
Véhicules ou matériel mobile de type commercial, ou servant à l'entretien et à la construction, loués ou adjugés à Transports Canada	Type de véhicule	240-299
Véhicules des transporteurs aériens, des organismes de prestation de services	Type de véhicule	300-499
Véhicules de la Défense nationale, exceptés les véhicules des services d'urgence aéroportuaires	Type de véhicule conformément à ce qui précède	500-599

Nota: L'indicatif attribué au véhicule doit être utilisé en entier lors de chaque transmission radiotéléphonique par le conducteur du véhicule.

7.00 MATÉRIEL DE SÉCURITÉ À BORD DES VÉHICULES

7.01 Dispositifs de sûreté dans les aires de manoeuvre

Les véhicules qui circulent dans les aires de manoeuvre de l'aéroport doivent être munis d'un feu rotatif d'avertissement qui doit fonctionner lorsque le

véhicule circule dans ces aires. Lorsque les véhicules sont munis de phares, ceux-ci doivent fonctionner lorsque le véhicule circule dans l'aire de manoeuvre.

Le feu rotatif d'avertissement sera installé à un endroit du véhicule permettant aux aéronefs ou au trafic au sol de voir le faisceau lumineux de n'importe quel endroit à l'intérieur de 360°. Le faisceau lumineux sera monté à un angle de 6° au-dessous de l'horizontale et tournera à une vitesse constante de 35 TPM. Le globe protecteur du feu d'avertissement sera "jaune aviation" pour tous les véhicules exceptés les véhicules d'urgence aéroportuaires, lesquels seront équipés d'un feu d'avertissement rouge.

Matériel de sécurité additionnel

Les véhicules circulant seuls (non accompagnés d'un ou d'autres véhicules) dans les aires de manoeuvre ou dans une zone éloignée de l'aéroport pour une période prolongée doivent transporter suffisamment de fusées éclairantes pour fournir un signal continu d'une durée minimum d'une heure. Même si elles ne doivent pas être dans le véhicule en tout temps, le transport de ces fusées éclairantes est fortement recommandé en hiver lorsque les pannes simultanées de la radio et du véhicule sont les plus susceptibles de se produire. Le propriétaire du véhicule doit s'assurer qu'une provision suffisante de fusées éclairantes est disponible pour satisfaire aux exigences opérationnelles.

Le conducteur du véhicule ou son surveillant doit s'assurer que des fusées éclairantes soient dans le véhicule lorsque nécessaire, et ce, selon les tâches assignées et les conditions opérationnelles dominantes.

7.02 Exigences relatives aux repères et au matériel de sécurité dans les aires de trafic

Les véhicules et le matériel circulant dans les aires de trafic doivent porter les signaux de sécurité normalisés réglementaires. Ces exigences sont contenues dans la politique AK-14-03-012 disponible au bureau du Gestionnaire de l'aéroport.

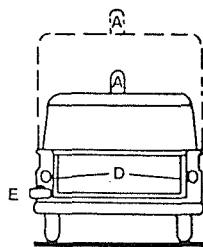
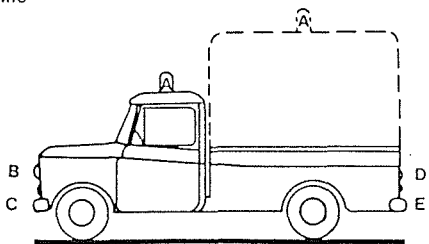
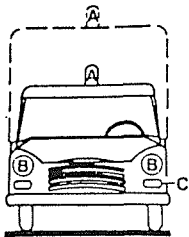
Exceptions:

On permettra parfois, sur les aires de trafic, l'utilisation de véhicules ou de matériel non munis des dispositifs de signalisation réglementaires, pourvu qu'ils soient escortés de véhicules dotés du matériel décrit plus haut.

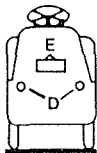
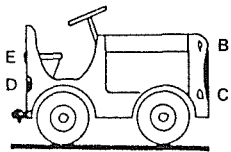
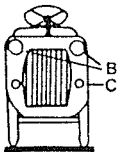
Les camions-citernes dont la hauteur totale excède 3.5 m peuvent être munis d'un phare à éclats de 360° sur le toit de la cabine à la condition que les feux rouges arrières fonctionnent conjointement avec ce phare à 360° de façon à fournir une signalisation suffisante à l'arrière du véhicule.

Il est considéré que les véhicules de police, d'urgence aéroportuaires ou autres munis des dispositifs de signalisation prévus pour leur exploitation dans les aires de manoeuvre des aéroports répondent à ou dépassent ces normes.

I. Véhicules autopropulsés avec cabine

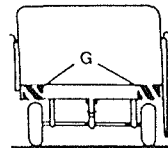
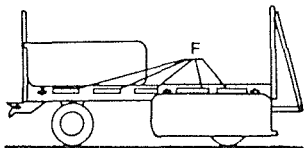
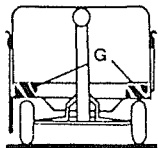


II. Véhicules autopropulsés sans cabine



- A - Gyrophare
- B - Phares
- C - Feux de position et de signalisation
- D - Feux arrière et de signalisation
- E - Feu de plaque arrière
- F - Bande réfléchissante
- G - Panneau réfléchissant

III. Véhicules et matériel non autopropulsés :



8.00 LOIS ET RÈGLEMENTS

Les lois et règlements suivants servent à renforcer les renseignements fournis dans le présent manuel.

- (a) Loi sur le ministère des Transports;
- (b) Loi sur l'aéronautique;
- (c) Loi relative à la circulation sur les terrains du gouvernement;
- (d) Loi sur la radio;
- (e) Règlement de l'Air;
- (f) Règlement sur la circulation aux aéroports;
- (g) Règlement général sur la radio.

Les manuels qui nous ont servi de référence sont les suivants:

MANOPS-ATC

MANOPS-FSS

Manuel de gestion du parc automobile: Véhicules automobiles et équipement mobile (TP 123).

Exigences relatives à la signalisation de sécurité des véhicules de service sur les aires de trafic (AK-14-03-012).

Méthode nationale d'identification des communications radiotéléphoniques provenant des véhicules utilisés sur les aires de manoeuvre des aéroports (AK-14-03-014).