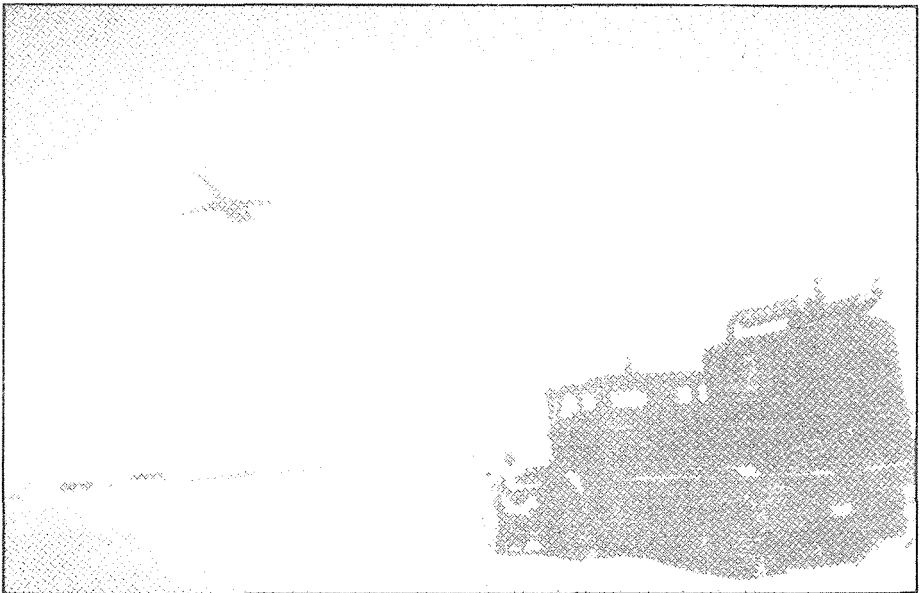




DIRECTIVES DE CIRCULATION POUR L'EXPLOITATION DE VÉHICULES SUR LES AIRES DE MOUVEMENT AUX AÉROPORTS



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 des 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.

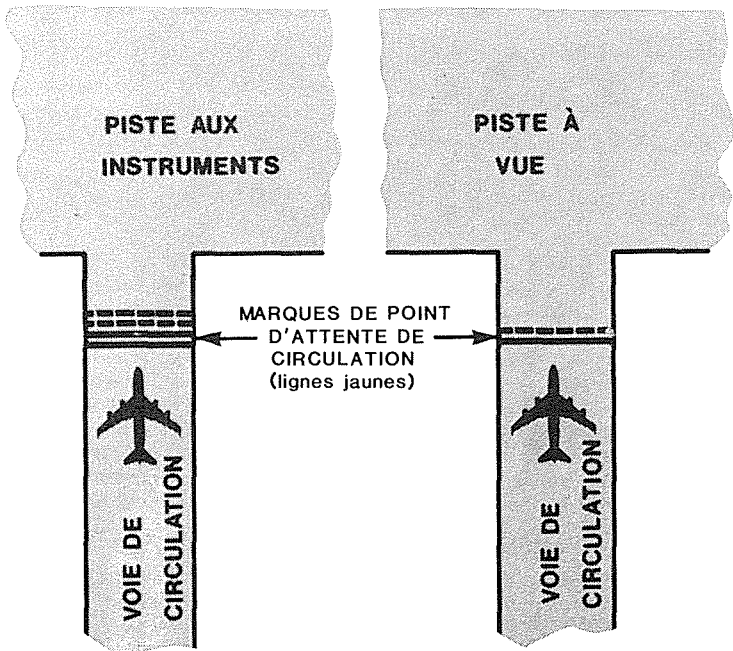
Tout aéronef remorqué, ou le véhicule remorqueur, doit garder le contact radio avec le contrôleur sol avant de pénétrer sur l'aire de manoeuvre et pendant qu'il s'y trouve.

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.

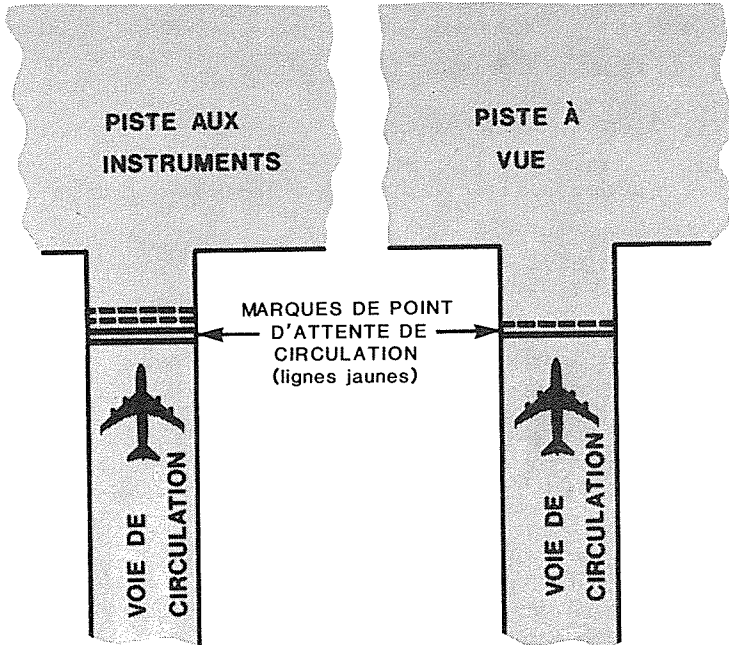
Panne simultanée de la radio et du véhicule

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

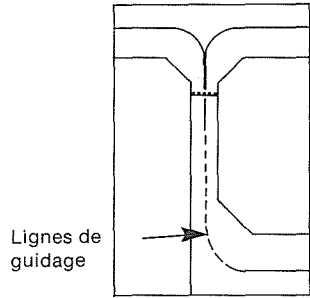
Les marques, feux et panneaux qui servent au guidage des véhicules et des aéronefs sur les aires de mouvement d'un aéroport ne sont pas les mêmes que ceux qui sont utilisés sur les voies publiques.

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

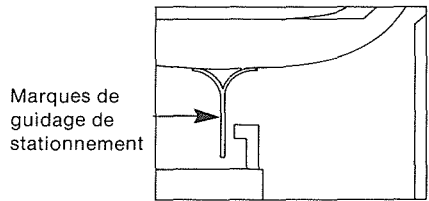
Lignes de guidage d'aéronefs

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.



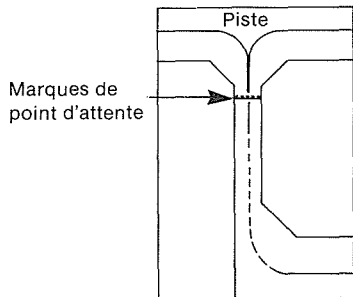
Marques de guidage de stationnement

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

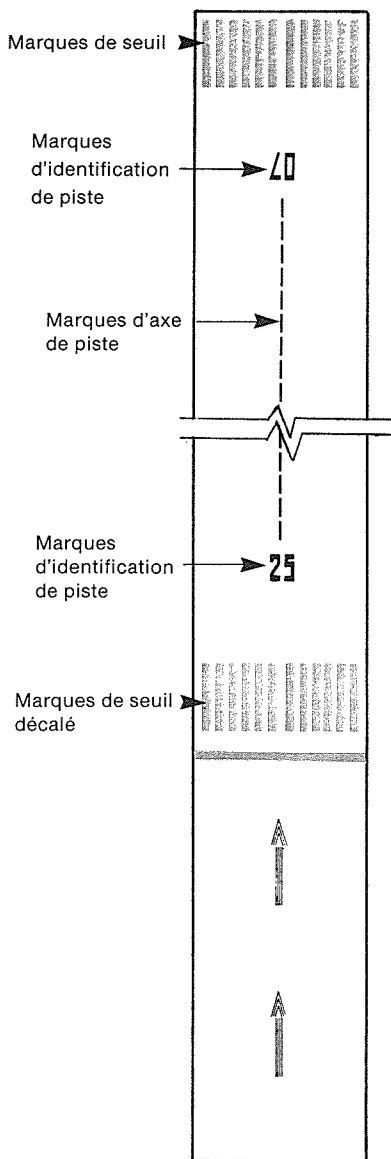
L'axe d'une piste peut être marquée par une ligne de traits blancs, composée de plusieurs lignes rapprochées, chaque série de lignes étant longue de 100 pi, à intervalles de 100 pi.

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.

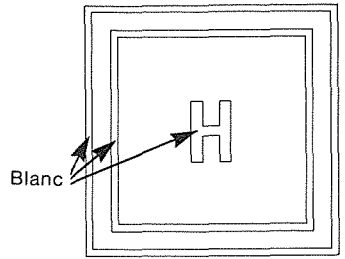
Marques de seuil décalé

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.

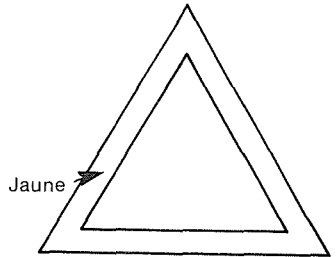


Aires réservées aux hélicoptères

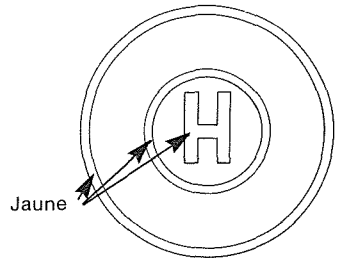
La partie revêtue des aires réservées à l'arrivée et au départ d'hélicoptères est marquée d'un grand "H" blanc dans un carré ou un cercle blanc.



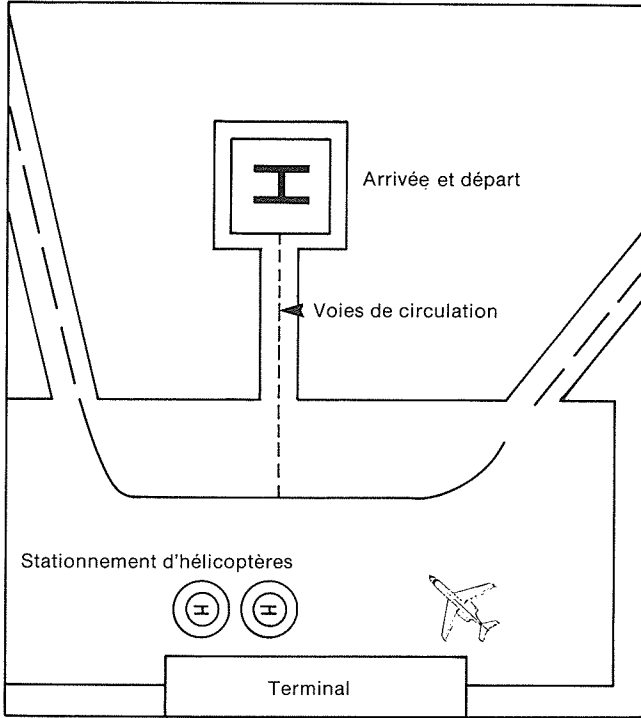
La partie de l'aire où un hélicoptère peut arriver ou partir (mais pas se poser) est marquée d'un triangle jaune.



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.



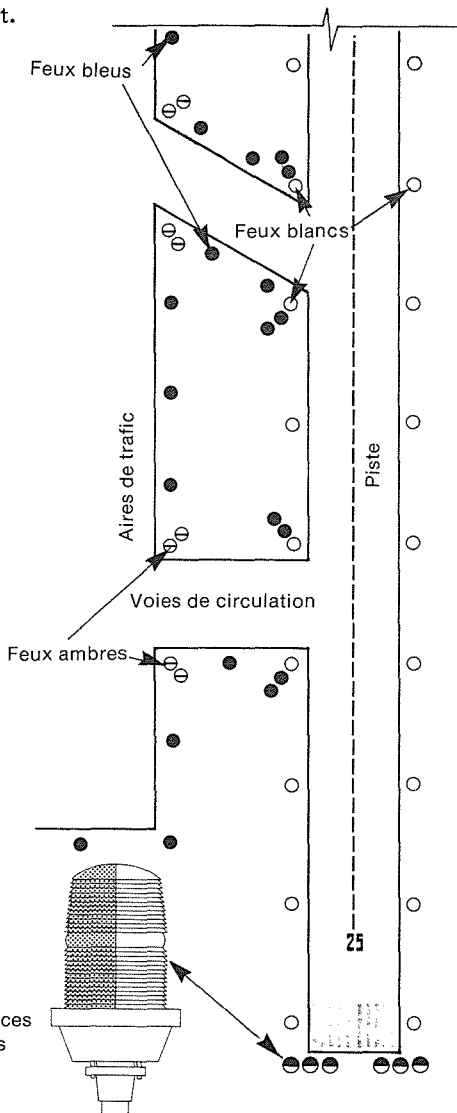
Les feux ambres signalent l'intersection des aires de trafic et des voies de circulation.



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.

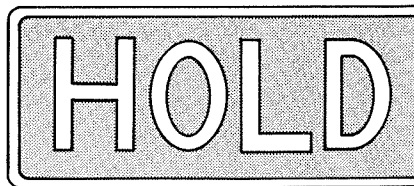
Panneaux des aires de manoeuvre

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.

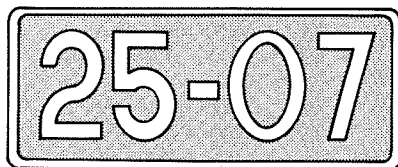
Ces panneaux sont généralement disposés soit à la droite, soit à la gauche, soit encore des deux côtés d'une piste ou d'une voie de circulation, suivant le besoin, et sont installés à une distance de 15 à 20 m (50 à 65 pi) du bord de l'aire de manoeuvre.

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 RADIOTÉLÉPHONIQUES

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.

- 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 aéroportuaire 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.".

TP 2633

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.

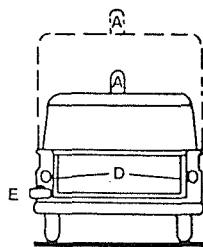
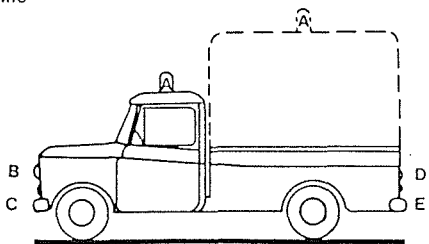
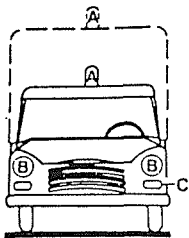
Exceptions:

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.

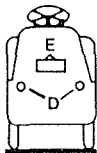
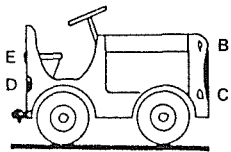
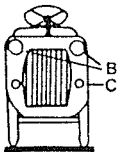
Les camions-citernes dont la hauteur totale excède 3,5 m peuvent être munis d'un phare à éclats de 360° sur le toit de la cabine à la condition que les feux rouges arrières fonctionnent conjointement avec ce phare à 360° de façon à fournir une signalisation suffisante à l'arrière du véhicule.

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

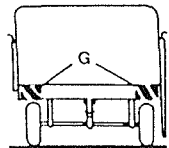
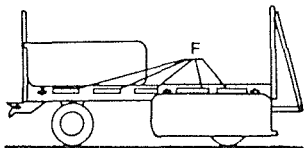
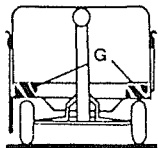


II. Véhicules autopropulsés sans cabine



- 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).

9.00 EXAMEN AVOP

L'examen écrit AVOP est fondé sur un certain nombre de questions à réponses multiples, choisies parmi celles qui se trouvent aux pages suivantes. (Les questions qui se rapportent aux directives locales sur la circulation aux aéroports, se trouvent à la section 10.00 et font aussi partie de l'examen AVOP).

Afin de faciliter la vérification, les questions de la section 9.01 sont regroupées dans le même ordre que les renseignements des sections 1 à 8 de ce manuel.

La réponse correcte à chaque question est donnée à la section 9.02 afin que vous puissiez calculer votre note et déterminer quelles sections du manuel vous devriez étudier davantage.

9.01 Questions d'examen national pour l'AVOP

1.00 DÉFINITIONS

- 1) Lequel des termes suivants désigne spécifiquement la partie d'un aérodrome destinée aux décollages et aux atterrissages des aéronefs et aux manoeuvres au sol se rattachant au décollage et à l'atterrissage, à l'exclusion des aires de trafic?
 1. Secteur réglementé.
 2. Aire de mouvement.
 3. Zone d'aéroport.
 4. Aire de manoeuvre.

- 2) Lequel des termes suivants désigne spécifiquement le début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage?
 1. Voie de circulation.
 2. Aire de trafic.
 3. Seuil.
 4. Bouton.

- 3) Un aéroport doté d'une unité du contrôle de la circulation aérienne se nomme:
 1. aérodrome.
 2. aéroport contrôlé.
 3. station d'information de vol.
 4. aéroport non contrôlé.

- 4) Une route délimitée par des marques sur la chaussée de l'aire de trafic se nomme:
 1. corridor pour véhicules.
 2. ligne de circulation d'aéronefs.
 3. voie de service d'aéroport.
 4. ligne de guidage d'aéronefs.

2.02 Directives locales sur la circulation aéroportuaire

- 5) Les directives locales sur la circulation aéroportuaire:
1. s'appliquent à tous les aéroports de Transports Canada.
 2. ne s'appliquent qu'aux véhicules commerciaux.
 3. ne s'appliquent qu'à l'aéroport d'émission.
 4. ne s'appliquent qu'aux véhicules de l'État.
- 6) Qui est autorisé à émettre, à suspendre ou à révoquer un permis d'utilisation d'un véhicule du côté piste d'un aéroport exploité par Transports Canada?
1. Le ministre des Transports.
 2. Le gestionnaire ou directeur de l'aéroport.
 3. L'agent responsable de la sécurité.
 4. Un agent de police.

3.00 RESPONSABILITÉS ET FONCTIONS

- 7) Le manuel qui contient tous les règlements et toutes les méthodes concernant l'utilisation d'un véhicule du côté piste d'un aéroport exploité par Transports Canada est le:
1. Guide du radiotéléphoniste.
 2. Manuel des directives de circulation pour l'exploitation de véhicules sur les aires de mouvement aux aéroports (TP 2633).
 3. Code de la route de la province.
 4. Guide de conduite de voitures sport sur les pistes et les voies de circulation.
- 8) La personne à qui il incombe de 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 est:
1. le propriétaire du véhicule.
 2. le conducteur du véhicule.
 3. la police.
 4. le gestionnaire ou directeur de l'aéroport.
- 9) Si vous prenez connaissance d'obstacles ou de conditions éventuellement dangereuses sur l'aire de manoeuvre, vous devriez les signaler:
1. au mécanicien ou au contremaître de l'aéroport.
 2. à votre surveillant immédiat.
 3. à tous les exploitants d'aéronefs.
 4. au bureau local de la sûreté.

TP 2633

- 10) Qui est responsable de signaler au surveillant tout mauvais fonctionnement ou toute défaillance dangereuse d'un véhicule?
1. Tout autre conducteur.
 2. Le surveillant de la base.
 3. Le mécanicien.
 4. Le conducteur du véhicule.
- 11) Qui est tenu de porter le laissez-passer de Transports Canada pour les zones réglementées lorsqu'il circule dans ces zones?
1. Toute personne se trouvant du côté piste d'un aéroport.
 2. Toute personne qui n'est pas membre d'équipage d'aéronef ou passager avec billet.
 3. Tout membre d'équipage d'aéronef et tout passager.
 4. Le personnel de la sûreté seulement.
- 12) Comment doit-on porter ce laissez-passer?
1. Dessus ses vêtements.
 2. Dans son portefeuille.
 3. Dans le compartiment à gants du véhicule.
 4. Il n'est pas nécessaire de le porter.
- 13) Qui doit signaler la présence, du côté piste d'un aéroport, d'une personne qui ne porte pas de laissez-passer pour zones réglementées?
1. L'agent de sécurité.
 2. Le représentant principal de la compagnie.
 3. Tout détenteur d'un laissez-passer pour zones réglementées.
 4. Tout passager.
- 14) Qui doit veiller à ce que toutes les portes désignées qui peuvent donner accès au côté piste soient fermées et verrouillées?
1. Toute personne autorisée à utiliser une telle porte.
 2. Le personnel chargé de la sécurité de l'aéroport.
 3. Le personnel de l'administration aéroportuaire.
 4. Les employés de lignes aériennes seulement.
- 15) Il existe plusieurs types de véhicules et de matériels utilisés du côté piste d'un aéroport. Qui doit s'assurer qu'un conducteur sache utiliser le matériel qui lui est confié?
1. Les autorités responsables de l'émission des permis.
 2. Le conducteur du véhicule.
 3. L'employeur du conducteur du véhicule.
 4. Le bureau de la sécurité.

4.01 CONSIGNES RELATIVES À L'UTILISATION DES VÉHICULES – GÉNÉRALITÉS

- 16) Tous les véhicules utilisés sur l'aire de manoeuvre d'un aéroport, sauf ceux qui sont escortés, doivent être munis:
1. de phares, de feux arrière et de rubans rétro réfléchissants sur les deux côtés.
 2. d'un phare à éclats et d'une radio affichant la fréquence de la compagnie.
 3. d'un phare à feu rotatif agréé et d'un radiotéléphone réglé sur la fréquence appropriée.
 4. de rubans rétro réfléchissants jaunes sur les côtés et de plaques noires et jaunes alternantes aux coins inférieurs droits et gauches du véhicule.
- 17) Tous les véhicules à cabine, lorsqu'ils circulent sans escorte sur les aires de trafic, doivent être munis:
1. d'un phare à feu rotatif ou à éclats ambre, de phares et de feux de stationnement et arrière.
 2. de phares, de feux arrière et de rubans rétro réfléchissants sur les côtés.
 3. d'un radiotéléphone réglé sur une fréquence SRG ou de la compagnie.
 4. d'aucun de ces dispositifs.
- 18) Tout matériel remorqué utilisé sur les aires de trafic de l'aéroport doit être doté de dispositifs visuels de sécurité. Lesquels de ceux qui suivent décrivent le mieux ces dispositifs?
1. Une bande jaune, rétro réfléchissante, sur les côtés, et des plaques noires et jaunes aux coins inférieurs avant et arrière.
 2. Des phares, deux feux arrière et un klaxon.
 3. Les dispositifs énumérés en 1 et 2 ci-dessus.
 4. Tout dispositif rétro réfléchissant visible à une distance de 300 mètres la nuit.
- 19) Lesquels des appareils suivants ont la priorité de passage par rapport à tous les autres?
1. Les véhicules d'entretien en fonction.
 2. Les véhicules de secours.
 3. Les aéronefs.
 4. Tout véhicule venant de la droite.

TP 2633

- 20) Lequel des énoncés qui suivent décrit le plus fidèlement la précaution à prendre avant d'utiliser un véhicule près d'une installation de radionavigation?
1. Demander d'abord l'autorisation du gestionnaire ou directeur de l'aéroport.
 2. Utiliser un petit véhicule pour perturber le moins possible les signaux.
 3. Obtenir l'autorisation du contrôleur sol ou du spécialiste de l'information de vol.
 4. Il faut s'en tenir à l'écart en tout temps.
- 21) Fumer sur une aire de trafic est:
1. autorisé.
 2. autorisé à l'intérieur de véhicules seulement.
 3. interdit, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur d'un véhicule.
 4. autorisé s'il n'y a pas d'aéronef à moins de 100 mètres du fumeur.
- 22) Il est permis d'utiliser un véhicule devant ou directement derrière un aéronef dont les moteurs sont en marche:
1. en aucun temps.
 2. lorsque le feu clignotant rouge, anticollision, de l'aéronef est éteint.
 3. lorsque le placier en donne le signal et que les roues de l'aéronef sont bloquées avec des cales.
 4. lorsque vous avez attendu trois minutes et que le pilote n'a pas donné d'indication qu'il veut déplacer son aéronef.
- 23) Lorsqu'on stationne un véhicule dans un endroit autorisé à proximité de l'aérogare ou de zones à circulation intense, on devrait:
1. laisser son phare clignotant ou ses signaux clignotants allumés.
 2. s'y placer en marche arrière (à reculons).
 3. s'y placer le devant en premier.
 4. laisser le moteur en marche.
- 24) Lorsqu'un aéronef transportant des personnages de marque est sur l'aéroport, les personnes et les véhicules non autorisés:
1. doivent se tenir à l'écart de l'aéronef à moins d'autorisation contraire du gestionnaire ou directeur de l'aéroport.
 2. doivent circuler lentement près de la zone, mais ne pas prendre de photos.
 3. peuvent circuler normalement, sans fixer leurs regards.
 4. peuvent circuler normalement, sans aucune restriction.

TP 2633

- 25) Les conducteurs de véhicules doivent veiller à ne pas déposer de boue ou de gravier sur les aires de mouvement parce que:
1. ces matières peuvent endommager les moteurs ou les cellules des aéronefs au roulage.
 2. il peut se produire une érosion si trop de terre est enlevée des bords de piste.
 3. ces matières peuvent endommager les aéronefs en vol.
 4. les véhicules sales ne sont pas autorisés sur l'aéroport.
- 26) Si le conducteur d'un véhicule voit des débris quelconques (boue, gravier, objets) sur une aire de mouvement d'aéronefs:
1. il doit en signaler la nature et l'emplacement à la police.
 2. il doit s'arrêter et les enlever.
 3. il doit en signaler la nature et l'emplacement à son surveillant.
 4. il n'est soumis à aucune obligation à cet égard.
- 27) En cas d'écrasement d'un aéronef sur l'aéroport, les conducteurs de véhicules non autorisés doivent:
1. attendre la fin des opérations d'intervention des services de secours avant de se rendre à proximité des lieux.
 2. se rendre immédiatement sur les lieux pour aider au sauvetage.
 3. se tenir à l'écart des lieux à moins d'avoir reçu l'autorisation contraire de leur surveillant.
 4. se tenir à l'écart des lieux à moins d'autorisation contraire du gestionnaire ou directeur de l'aéroport.

4.02 Circulation de véhicules sur les aires de trafic

- 28) Quelle est la couleur des marques peintes sur les chaussées pour délimiter les corridors pour véhicules et les lignes de sécurité?
1. Verte, sauf sur le gazon.
 2. Jaune.
 3. Blanche.
 4. Rouge aux intersections, blanche ailleurs.
- 29) Quelle est la couleur des marques peintes sur les chaussées pour désigner les marques de guidage pour les aéronefs et les marques de guidage de stationnement pour les aéronefs?
1. Verte, sauf sur le gazon.
 2. Jaune.
 3. Blanche.
 4. Elle varie selon la catégorie et le type de l'aéronef.

TP 2633

- 30) Lequel des énoncés suivants décrit le plus fidèlement comment les corridors pour véhicules sont désignés sur les aires de trafic en dur?
1. Deux lignes blanches continues écartées de 7,5 mètres, leur axe étant matérialisé par une seule ligne de traits.
 2. Deux lignes jaunes de traits, séparées par une ligne blanche continue.
 3. Deux lignes jaunes continues, écartées de 7,5 mètres, leur axe étant matérialisé par une seule ligne de traits.
 4. Deux lignes blanches continues, écartées de 7,5 mètres, leur axe étant matérialisé par une ligne verte de traits.
- 31) La marque de guidage d'aéronefs a pour but:
1. d'indiquer où les mouvements d'aéronefs sont permis.
 2. d'indiquer où les mouvements d'aéronefs sont interdits.
 3. de délimiter les routes pour véhicules sur les voies de circulation.
 4. de guider les aéronefs roulant sur les aires de trafic et sur les voies de circulation.
- 32) Les marques de guidage de stationnement pour aéronefs servent à:
1. guider l'aéronef vers la piste à l'atterrissage.
 2. faciliter l'accostage des aéronefs aux portes.
 3. indiquer les zones permises pour aéronefs sur une aire de stationnement.
 4. délimiter les corridors pour véhicules.
- 33) Quels véhicules doivent rester à l'intérieur des corridors pour véhicules lorsqu'ils circulent sur l'aire de trafic, à destination ou en provenance des postes de stationnement, lorsqu'ils circulent entre ces derniers, lorsqu'ils franchissent les voies de guidage pour aéronefs, etc.?
1. Les véhicules de secours et les véhicules remorquant les aéronefs.
 2. Tous les véhicules sauf les véhicules des services d'urgence et les véhicules de maintenance dans l'exécution de leurs fonctions.
 3. Les véhicules de livraison sauf ceux qui sont escortés.
 4. Les véhicules de service des lignes aériennes seulement.
- 34) À quels véhicules est-il permis de circuler ailleurs que dans les corridors pour véhicules sur les aires de trafic?
1. Les véhicules des services d'urgence et les véhicules de maintenance dans l'exécution de leurs fonctions.
 2. Tous les véhicules qui veulent passer rapidement.
 3. Seul celui du gestionnaire ou directeur de l'aéroport.
 4. Les véhicules désignés en 2 et 3 ci-dessus.

TP 2633

- 35) Un véhicule circulant dans la voie de droite d'un corridor pour véhicules a la priorité de passage par rapport:
1. au matériel de déneigement utilisé à cette fin.
 2. aux autres véhicules s'engageant dans le corridor.
 3. aux petits aéronefs seulement.
 4. à tous autres véhicules.
- 36) Lorsqu'il conduit un véhicule dans un corridor pour véhicules, le conducteur peut:
1. emprunter la voie de gauche pour doubler les véhicules lents.
 2. quitter le corridor pour doubler les véhicules lents.
 3. emprunter la voie de gauche plutôt que de suivre un autre véhicule de trop près.
 4. aucune des options ci-dessus n'est autorisée.
- 37) À l'intersection de deux corridors pour véhicules, le véhicule qui a la priorité de passage est celui:
1. qui se trouve à gauche.
 2. qui s'engage dans le corridor à partir de la droite.
 3. qui circule plus vite.
 4. qui se trouve à droite.
- 38) Vous conduisez un véhicule dans un corridor pour véhicules et vous devez passer derrière un aéronef dont les moteurs sont en marche. Vous devez:
1. vous arrêter bien à l'écart de l'aéronef et attendre que l'aéronef ait été déplacé ou que le placier vous donne le signal de passer.
 2. passer derrière l'aéronef le plus vite possible.
 3. quitter le corridor et contourner l'aéronef à une distance d'au moins 15 mètres.
 4. faire demi-tour et revenir à votre point de départ sur l'aire de stationnement.
- 39) Les corridors pour véhicules:
1. doivent être utilisés en tout temps et en toutes circonstances.
 2. ne sont pas des "routes à sécurité maximale"; on doit toujours garder l'oeil ouvert pour éviter les aéronefs au stationnement ou en circulation.
 3. sont des "routes à sécurité maximale" en toutes circonstances.
 4. sont prévus pour garantir la circulation sûre et ordonnée des aéronefs.

- 40) Les aires dotées de postes de stationnement:
1. sont prévues pour l'entretien des véhicules.
 2. sont prévues pour la libre circulation des véhicules dans l'exécution de fonctions se rapportant aux aéronefs.
 3. sont définies comme étant des zones où les phares à éclats des véhicules doivent être allumés en tout temps.
 4. sont prévues pour l'avitaillement des aéronefs seulement.
- 41) Les conducteurs de véhicules doivent agir avec prudence:
1. lorsque les marques des corridors pour véhicules sont effacées ou voilées (effacement de la peinture, enneigement, etc.).
 2. lorsqu'ils s'engagent dans les aires de trafic achalandées ou les corridors pour véhicules, ou qu'ils les quittent.
 3. lorsqu'ils passent devant ou derrière des aéronefs dont les moteurs sont en marche.
 4. dans chacune des circonstances précitées.
- 42) À l'intersection de voies ou de corridors pour véhicules, le véhicule qui a la priorité de passage est:
1. le plus gros.
 2. celui de gauche.
 3. celui de droite.
 4. celui à cabine qui est équipé d'un phare rotatif ou à éclats.
- 43) Lorsqu'ils ne servent pas, les véhicules de servitude d'aire de trafic peuvent être stationnés:
1. sur l'aire de trafic, s'il y a de la place.
 2. sur toute zone d'une aire de trafic qui ne sert pas aux manoeuvres d'aéronefs.
 3. sur les aires de stationnement désignées par le gestionnaire ou directeur de l'aéroport seulement.
 4. suivant les indications de 1 et 2 ci-dessus si des espaces supplémentaires ne sont prévus que du côté sol de l'aéroport et si tous les espaces prévus sur l'aire de trafic sont occupés.
- 44) Tout le matériel non automoteur utilisé sur une aire de trafic doit être muni de bandes rétroréfléchissantes. Lequel des énoncés suivants décrit le plus fidèlement la méthode prescrite?
1. Une bande jaune à l'avant et à l'arrière, sur toute la largeur du véhicule.
 2. Des panneaux noirs et jaunes sur les côtés et une bande jaune sur la largeur de l'extrémité.
 3. Les énoncés 1 et 2 ci-dessus, mais pas 4 ci-dessous.
 4. Une bande jaune continue sur les côtés et des panneaux noirs et jaunes aux coins inférieurs avant et arrière.

4.03 Aires de manoeuvre — Aéroports contrôlés

- 45) Le conducteur d'un véhicule non escorté sur l'aire de manoeuvre d'un aéroport contrôlé doit porter sur lui en tout temps trois documents réglementaires. Lequel des énoncés suivants est exact?
1. Permis de conduire provincial, permis d'opérateur de véhicule côté piste et laissez-passer.
 2. Laissez-passer, permis d'opérateur de véhicule côté piste et certificat restreint de radiotéléphoniste.
 3. Laissez-passer, permis de stationnement, guide du radiotéléphoniste.
 4. Tous les documents énumérés ci-dessus.
- 46) Aux aéroports contrôlés, la tour de contrôle régit le mouvement de quelle circulation?
1. Les véhicules et les piétons sur les aires de trafic.
 2. Les aéronefs, les véhicules et les piétons sur les aires de manoeuvre.
 3. Tous les véhicules, aéronefs et piétons sur l'aéroport.
 4. Les aéronefs sur les aires de manoeuvre, mais pas les véhicules.
- 47) S'il doit utiliser un véhicule sur l'aire de manoeuvre d'un aéroport contrôlé, le conducteur doit d'abord:
1. en aviser le gestionnaire ou directeur de l'aéroport.
 2. consulter son surveillant.
 3. communiquer avec le contrôleur sol par radio pour en obtenir l'autorisation.
 4. communiquer avec la direction de l'aire de trafic par radio pour en obtenir l'autorisation.
- 48) Les instructions données par le contrôleur sol:
1. s'appliquent aux véhicules sur les pistes mais non sur les voies de circulation.
 2. doivent être respectées en tout temps.
 3. ne le sont qu'à titre de gouverne pour les conducteurs de véhicules.
 4. ne s'appliquent qu'aux aéronefs.
- 49) La procédure normale à suivre par le conducteur de véhicule qui a reçu des instructions d'un contrôleur sol est:
1. d'accuser réception de toutes les instructions telles que comprises ou de demander qu'elles soient répétées.
 2. de donner suite immédiatement aux instructions reçues.
 3. de toujours demander de répéter les instructions pour s'assurer de bien les comprendre.
 4. de ne rien faire si toutes les instructions n'ont pas été comprises.

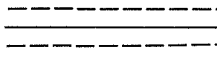
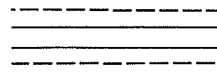
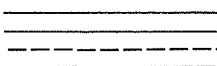
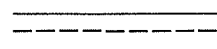
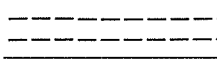
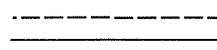
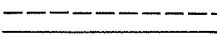
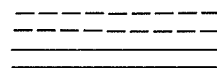
TP 2633

- 50) Lorsque le contrôleur sol lui donne l'instruction de se rendre sur l'aire de manoeuvre en empruntant uniquement une route désignée, le conducteur d'un véhicule peut opter pour les choix suivants s'il décide d'y donner suite:
1. s'y rendre de la manière prévue au préalable, sans tenir compte des instructions du contrôleur sol.
 2. s'y rendre en suivant les instructions reçues ou ne pas s'y rendre.
 3. demander pourquoi on ne peut pas y aller d'une autre manière.
 4. conduire sur la bordure non revêtue de la piste jusqu'à destination.
- 51) Lorsqu'un véhicule remorque un aéronef sur les aires de manoeuvre d'un aéroport, son conducteur doit:
1. s'assurer que son tracteur n'est alimenté qu'au diesel.
 2. garder le contact radio avec le contrôleur sol.
 3. éviter de communiquer avec la tour après avoir commencé le remorquage.
 4. garder le contact radio avec le pilote seulement.
- 52) Quand est-il permis d'utiliser un véhicule sur une voie de circulation ou une piste sans en avoir au préalable reçu par radio l'autorisation du contrôleur sol?
1. Lorsqu'on ne peut établir la communication radio avec le contrôleur sol à cause d'interférences.
 2. Chaque fois qu'on ne peut obtenir l'autorisation par radio dans un délai raisonnable.
 3. Chaque fois qu'une partie d'une piste ou d'une voie de circulation constitue la route la plus directe pour arriver à destination.
 4. Lorsque la voie de circulation ou la piste a été désignée à cet effet par les consignes locales concernant l'utilisation des véhicules.
- 53) Lesquels des renseignements suivants devraient être inclus dans une demande d'utilisation de véhicule sur l'aire de manoeuvre?
1. Identification et emplacement du véhicule.
 2. Destination et cheminement voulu sur l'aire de manoeuvre.
 3. Durée et but de la présence sur l'aire de manoeuvre.
 4. Tous les renseignements ci-dessus.

54) Lorsque le conducteur reçoit l'instruction d'attendre à l'écart ou lorsqu'il attend l'autorisation de traverser une piste, que doit-il faire?

1. S'arrêter à au moins 45 mètres du bord de piste le plus rapproché ou avant les lignes jaunes continues peintes sur la voie de circulation et attendre l'autorisation du contrôleur sol avant de continuer.
2. S'arrêter à au moins 45 mètres du bord de piste le plus rapproché ou avant la ligne jaune continue peinte sur la voie de circulation. Regarder à gauche et à droite et continuer seulement s'il n'y a pas d'aéronef à l'atterrissage ou au décollage.
3. Rester à l'extérieur de l'aire de manoeuvre et ne pas s'y engager avant d'en avoir reçu l'autorisation du contrôleur sol.
4. Garder toutes communications ultérieures aussi brèves que possible.

55) Lesquelles des illustrations suivantes montrent le plus fidèlement la méthode utilisée pour peindre les lignes jaunes sur une voie de circulation?

- | | |
|---|--|
| <p>1. Piste aux instruments</p>  | <p>Piste à vue</p>  |
| <p>2. Piste aux instruments</p>  | <p>Piste à vue</p>  |
| <p>3. Piste aux instruments</p>  | <p>Piste à vue</p>  |
| <p>4. Piste aux instruments</p>  | <p>Piste à vue</p>  |

56) Lequel des moyens suivants sert à désigner le poste d'attente sur une voie de circulation?

1. Un panneau rouge en bordure de la voie de circulation, portant l'inscription "HOLD".
2. Une ligne jaune continue et une ligne jaune de traits en travers de la voie de circulation, la ligne de traits du côté piste.
3. Deux lignes jaunes continues et deux lignes jaunes de traits en travers de la voie de circulation, les lignes de traits du côté piste.
4. Les réponses 1, 2 et 3 ci-dessus.

TP 2633

- 57) Les lignes d' "ATTENTE" sont de couleur:
1. blanche.
 2. verte.
 3. jaune.
 4. rouge.
- 58) Dès qu'un véhicule a dégagé la piste d'un aéroport contrôlé, son conducteur doit:
1. éteindre le phare rotatif.
 2. ralentir et rétrograder (passer à un rapport de vitesse inférieur).
 3. s'arrêter et se tenir à l'écart de l'aire de trafic jusqu'à ce qu'il ait reçu l'autorisation de continuer.
 4. aviser le contrôleur sol qu'il a dégagé la piste et lui indiquer où il se trouve.
- 59) Lorsque le conducteur d'un véhicule reçoit du contrôleur sol l'instruction de dégager la piste, il doit:
1. accuser réception de l'instruction.
 2. se rendre à un poste d'attente ou à un endroit sûr en bordure de la piste et à au moins 45 mètres du bord le plus rapproché de celle-ci.
 3. aviser le contrôleur sol lorsqu'il a dégagé la piste et lui indiquer son emplacement exact.
 4. faire tout ce qui est énuméré en 1 à 3 ci-dessus.
- 60) Quand est-il permis de circuler en véhicule à moins de 45 mètres de la bordure d'une piste?
1. Lorsque le travail à exécuter doit se faire à moins de 45 mètres du bord de la piste.
 2. Lorsqu'on doit tondre la pelouse seulement.
 3. Seulement lorsqu'il s'agit d'une piste à vue.
 4. Lorsque le contrôleur sol l'a autorisé.
- 61) Vous travaillez sur l'aire de manoeuvre quand, tout à coup, votre véhicule tombe en panne et s'immobilise complètement. Que devriez-vous faire?
1. Laisser le véhicule, phares allumés, et aller chercher de l'aide à pied.
 2. Attendre la fin de votre journée de travail, puis rentrer à la maison.
 3. Essayer de faire les réparations vous-même.
 4. Aviser le contrôleur sol de l'emplacement du véhicule et des difficultés, lui demander d'envoyer de l'aide, puis rester avec le véhicule jusqu'à l'arrivée du secours.

- 62) Les conducteurs de véhicules doivent rester à l'écoute sur la fréquence du contrôle au sol:
1. lorsqu'ils sont sur l'aire de manoeuvre.
 2. en tout temps et partout sur l'aéroport.
 3. seulement lorsqu'ils se trouvent sur l'aire de trafic.
 4. lorsqu'ils circulent sur les aires de trafic et les voies de service.
- 63) Un véhicule sans radiotéléphone peut circuler sur l'aire de manoeuvre quand:
1. sa masse est supérieure à 6 500 kg (14 000 lb).
 2. un véhicule équipé d'un radiotéléphone n'est pas disponible.
 3. il est escorté par un véhicule équipé d'un radiotéléphone et conduit par un employé compétent qui est chargé de demander des instructions au contrôleur sol et d'en accuser réception.
 4. aucun aéronef n'est prévu atterrir sur l'aéroport ou en décoller pendant au moins trente minutes.
- 64) Vous conduisez un véhicule équipé d'un radiotéléphone sur l'aire de manoeuvre quand, tout à coup, la radio tombe en panne. Que devriez-vous faire?
1. Aller vers une aire non réglementée, par la route la plus directe, pour y faire les réparations nécessaires.
 2. Essayer de réparer la radio et, si vous n'y réussissez pas, klaxonner jusqu'à ce qu'on vienne à votre secours.
 3. Attendre qu'un aéronef atterrisse et le suivre jusqu'à l'aire de trafic.
 4. Virer pour faire face à la tour de contrôle et signaler en allumant et éteignant les phares. Attendre que le contrôleur vous réponde par signaux lumineux.
- 65) Lorsque le contrôleur transmet un signal lumineux vert clignotant, cela signifie:
1. "Arrêtez; attendez sur place."
 2. "Continuez."
 3. "Quittez ou dégagez la piste."
 4. "Retournez à votre point de départ sur l'aéroport."
- 66) Lorsque le contrôleur transmet un signal lumineux rouge continu, cela signifie:
1. "Continuez."
 2. "Arrêtez, attendez sur place."
 3. "Quittez ou dégagez la piste."
 4. "Retournez à votre point de départ sur l'aéroport."

TP 2633

- 67) Lorsque le contrôleur transmet un signal lumineux rouge clignotant, cela signifie:
1. "Arrêtez, attendez sur place."
 2. "Retournez à votre point de départ sur l'aéroport."
 3. "Quittez ou dégagez la piste."
 4. "Continuez."
- 68) Lorsque le contrôleur transmet un signal lumineux blanc clignotant, cela signifie:
1. "Continuez."
 2. "Retournez à votre point de départ sur l'aéroport."
 3. "Arrêtez, attendez sur place."
 4. "Quittez ou dégagez la piste."
- 69) Le conducteur d'un véhicule dont le radiotéléphone est en panne reçoit l'instruction du contrôleur, par signal lumineux, de retourner à son point de départ sur l'aéroport. Pour se rendre à l'aire de trafic, le conducteur doit traverser une piste. Il doit:
1. se rendre hors de l'aire de manoeuvre sans s'arrêter.
 2. klaxonner deux fois avant de traverser la piste.
 3. attendre à l'écart de la piste et s'assurer qu'il n'y a pas d'aéronef à l'arrivée ou au départ avant de la traverser.
 4. attendre à l'écart de la piste jusqu'à ce que le contrôleur lui transmette un signal lumineux vert clignotant.
- 70) Lorsque les feux de piste sont alternativement éteints et allumés, cela signifie:
1. de s'identifier en éteignant son phare rotatif.
 2. de quitter immédiatement la piste.
 3. que le contrôleur veut que vous conduisiez plus vite.
 4. qu'on est en train de vérifier le fonctionnement des feux.
- 4.04 Aires de manoeuvre — Aéroports non contrôlés dotés d'une station d'information de vol**
- 71) On dit qu'un aéroport est non contrôlé:
1. lorsqu'il n'y a pas de tour de contrôle ou que la tour est fermée.
 2. lorsqu'il n'y a ni tour de contrôle ni station d'information de vol à l'aéroport.
 3. lorsque l'aéroport est desservi par une station d'information de vol située sur un autre aéroport.
 4. dans les circonstances décrites en 1, 2 et 3 ci-dessus.

TP 2633

- 72) Sur un aéroport non contrôlé, le service consultatif pour les véhicules circulant sur les aires de manoeuvre peut être communiqué par radiotéléphone:
1. de la station d'information de vol.
 2. du garage des services de piste.
 3. du bureau du gestionnaire ou directeur de l'aéroport.
 4. d'une tour de contrôle située sur un autre aéroport.
- 73) Le conducteur d'un véhicule doit répondre à un message transmis par le spécialiste de l'information de vol:
1. s'il y a des aéronefs circulant sur les voies de circulation ou les pistes.
 2. comme s'il s'agissait d'un message transmis par le contrôle au sol.
 3. dans la plupart des cas, mais pas aussi systématiquement comme pour les messages du contrôle au sol.
 4. en aucun cas.
- 74) Les véhicules utilisés sur l'aire de manoeuvre d'un aéroport non contrôlé où il existe une station d'information de vol doivent être conduits par une personne qui est titulaire de deux documents valides, nommément:
1. un permis de conduire provincial et un permis de stationnement valide côté piste.
 2. un permis de conduire émis par le bureau régional à l'égard de tous les aéroports de cette région et un permis de conduire provincial ou territorial.
 3. un permis d'utilisation de véhicules côté piste émis ou annoté pour cet aéroport et un certificat restreint de radiotéléphoniste (ou document équivalent).
 4. un certificat restreint de radiotéléphoniste (ou équivalent) et certificat d'immatriculation de véhicule.
- 75) À un aéroport non contrôlé mais doté d'une station d'information de vol, les véhicules peuvent circuler sur ou à proximité des aires de manoeuvre seulement sous réserve:
1. des instructions, transmises par radio, du gestionnaire ou directeur de l'aéroport.
 2. des instructions transmises par le contrôleur sol.
 3. des instructions transmises par le spécialiste de l'information de vol.
 4. des instructions transmises par le contremaître des services d'entretien de pistes.

- 76) Un message transmis aux véhicules par la station d'information de vol peut indiquer qu'il n'y a "aucun trafic signalé". Le terme signifie:
1. qu'aucun aéronef ne s'est signalé à la station d'information de vol mais qu'il peut y avoir des aéronefs sans radio.
 2. qu'il n'y a aucun aéronef dans la zone qui pourrait intéresser le conducteur d'un véhicule.
 3. qu'on sait qu'il y a des aéronefs évoluant à destination et en provenance de l'aéroport, mais qu'ils ne sont pas suffisamment gros pour être signalés au conducteur de véhicule.
 4. que des vols militaires secrets se font sur l'aéroport mais qu'on ne peut pas les signaler au conducteur.
- 77) Avant de s'engager sur une piste, ou de la traverser, sur un aéroport non contrôlé, le conducteur de véhicule doit:
1. vérifier le fonctionnement de ses freins pour s'assurer que le véhicule pourra s'immobiliser juste avant le poste d'attente sur la voie de circulation.
 2. s'assurer que toutes cigarettes ou autres articles de fumeurs soient éteints.
 3. allumer et éteindre trois fois les phares de son véhicule pour indiquer à la station d'information de vol qu'il veut traverser la piste.
 4. regarder soigneusement autour de lui pour s'assurer qu'aucun aéronef n'est à l'approche ou au décollage sur cette piste.
- 78) Sur un aéroport non contrôlé mais desservi par une station d'information de vol, le conducteur d'un véhicule ne doit pas s'engager sur l'aire de manoeuvre avant:
1. d'avoir reçu un message consultatif de la station d'information de vol et d'avoir accusé réception de tous les renseignements reçus, tels que compris.
 2. de s'être assuré de la sécurité de son véhicule et d'avoir bouclé sa ceinture de sécurité.
 3. d'avoir allumé tous les feux et phares de son véhicule.
 4. d'avoir d'abord vérifié auprès de la station d'information de vol que le véhicule a été enregistré à la station.
- 79) Si tous les renseignements contenus dans un message consultatif pour véhicules transmis par la station d'information de vol n'ont pas été bien compris, le conducteur d'un véhicule doit:
1. présumer qu'il connaît suffisamment l'aéroport pour continuer en toute sécurité, en se basant sur la partie de l'information comprise.
 2. présumer que le spécialiste de l'information de vol est trop occupé pour lui demander de répéter le message, puis continuer avec prudence.
 3. demander au spécialiste de l'information de vol de répéter le message jusqu'à ce qu'il soit compris et transmettre un accusé de réception à l'intention du spécialiste.
 4. signaler les difficultés de communication à son surveillant et refuser de s'engager sur l'aire de manoeuvre.

TP 2633

- 80) Lesquels des renseignements ci-après doivent faire partie d'une demande, faite par radio par le conducteur d'un véhicule à la station d'information de vol, de circuler sur l'aire de manoeuvre ou à proximité de celle-ci?
1. L'indicatif du véhicule et son emplacement.
 2. La destination précise sur l'aire de manoeuvre.
 3. La durée et le but de sa présence sur l'aire de manoeuvre.
 4. Tous les renseignements énoncés ci-dessus.
- 81) Les marques d'attente peintes sur une voie de circulation ont toujours une ligne de traits:
1. du côté de la piste.
 2. du côté de la voie de circulation.
 3. entre deux lignes jaunes continues.
 4. disposée en paires.
- 82) Lorsqu'il reçoit l'instruction de dégager la piste, le conducteur d'un véhicule doit:
1. accuser réception de l'instruction.
 2. continuer jusqu'au plus proche poste d'attente sur la voie de circulation ou jusqu'à un endroit sûr à au moins 45 mètres du bord de la piste.
 3. aviser le service consultatif au sol lorsqu'il aura dégagé la piste et donner sa position exacte.
 4. faire tout ce qui est décrit ci-dessus.
- 83) Quand est-il permis d'utiliser un véhicule à moins de 45 mètres de la bordure d'une piste à un aéroport où il existe une station d'information de vol?
1. Lorsque le travail à effectuer l'exige et que la station d'information de vol l'a autorisé.
 2. Lorsque le sol est sec et que le véhicule ne s'enfoncera pas dans l'accotement mou.
 3. Lorsque cela est nécessaire pour effectuer des travaux d'entretien.
 4. En tout temps si on s'assure que le phare rotatif du véhicule est laissé allumé en permanence.
- 84) Que faut-il faire si son véhicule tombe en panne sur l'aire de manoeuvre à un aéroport où il existe une station d'information de vol?
1. Abandonner le véhicule et se rendre, à pied, le plus vite possible jusqu'à la station d'information de vol pour signaler l'emplacement du véhicule.
 2. Demeurer dans le véhicule et espérer que les aéronefs verront le phare rotatif à temps pour éviter la collision.
 3. Apostropher le personnel de la maintenance à cause de leur mauvais travail par rapport au véhicule en panne.
 4. En avisant immédiatement la station d'information de vol et demander qu'on envoie de l'aide.

TP 2633

- 85) En quittant l'aire de manoeuvre, le conducteur d'un véhicule doit:
1. se rendre à la station d'information de vol et klaxonner pour indiquer qu'il n'est plus sur l'aire de manoeuvre.
 2. aviser la station d'information de vol, par radio, une fois qu'il a quitté l'aire.
 3. se rendre directement aux pompes et faire le plein d'essence.
 4. prendre une pause-café.
- 86) Lorsque plusieurs véhicules circulent en groupe sur l'aire de manoeuvre sous la direction d'un véhicule équipé d'un radiotéléphone, le conducteur de ce véhicule doit veiller à:
1. poser un fanion rouge sur le garde-boue droit avant pour indiquer que son véhicule est doté d'un radiotéléphone.
 2. faire poser des fanions rouges sur tous les véhicules du groupe qui n'ont pas de radio.
 3. demander des messages consultatifs à la station d'information de vol et en accuser réception au nom de tous les véhicules du groupe.
 4. s'assurer que tous les conducteurs de véhicules sans radio connaissent les signaux lumineux utilisés pour diriger les véhicules en cas de panne des radiocommunications sur un aéroport contrôlé.
- 87) Si la radio d'un véhicule tombe en panne sur l'aire de manoeuvre d'un aéroport non contrôlé, le conducteur doit:
1. rester sur place et klaxonner jusqu'à ce qu'on lui envoie une escorte.
 2. abandonner le véhicule et se rendre directement à la station d'information de vol pour y chercher de l'aide.
 3. attendre qu'un aéronef atterrisse, puis le suivre pour sortir de l'aire de manoeuvre.
 4. quitter l'aire de manoeuvre immédiatement et en aviser la station d'information de vol sans tarder par téléphone ou par tout autre moyen convenable.
- 88) Lorsqu'un aéronef fait un passage à basse altitude au-dessus de la piste, tous les conducteurs de véhicules qui s'y trouvent doivent:
1. agiter les mains et les bras vigoureusement pour montrer au pilote où ils sont.
 2. continuer leur travail jusqu'à ce qu'ils reçoivent l'instruction spécifique de quitter l'aire de manoeuvre.
 3. parquer leurs véhicules parallèles au bord de la piste, les phares allumés dirigés vers l'aéronef en approche.
 4. dégager la piste immédiatement.

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

- 89) Sur un aéroport où les véhicules n'ont pas à être dotés de radios, le conducteur d'un véhicule doit, avant de s'engager sur l'aire de manoeuvre:
1. rouler vite de manière à se trouver sur la piste le moins longtemps possible.
 2. regarder soigneusement dans les environs de la piste pour s'assurer qu'il n'y a pas d'aéronef à l'arrivée ou au départ.
 3. attendre qu'un aéronef fasse un passage à basse altitude, puis s'engager sur la piste.
 4. toujours circuler en compagnie d'un autre véhicule pour pouvoir surveiller les deux extrémités de la piste en même temps.
- 90) Aux aéroports non contrôlés sans station d'information de vol, le conducteur d'un véhicule ne doit pas:
1. nuire aux animaux sauvages se trouvant sur la piste à moins qu'il n'y soit autorisé par les autorités compétentes.
 2. faire de déneigement ou d'autres travaux d'entretien à la noirceur.
 3. rouler plus vite que la vitesse maximale affichée.
 4. laisser le véhicule sans surveillance sur l'aire de manoeuvre.
- 91) Aux aéroports non contrôlés et sans station d'information de vol, le conducteur d'un véhicule doit, sur l'aire de manoeuvre:
1. être sur ses gardes pour surveiller l'arrivée ou le départ des aéronefs.
 2. quitter la piste dès qu'il voit un aéronef.
 3. quitter la piste lorsqu'un aéronef fait un passage à basse altitude.
 4. être vigilant en tout temps et faire tout ce qui est indiqué ci-dessus.

4.07 Marques des chaussées, feux et panneaux côté piste

- 92) Le panneau "Hold" est de couleur:
1. verte avec inscriptions blanches.
 2. blanche avec inscriptions noires.
 3. rouge avec inscriptions blanches.
 4. jaune avec inscriptions noires.
- 93) Les surfaces de manoeuvre d'un aéroport qui sont désignées par une lettre sont:
1. des aires de trafic.
 2. des pistes.
 3. des voies de service.
 4. des voies de circulation.

TP 2633

- 94) Les feux de bord de piste sont de couleur:
1. rouge.
 2. blanche.
 3. bleue.
 4. ambre (jaune).
- 95) Les feux de bord de voie de circulation ou d'aire de trafic sont de couleur:
1. rouge.
 2. blanche.
 3. ambre (jaune).
 4. bleue.
- 96) Les feux utilisés pour baliser l'intersection d'une voie de circulation et d'une aire de trafic sont de couleur:
1. ambre (jaune).
 2. blanche.
 3. rouge.
 4. verte.
- 97) Les panneaux servant à identifier l'emplacement de diverses aires ou servant à indiquer la direction des diverses aires de mouvement peuvent être de couleurs:
1. blanche avec inscriptions noires ou verte avec inscriptions jaunes.
 2. verte avec inscriptions blanches ou jaune avec inscriptions noires.
 3. rouge avec inscriptions blanches ou verte avec inscriptions blanches.
 4. bleue avec inscriptions blanches ou blanche avec inscriptions noires.
- 98) Les feux de seuil à deux couleurs (à deux faces) sont de couleurs:
1. bleue et blanche.
 2. rouge et blanche.
 3. rouge et verte.
 4. verte et ambre.
- 99) La face du feu de seuil donnant sur la piste est de couleur:
1. blanche.
 2. verte.
 3. ambre.
 4. rouge.

- 100) Le point d'arrivée et de départ d'hélicoptère sur un aéroport est désigné par lesquelles des marques suivantes, peintes sur la chaussée?
1. Un grand "H" majuscule blanc, à l'intérieur d'un cercle blanc, d'un carré ou d'un triangle jaune.
 2. La silhouette d'un hélicoptère à l'intérieur d'un cercle blanc.
 3. Un "H" majuscule jaune à l'intérieur de deux cercles jaunes concentriques.
 4. Un "H" majuscule blanc à l'intérieur d'une croix blanche.
- 101) La marque sur la chaussée qui désigne l'endroit de l'aire de trafic réservé au stationnement d'hélicoptères:
1. est un triangle jaune.
 2. est un "H" blanc à l'intérieur d'un triangle jaune.
 3. est un "H" jaune à l'intérieur de deux cercles jaunes concentriques.
 4. n'est pas décrite ci-dessus.

5.00 COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

5.01 Radiotéléphonie et techniques phoniques

- 102) À quelle distance de la bouche doit-on tenir un microphone antibruit?
1. 6,5 centimètres.
 2. Le plus près possible.
 3. 2,4 centimètres.
 4. 6,5 pouces.
- 103) À quelle distance de la bouche doit-on tenir la plupart des microphones sans dispositif antibruit?
1. 6,5 centimètres.
 2. Un mètre.
 3. Contre la bouche.
 4. Près de la bouche, mais de biais.
- 104) Le bouton d'émission du microphone devrait:
1. être alternativement enfoncé puis relâché entre les mots ou les phrases, lorsqu'il faut s'arrêter pour penser.
 2. être relâché après qu'on a fini une transmission pour indiquer qu'on attend une réponse.
 3. être enfoncé avant qu'on commence à parler et le tenir enfoncé durant toute la diffusion du message.
 4. être rapidement enfoncé et relâché pour attirer l'attention du contrôleur sol ou du spécialiste de l'information de vol, selon le cas.

- 105) Lorsqu'on parle au microphone, on devrait toujours:
1. parler normalement et distinctement, sans accentuer inutilement ou parler trop rapidement.
 2. parler rapidement et d'une voix forte pour s'assurer de transmettre un message suffisamment clair, mais sans prendre trop de temps.
 3. accentuer chaque syllabe de chaque mot d'une voix forte et claire, et assez lentement pour que le contrôleur sol ou le service consultatif puisse tout comprendre.
 4. s'assurer que tous les aéronefs sont à l'écoute pour ne pas avoir à répéter le message.
- 106) Une "zone de silence" est:
1. un endroit quelconque sur l'aéroport où un signal radio en provenance ou à destination d'un véhicule ne peut pas être reçu par la tour de contrôle, la station d'information de vol ou le véhicule.
 2. un endroit quelconque à partir duquel le conducteur du véhicule ne peut pas voir la tour de contrôle ou la station d'information de vol.
 3. tout endroit dans un véhicule où la radio ne peut pas être vue par le conducteur.
 4. un trou dans l'ionosphère que les signaux radio ne peuvent pas traverser.
- 107) Lorsqu'il faut employer "l'alphabet phonétique" pour rendre les radio-communications plus claires, de quel alphabet s'agit-il?
1. De l'alphabet français et anglais standard.
 2. De l'alphabet du technicien radio.
 3. De l'alphabet phonétique de l'OACI.
 4. De l'alphabet du contrôleur sol pour les communications avec les véhicules au Canada.

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

108) Encercler l'expression phonétique correcte pour chacune des lettres de l'alphabet.

	<u>1.</u>	<u>2.</u>	<u>3.</u>	<u>4.</u>
A :	Adam	Australie	Alpha	Able
B :	Boston	Bravo	Baker	Baron
C :	Canada	Charlie	Coco	Chine
D :	Delta	Druide	Datsun	Dodge
E :	Équateur	Évier	Écho	Enfin
F :	Fou	Frigidaire	Foxtrot	Fumée
G :	Golf	Gouache	Gravol	Grue
H :	Hanté	Hull	Hôpital	Hôtel
I :	Impôt	India	Item	Indochine
J :	Juliette	Jean	Job	Janvier
K :	Kaki	Kangourou	Kilomètre	Kilo
L :	Liane	Litre	Lima	Lièvre
M :	Maman	Mexique	Mica	Mike
N :	Napalm	November	Nageoire	Nancy
O :	Oslo	Objet	Octobre	Oscar
P :	Papa	Police	Pierre	Pologne
Q :	Quart	Québec	Quiche	Quinine
R :	Roméo	Rose	Roger	Rat
S :	Sucre	Sam	Sierra	Spitfire
T :	Tang	Taxi	Train	Tango
U :	Union	Uniform	Unité	Usine
V :	Victor	Vision	Vapeur	Vent
W :	Watt	Whiskey	Wagon	Wharf
X :	Xébec	Xénon	X-Ray	Xérox
Y :	Yak	Yen	Yoga	Yankee
Z :	Zèbre	Zénith	Zéphyr	Zulu

Quelle est la bonne manière de prononcer les nombres?

109) 2330

1. Vingt-trois trente.
2. Deux mille trois cent trente.
3. Deux trois trois zéro.
4. Deux trente-trois zéro.

110) 583

1. Cinq cent quatre-vingt-trois.
2. Cinq quatre-vingt-trois.
3. Cinquante-huit trois.
4. Cinq huit trois.

111) 12000

1. Un deux mille.
2. Douze mille.
3. Un deux zéro zéro zéro.
4. Douze zéro zéro zéro.

5.03 Méthodes et mots normalisés

112) Dans l'espace vis-à-vis des mots et termes ci-après, inscrire le nombre qui correspond à la bonne signification.

1. Répétez votre dernier message en entier, ou la partie qui suit.
2. Attendez et restez à l'écoute. Je vais vous rappeler.
3. Dites-moi si vous avez reçu et compris le message.
4. Mon émission est terminée et j'attends votre réponse.
5. Oui, ou permission accordée.
6. Procédez à la vérification du texte avec l'interlocuteur et faites-vous parvenir la bonne version.
7. Je vais maintenant répéter mon dernier mot (ma dernière phrase) afin d'être plus clair.
8. Répétez tout le message, ou une partie de celui-ci, exactement comme vous l'avez compris.
9. Ma version est . . . Est-elle bonne?
10. Votre dernier message m'est parvenu.
11. Une erreur s'est glissée dans cette émission. La bonne version est . . .
12. Cette conversation est terminée et je n'attends aucune réponse.
13. Non, ou permission refusée, ou ce n'est pas correct, ou je n'approuve pas.
14. Pouvez-vous m'entendre et me comprendre?

Accusez réception	_____	Affirmatif	_____
Confirmez	_____	Correction	_____
Vérifiez	_____	Comment me recevez-vous?	_____
Je répète	_____	Négatif	_____
À vous	_____	Terminé	_____
Répétez	_____	Roger	_____
Dites encore	_____	Gardez l'écoute	_____

5.04 L'appel

113) Avant de faire un appel radio, le conducteur d'un véhicule doit:

1. demander une vérification radio.
2. enfoncer le bouton pour faire connaître ses intentions.
3. tourner le bouton du volume d'émission au maximum.
4. écouter pour ne pas gêner une émission en cours.

- 114) Un appel radio comporte:
1. l'indicatif de la station appelée et celui de la station d'où provient l'appel.
 2. le nom ou le nombre (indicatif) du véhicule qui appelle et le message.
 3. le nom de la station appelée et le message.
 4. rien de particulier, car on n'a pas encore établi de méthode propre à l'appel.
- 115) Si on ne répond pas à l'appel d'un conducteur, celui-ci devrait:
1. répéter l'appel jusqu'à ce qu'il reçoive une réponse.
 2. attendre pendant une période raisonnable et rappeler.
 3. essayer une autre fréquence.
 4. poursuivre sa route sans attendre l'autorisation.
- 116) Un accusé de réception sert à signifier qu'un message ou qu'une instruction transmis par radio a été reçu et compris. Le conducteur d'un véhicule s'engageant sur l'aire de manoeuvre ou y circulant devrait toujours:
1. éviter de faire répéter un message, car cela accapare trop de temps à la radio.
 2. prendre des précautions si le message concerne la traversée d'une piste, mais ne pas s'inquiéter s'il ne s'agit que d'une voie de circulation.
 3. ne jamais accuser réception d'un message ou d'une instruction à moins de l'avoir reçu et compris.
 4. répondre suivant les méthodes établies si le message n'est pas clair ou s'il n'est pas parfaitement compris.

5.05 Accusés de réception

- 117) Lorsque le contrôleur sol ou le spécialiste de l'information de vol transmet des directives ou des instructions qui ne sont pas parfaitement reçues ou comprises, le conducteur de véhicule doit:
1. présumer que la partie du message qui a été comprise est suffisante et qu'il peut continuer.
 2. deviner la signification du message en se fondant sur son expérience.
 3. demander que le message soit répété et s'assurer de bien le comprendre avant de continuer.
 4. consulter le manuel pour voir ce que pourrait signifier ce qu'il a entendu.

- 118) Lorsque le contrôleur sol ou le spécialiste de l'information de vol transmet des directives ou des instructions qui sont reçues clairement et parfaitement comprises, le conducteur de véhicule doit:
1. accuser réception des directives ou des instructions, puis continuer.
 2. continuer immédiatement en respectant les directives ou les instructions.
 3. ne pas tenir compte des directives ou des instructions si elles ne lui conviennent pas.
 4. rappeler pour s'assurer que les instructions reçues sont bien celles que l'on voulait lui transmettre.

5.06

- 119) Lorsque le conducteur d'un véhicule veut mettre fin à une transmission radio, il doit normalement:
1. dire le nom de la station appelée et l'indicatif de son véhicule.
 2. cesser de transmettre.
 3. donner l'indicatif d'appel de son véhicule.
 4. il n'y a pas de procédure établie à cet effet.

5.07

- 120) On utilise une phraséologie normalisée dans les radiocommunications avec le contrôleur sol et le spécialiste de l'information de vol. Pourquoi l'utilise-t-on?
1. C'est une habitude des "vieux" qu'il est difficile de changer.
 2. C'est une méthode de communication qui a toujours été utilisée.
 3. On n'a pas encore mis au point une meilleure méthode pour la phonie.
 4. Pour transmettre clairement et efficacement les instructions et les messages (le plus rapidement possible) en peu de mots et sans malentendu.
- 121) "Personnel 27" escorte deux véhicules sans radio. "Personnel 27" doit s'identifier auprès du contrôleur sol comme suit:
1. "Personnel 27" avec niveleuse et camion.
 2. "Personnel 27" escortant deux autres véhicules.
 3. "Personnel 27" plus 2.
 4. "Personnel 27".

122) Que signifie exactement l'instruction suivante donnée par le contrôleur sol au conducteur d'un véhicule: "Autorisé à inspecter la piste 14-32; avisez lorsque vous l'avez quittée"?

1. Il est autorisé à se rendre à la piste 14-32, mais sans s'y engager.
2. Il est autorisé à inspecter la piste 14-32 et il doit informer le contrôleur sol s'il quitte le bord de la piste.
3. Il n'est pas autorisé à inspecter la piste 14-32 et il doit confirmer auprès du contrôleur sol qu'il n'est pas sur la piste à ce moment.
4. Il est autorisé à s'engager sur la piste 14-32 pour l'inspecter et il doit aviser le contrôleur sol, par radio, lorsqu'il aura quitté la piste, en lui indiquant où il se trouve à ce moment.

123) Que signifie exactement l'instruction suivante, émise par le contrôleur sol: "marquez l'arrêt devant la piste 32"?

1. Arrêtez votre véhicule à 45 mètres du bord le plus proche de la piste 32, ou derrière la ligne jaune continue sur la voie de circulation, et y attendre l'autorisation de traverser la piste.
2. Arrêtez votre véhicule sur le bord de la piste 32 et attendez-y l'autorisation de la traverser.
3. Arrêtez votre véhicule en arrivant à la voie de circulation menant à la piste 32 et attendez-y les autorisations subséquentes.
4. L'expression "marquez l'arrêt" ou " attendez à l'écart" ne s'applique qu'aux aéronefs. Le conducteur de véhicule n'est pas tenu d'y obéir.

124) Laquelle des formules d'appel suivantes, à destination du contrôleur sol, est la bonne?

1. (Nom du lieu) sol, ici camion quatre-vingt-huit.
2. (Nom du lieu) sol, personnel vingt-neuf.
3. (Nom du lieu) sol, camion huit trois.
4. (Nom du lieu) sol, ici personnel six huit.

5.08 Marche à suivre pour les essais radio

125) Les essais radio comportant des émissions, au besoin, devraient être:

1. faites par un surveillant seulement.
2. d'une durée d'au moins trois (3) minutes pour s'assurer qu'on n'aura pas à les répéter.
3. de courte durée (pas plus que 10 secondes).
4. faites en utilisant l'alphabet phonétique de l'OACI seulement.

126) La qualité d'un signal radio peut être indiquée par un nombre. Un signal de qualité trois (3) est:

1. parfaitement compréhensible.
2. difficilement compréhensible.
3. incompréhensible.
4. compréhensible.

TP 2633

- 127) La qualité d'un signal radio peut être indiquée par un nombre. Un signal de qualité quatre (4) est:
1. compréhensible.
 2. incompréhensible.
 3. difficilement compréhensible.
 4. parfaitement compréhensible.
- 128) La qualité d'un signal radio peut être indiquée par un nombre. Un signal de qualité cinq (5) est:
1. parfois compréhensible.
 2. parfaitement compréhensible.
 3. incompréhensible.
 4. difficilement compréhensible.
- 129) La qualité d'un signal radio peut être indiquée par un nombre. Un signal de qualité un (1) est:
1. parfaitement compréhensible.
 2. parfois compréhensible.
 3. difficilement compréhensible.
 4. incompréhensible.

9.02 Réponses de l'examen national de l'AVOP

Veillez trouver ci-dessous les réponses correctes aux questions de la section 9.01. Elles sont regroupées de façon à correspondre aux sections du manuel sur lesquelles elles sont fondées.

1.00	1) - 4	25) - 1	49) - 1
	2) - 3	26) - 3	50) - 2
	3) - 2	27) - 4	51) - 2
	4) - 1	4.02 28) - 3	52) - 4
2.02	5) - 3	29) - 2	53) - 4
2.03	6) - 2	30) - 1	54) - 1
3.00	7) - 2	31) - 4	55) - 3
	8) - 2	32) - 2	56) - 4
	9) - 2	33) - 2	57) - 3
	10) - 4	34) - 1	58) - 4
	11) - 2	35) - 2	59) - 4
	12) - 1	36) - 4	60) - 4
	13) - 3	37) - 4	61) - 4
	14) - 1	38) - 1	62) - 1
	15) - 3	39) - 2	63) - 3
4.01	16) - 3	40) - 2	64) - 4
	17) - 1	41) - 4	65) - 2
	18) - 1	42) - 3	66) - 2
	19) - 3	43) - 3	67) - 3
	20) - 3	44) - 4	68) - 2
	21) - 3	4.03 45) - 2	69) - 4
	22) - 3	46) - 2	70) - 2
	23) - 2	47) - 3	4.04 71) - 1
	24) - 1	48) - 2	72) - 1

TP 2633

	73) - 2	5.04	113) - 4	
	74) - 3		114) - 1	
	75) - 3		115) - 2	
	76) - 1		116) - 3	
	77) - 4	5.05	117) - 3	
	78) - 1		118) - 1	
	79) - 3	5.06	119) - 3	
	80) - 4	5.07	120) - 4	
	81) - 1		121) - 3	
	82) - 4		122) - 4	
	83) - 1		123) - 1	
	84) - 4		124) - 3	
	85) - 2	5.08	125) - 3	
	86) - 3		126) - 2	
	87) - 4		127) - 1	
	88) - 4		128) - 2	
4.06	89) - 2		129) - 4	
	90) - 4			
	91) - 4			
4.07	92) - 3			
	93) - 4			
	94) - 2			
	95) - 4			
	96) - 1			
	97) - 2			
	98) - 3			
	99) - 4			
	100) - 1			
	101) - 3			
5.01	102) - 2			
	103) - 1			
	104) - 3			
	105) - 1			
	106) - 1			
	107) - 3			
5.02	108) - Comparez vos réponses avec la section 5.02 du manuel			
	109) - 3			
	110) - 4			
	111) - 1			
5.03	112) - Accusez réception		3	
	Confirmez		9	
	Vérifiez		6	
	Je répète		7	
	À vous		4	
	Répétez		8	
	Dites encore		1	
	Affirmatif		5	
	Correction		11	
	Comment me recevez-vous?		14	
	Négatif		13	
	Terminé		12	
	Roger		10	
	Gardez l'écoute		2	

DIRECTIVES LOCALES SUR LA CIRCULATION AÉROPORTUAIRE
POUR L'AÉROPORT DE _____

10.00 Les renseignements cochés dans le présent index se trouvent dans les pages suivantes et représentent les directives sur la circulation à l'aéroport local ci-dessus.

10.01 Comment et où:

- (a) Faire une demande pour l'obtention d'un permis d'exploitation d'un véhicule côté piste _____
- (b) Rapporter un accident _____
- (c) Rapporter des débris dangereux sur les surfaces de manoeuvre des aéronefs _____
- (d) Prendre les mesures nécessaires pour un examen visant à obtenir un permis d'exploitation (AVOP) _____

10.02 Plan de l'aéroport _____
Plan de l'aire de trafic _____

10.03 Explications des modalités et des restrictions d'exploitation pertinentes à cet aéroport _____

10.04 Entente entre l'aéroport, la tour de contrôle et la FSS sur l'exploitation des véhicules _____

10.05 Fréquences radiophoniques et heures d'utilisation _____

10.06 Matériel d'étude dans le TP 2633 pertinent à l'examen AVOP à l'aéroport (D et D/A) _____

10.07 _____

10.08 Examen AVOP _____

10.09 Examen AVOP local _____

10.10 Réponse AVOP local _____